



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 13: Programas de facilitación**

**MEJORAMIENTO DE LA RESPUESTA COORDINADA  
PARA MITIGAR CRISIS MUNDIALES**

(Nota presentada por Bangladesh)

**RESUMEN**

La coordinación y gestión efectiva de diversos intereses junto con un esquema complejo de colaboración interinstitucional hace que la realización apropiada de actividades de facilitación en una situación de crisis sea una tarea difícil para cualquier Estado. En esta nota se destacan diversas iniciativas de colaboración entre la industria, la aviación civil y las autoridades de salud pública.

Bangladesh cree que es importante despertar conciencia entre todas las partes interesadas de la aviación acerca de las actividades de facilitación en tiempos de crisis. Las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI ayudaron a los Estados miembros a vencer las dificultades derivadas de la pandemia de COVID-19. El incumplimiento de las disposiciones pertinentes del Anexo 9 en materia de salud pública también pone en riesgo la eficacia de la respuesta coordinada de la aviación civil en caso de pandemia.

La cooperación con la industria, los Estados y las organizaciones internacionales es fundamental para restablecer las operaciones del transporte aéreo. Es posible responder rápido a crisis mundiales que se relacionan con la salud pública mejorando la coordinación nacional y la cooperación internacional entre los Estados para así enfrentar los riesgos.

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

- a) alentar a los Estados a mejorar la coordinación nacional y la cooperación internacional en el manejo de riesgos durante crisis mundiales en el marco de las disposiciones sobre salud pública y facilitación;
- b) alentar a los Estados a que apoyen el fortalecimiento del cumplimiento de las disposiciones sobre facilitación y las actividades conexas por medio del establecimiento de mecanismos sostenibles de financiación y mediante los recursos humanos correspondientes;
- c) alentar a la OACI a que prepare, en estrecha cooperación con los expertos de la OMS y el CAPSCA, textos de orientación dirigidos a los Estados que contengan una lista de tecnologías y equipo recomendados por la OMS, a fin de implementar de manera armonizada ese equipo con el propósito de responder a problemas similares de salud pública;
- d) alentar a la OACI a apoyar el fortalecimiento de las capacidades de facilitación por medio del establecimiento de mecanismos sostenibles de financiación y mediante recursos humanos con la intención de brindar apoyo al CAPSCA de manera que el CAPSCA-AP brinde mayor apoyo o proporcione mejor orientación en caso de que surjan problemas similares de salud pública; y
- e) alentar a la OACI a que establezca, en estrecha cooperación con los expertos del CAPSCA, un marco integral que sirva de base para responder a emergencias importantes de salud pública, en el que se haga referencia específica a una respuesta inicial rápida, a la vigilancia permanente de la evolución de la emergencia y al mejoramiento efectivo de la cooperación nacional e internacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de <i>Seguridad operacional</i> y <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> .
--------------------------------	---

<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> <i>Informe de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (Montreal, del 12 al 22 de octubre de 2021)</i> (Doc 10160) Recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Cuando la crisis de la COVID-19 azotó el transporte aéreo, todo el sector de la aviación resultó afectado. La paralización masiva de las actividades de la aviación y el impacto financiero que sufrió el sector tuvo efectos de gran alcance a escala mundial. Muchos Estados no se encontraban preparados adecuadamente para enfrentar las dificultades que les fueron impuestas en el área de facilitación.

1.2 La coordinación entre los organismos gubernamentales y las partes interesadas de la industria constituye un medio esencial para enfrentar las dificultades derivadas de la pandemia de COVID-19. Los Estados deberían tomar medidas apropiadas de manera congruente, armonizada y consensuada. Las actuales funciones y responsabilidades de los organismos gubernamentales, las líneas aéreas y los aeropuertos deberían seguir siendo las mismas.

1.3 Bangladesh siempre ha estado en contacto estrecho con las distintas organizaciones locales y mundiales y ha ofrecido orientación y mejores prácticas a las partes interesadas de la aviación. El impacto de la pandemia de COVID-19 en el área de facilitación puso de relieve la necesidad de adoptar un enfoque sustancialmente distinto a nivel estratégico.

1.4 Pruebas oportunas y exactas, así como la vacunación, siguen siendo fundamentales en la estrategia mundial para controlar la COVID-19. Bangladesh, con su voluntad política, sus compromisos y su capacidad de gestión de la salud pública, implementó las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados han luchado por mantener la continuidad de los negocios relacionados con la aviación durante la pandemia y han tratado de estimular el sector de la aviación de manera efectiva y sostenible protegiendo, a la vez, la salud y la seguridad del público y restaurando la confianza del público en los viajes aéreos. Las actividades de facilitación son un componente importante, pero difícil de manejar, en tiempos de crisis.

2.2 Los Estados deben garantizar la disponibilidad de recursos financieros y humanos que permitan al sector de la aviación recuperarse de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19. El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) de la OACI ha demostrado ser un medio que favorece la coordinación entre todas las partes interesadas para responder a una pandemia, respetando, al mismo tiempo, los requisitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

2.3 Bangladesh activó el Comité NATFC de alto nivel, integrado en 2018. La Administración de Aviación Civil de Bangladesh (CAAB) publicó circulares de avisos, NOTAM y orientación preventiva en relación con la COVID-19. La OACI, la OMS, la IATA, el ACI y la CANSO también han proporcionado asistencia técnica.

2.4 El presidente de la CAAB ha desempeñado una función vital como presidente del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil – Asia/Pacífico (CAPSCA-AP) en trazar el camino para la recuperación de la crisis mundial de la COVID-19.

2.5 La pandemia de COVID-19 trajo consigo dificultades sin precedentes para el sector del transporte aéreo, en especial, para las operaciones internacionales. Al igual que muchos otros países, Bangladesh también experimentó ciertos problemas en sus etapas iniciales de la pandemia. Algunos de los problemas