



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Programas de facilitación

FACILITACIÓN DE LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS Y DE LOS MOVIMIENTOS DE PASAJERAS Y PASAJEROS EN LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

[Presentada por Singapur y copatrocinada por los Estados Federados de Micronesia y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

Esta nota de estudio pone de relieve la necesidad de planificar, coordinar y aplicar políticas y medidas que faciliten la fluidez de las operaciones aeroportuarias y los movimientos del público pasajero durante la recuperación del transporte aéreo mundial tras la pandemia de COVID-19. Con una coordinación deliberada entre las partes interesadas, las compañías aéreas y los aeropuertos pueden estar mejor preparados para disponer de suficientes recursos y capacidad en previsión de la demanda. Además, los Estados deberían reexaminar las medidas de facilitación del público pasajero, como los requisitos de entrada y las declaraciones sanitarias en los aeropuertos, y formular un marco sólido de gestión de crisis que incorpore las enseñanzas extraídas de la pandemia.

Teniendo en cuenta la desigual recuperación del transporte aéreo en el mundo, es crucial que la OACI trabaje con los Estados y la industria para restablecer la conectividad aérea internacional de forma segura y ordenada.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- alentar a los Estados a que se valgan de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC) para coordinar los planes de ejecución y tratar las cuestiones relativas a la facilitación de pasajeras/os y las operaciones aeroportuarias, a fin de propiciar una recuperación sin sobresaltos;
- instar a los Estados a que reexamen sus requisitos y procedimientos actuales de entrada relacionados con la COVID-19 para mejorar la facilitación del público pasajero y la eficiencia de las operaciones aeroportuarias;
- instar a los Estados a que formulen un marco de gestión de crisis para permanecer atentos a futuros sucesos de salud pública; y
- alentar a la OACI a que lidere el restablecimiento de la conectividad aérea internacional y el fortalecimiento de la capacidad de recuperación de la aviación ante las emergencias de salud pública, con una efectiva ejecución de las recomendaciones de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC) de 2021 y del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> Informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI <i>El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19</i> <i>Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, Informe (Doc 10160)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La recuperación del transporte aéreo mundial ha cobrado impulso a medida que más Estados flexibilizan las restricciones por la COVID-19. Sin embargo, con el rápido retorno del tráfico, algunos aeropuertos enfrentan una escasez de capacidad que repercute negativamente en el público usuario. En particular, la pandemia de COVID-19 provocó escasez de personal aeroportuario y disminución de competencias y obligó a las aerolíneas y los aeropuertos a incorporar procesos onerosos, dando lugar a diversos problemas de funcionamiento en los aeropuertos: largas colas en los mostradores de facturación, seguridad e inmigración, lentitud en la presentación del equipaje, aumento de casos de equipaje mal procesado, vuelos retrasados y conexiones perdidas. Estos problemas afectan a la conectividad aérea mundial.

1.2 Además, la recuperación del transporte aéreo mundial ha sido desigual. Los aeropuertos empiezan a experimentar limitaciones de capacidad cuando el tráfico de público usuario se recupera a más del 50 % de los niveles anteriores a la COVID-19. Hay mucho que aprender de la pandemia y de la actual recuperación del transporte aéreo. La OACI y los Estados deben trabajar juntos para posibilitar una recuperación fluida y sólida del sector de la aviación y reforzar su resiliencia frente a futuras crisis de salud pública.

2. MEDIDAS PARA FACILITAR LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS Y LOS MOVIMIENTOS DE PÚBLICO PASAJERO EN LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

Uso de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC) para una coordinación eficaz

2.1 La coordinación y la colaboración entre las principales partes interesadas —organismos gubernamentales, aeropuertos y aerolíneas— es tan crítica en el proceso de recuperación del transporte aéreo como en la respuesta a la pandemia. De acuerdo con el documento *El despegue* del CART de la OACI y las recomendaciones de la HLCC 2021 de la OACI, los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC) son un ámbito idóneo para reunir a todas las partes interesadas clave con el fin de debatir cuestiones de facilitación del público viajero y las operaciones aeroportuarias y planificar las necesidades de instalaciones y personal en previsión de la recuperación.

2.2 La escasez de personal es uno de los principales problemas concretos en los aeropuertos, ya que no es fácil aumentar el plantel, las competencias y la capacidad de atención al público en poco tiempo. Por ejemplo, se necesita un tiempo considerable para formar personal nuevo en el cumplimiento de los requisitos laborales y de seguridad operacional antes de que pueda entrar en funciones. Por ese motivo, es necesario planificar previendo la demanda para dar tiempo a la incorporación del personal. Es especialmente útil que las partes interesadas puedan tratar estas cuestiones de forma colectiva a nivel sectorial y elaborar soluciones satisfactorias para los problemas de funcionamiento. Por ejemplo, los ajustes en los horarios de los vuelos en horas pico y los cambios en los procesos operativos podrían aliviar la congestión en los aeropuertos, sin recurrir a la cancelación de vuelos.

2.3 A través del NATFC que los Estados deben establecer en virtud del Anexo 9 de la OACI¹, el órgano reglamentario, las compañías aéreas, los explotadores de aeropuertos y otras partes interesadas, incluidas las autoridades de salud pública, pueden reunirse para coordinar los planes de ejecución. Los Estados pueden adoptar un enfoque gradual para acelerar el crecimiento del tráfico a la par del aumento de la capacidad en toda la cadena de valor. Un primer paso es evaluar la capacidad de las instalaciones y servicios aeroportuarios clave para el tratamiento integral del tráfico de aeronaves, personas y carga. Las necesidades de capacidad pueden evaluarse, por ejemplo, en función de los

¹ Norma 8.19 del Anexo 9 de la OACI (renumerada como norma 8.20 en la enmienda 29 del Anexo 9): Todo Estado contratante establecerá un comité nacional de facilitación del transporte aéreo y los comités de facilitación de aeropuerto necesarios, u órganos de coordinación similares, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado interesados o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, y con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves.

cambios en los procesos debidos a la COVID-19, la demanda en los periodos de máxima actividad y los niveles de servicio deseados. Puede resultar útil fijar un objetivo realista de crecimiento del tráfico con plazos y evaluar los recursos de capacidad necesarios para cumplirlo. En términos de refuerzo de personal, es importante identificar las disciplinas críticas necesarias y prever una reserva razonable para dar cuenta del ausentismo. También pueden identificarse los disparadores que indiquen la necesidad de ajustar la capacidad, así como el tiempo de espera y los pasos para realizar esos ajustes. A su vez, es aconsejable formular planes de contingencia para hacer frente a los aumentos imprevistos del tráfico u otras eventualidades que pudieran afectar a la capacidad.

Racionalización de la facilitación del público pasajero

2.4 Como ha recomendado la HLCC 2021², los Estados deberían reexaminar periódicamente la pertinencia de los requisitos sanitarios de entrada y levantar las restricciones en el momento oportuno. Esto debería hacerse teniendo en cuenta la situación de la COVID-19 imperante y las circunstancias locales de los Estados³.

2.5 Si bien el transporte aéreo se está recuperando con la reapertura progresiva de las fronteras, en varios Estados siguen vigentes las restricciones y los requisitos derivados de la pandemia, tales como el control físico de los documentos sanitarios por parte de las compañías aéreas. Los controles adicionales de documentos relacionados con la COVID-19 agregan más tiempo al necesario en los procesos de facturación y preembarque de las aerolíneas. Para permitir el despegue puntual de los vuelos, es necesario agilizar los requisitos de entrada y las declaraciones sanitarias a fin de simplificar la facturación previa a la salida.

2.6 Para acrecentar la eficiencia operacional, reducir la interacción física y disminuir los errores humanos, deberían minimizarse y digitalizarse los controles de documentos en la medida de lo posible. Por ejemplo, sería útil digitalizar las declaraciones sanitarias y de inmigración⁴ para que los puedan verificarse digitalmente en pantalla sin necesidad de ver los documentos impresos. Esta práctica se ajustaría a los métodos recomendados⁵, que se han propuesto en la enmienda 29 del Anexo 9 de la OACI y que entrarán en vigor en noviembre de 2022.

2.7 Por causa de la COVID-19, se suspendieron una serie de procesos automatizados en el aeropuerto debido a la necesidad de realizar controles documentales adicionales. Avanzando con la racionalización de los requisitos de entrada, los Estados podrían reanudar gradualmente el uso de procesos aeroportuarios automatizados, como los quioscos de autoservicio para la facturación, entrega de equipajes o puertas de inmigración, aumentando así la capacidad y proporcionando cierto alivio al personal de los aeropuertos. El uso del procesamiento biométrico favorece la interacción sin contacto físico, al tiempo que reduce el número de controles de identidad en papel y mejora la seguridad de la aviación en los aeropuertos.

² En la cuestión 6 del orden del día de la HLCC 2021 (Medidas operacionales de facilitación relacionadas con la pandemia de COVID-19 y posteriormente).

³ Recomendación 5 del CART de la OACI: A fin de favorecer el retorno más rápido posible a la normalidad de las operaciones de aviación, los Estados miembros deberían reexaminar periódicamente la necesidad de mantener en aplicación las medidas de mitigación conforme disminuye el riesgo de propagación de la COVID-19. Las medidas que ya no sean necesarias se deberían abandonar.

⁴ La tarjeta de llegada de Singapur (SGAC) funciona en una plataforma de este tipo y permite al público pasajero presentar la información exigida antes de la entrada, y a las aerolíneas les permite saber instantáneamente en el momento de la facturación si la persona cumple todos los requisitos de entrada, sin tener que buscar una notificación de aprobación. El servicio electrónico SGAC está disponible en <https://eservices.ica.gov.sg/sgarrivalcard>.

⁵ Los Estados contratantes que requieran documentos sanitarios normalizados y/o documentación relacionada con la salud deberían considerar la conveniencia de disponer de una plataforma digital sanitaria en la que el público pueda solicitar la notificación de aprobación para viajar de los Estados de destino y tránsito.

Cuando los Estados contratantes tengan una plataforma digital sanitaria, los explotadores aéreos deberán, cuando sea necesario, realizar controles en el punto de embarque para comprobar que cada persona ha recibido la aprobación para viajar de los Estados de tránsito y destino.

Formular un marco de gestión de crisis

2.8 En virtud del Anexo 9 de la OACI, los Estados deben establecer un plan nacional de aviación específico para responder a los brotes de enfermedades transmisibles⁶. Aunque las fronteras se han reabierto para los viajes aéreos internacionales, es necesario permanecer vigilantes y mantener el alistamiento operacional en caso de que la situación provocada por la COVID-19 empeore. Las partes interesadas del sector de la aviación deben colaborar con los organismos gubernamentales pertinentes, en particular con las autoridades de salud pública, para elaborar un plan coordinado de respuesta a las nuevas variantes preocupantes⁷.

2.9 Este plan de respuesta puede articularse en función del riesgo. Si bien la evaluación de riesgos que realizan las autoridades de salud pública guiaría el concepto de operaciones, sería prudente que las partes interesadas de la aviación establecieran planes de alistamiento de los aeropuertos para hacer frente a las amenazas a la salud pública en distintas hipótesis de riesgo. Esto significaría mantener algunos recursos sanitarios, personal e instalaciones en estado de alerta para su activación dentro de un lapso práctico acordado con las partes interesadas pertinentes. Los planes deberían reexaminarse, evaluarse y ejercitarse periódicamente para comprobar su eficacia.

El papel de la OACI en la coordinación de la recuperación del transporte aéreo y el fortalecimiento de la eficacia y la capacidad de respuesta a las emergencias de salud pública

2.10 La OACI, los Estados y la industria deben trabajar juntos para restablecer la conectividad aérea internacional y mitigar el impacto de una recuperación mundial desigual. La OACI puede asumir el liderazgo para impulsar la efectiva aplicación de las recomendaciones de la HLCC 2021 y del CART. Esto incluiría fortalecer el papel del CAPSCA, mejorar la orientación para coordinar la aplicación por parte de los Estados y la formulación de una respuesta eficaz a las crisis en las emergencias de salud pública. A su vez, se alienta a los Estados a compartir información y experiencias sobre sus planes de respuesta a la crisis y la recuperación de la aviación. En este sentido, Singapur se complace en colaborar con la OACI en el desarrollo y ejecución del Programa OACI-DGCA Singapur para la Resiliencia de la Aviación, que tiene como objetivo llegar a unos 80 directores y directoras generales de las distintas regiones para extraer enseñanzas de la pandemia y preparar a los Estados en aras de la recuperación y resiliencia de la aviación.

2.11 Además, siguiendo la recomendación de la HLCC 2021⁸, la OACI debería desarrollar un marco unificado para mejorar la eficacia de la gestión mundial de los riesgos de salud pública en la aviación junto con las partes interesadas pertinentes, y un marco de hipótesis múltiples para la creación de corredores sanitarios durante emergencias de salud pública en estrecha coordinación con las partes interesadas pertinentes. Esto ayudaría a dar una respuesta coordinada y rápida con medidas sanitarias y fronteras internacionales para hacer frente a las crisis y la recuperación del transporte aéreo.

⁶ Norma 8.16 del Anexo 9 de la OACI (renumerada como norma 8.17 en la enmienda 29 del Anexo 9): Cada Estado contratante establecerá un plan nacional de aviación para afrontar un brote de una enfermedad transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional.

⁷ Esto concuerda con las siguientes recomendaciones de la HLCC 2021:

Cuestión 6 del orden del día (Medidas operacionales de facilitación relacionadas con la pandemia de COVID-19 y posteriormente) — Que los Estados aseguren y promuevan la comunicación, coordinación y colaboración multisectoriales entre todas las partes interesadas, incluida la industria, al desarrollar un plan de respuesta a la pandemia de COVID-19.

Cuestión 7 del orden del día (Profundizar la coordinación nacional y la cooperación internacional) — Que los Estados procuren garantizar que las medidas exigidas por la autoridad sanitaria que puedan tener repercusiones en la industria de la aviación sean comprendidas, evaluadas y, de ser necesario, complementadas por las partes interesadas en la aviación en forma previa a su sanción, en especial por la entidad a cargo de la facilitación.

⁸ En el marco de la cuestión 7 del orden del día de la HLCC 2021 (Profundizar la coordinación nacional y la cooperación internacional).

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los Estados a que se valgan de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC) para coordinar los planes de ejecución y tratar las cuestiones relativas a la facilitación de pasajeras/os y las operaciones aeroportuarias, a fin de propiciar una recuperación sin sobresaltos;
- b) instar a los Estados a que reexamen sus requisitos y procedimientos actuales de entrada relacionados con la COVID-19 para mejorar la facilitación del público pasajero y la eficiencia de las operaciones aeroportuarias;
- c) instar a los Estados a que formulen un marco de gestión de crisis para permanecer atentos a futuros sucesos de salud pública; y
- d) alentar a la OACI a que lidere el restablecimiento de la conectividad aérea internacional y el fortalecimiento de la capacidad de recuperación de la aviación ante las emergencias de salud pública, con una efectiva ejecución de las recomendaciones de la HLCC 2021 y del CART.

— FIN —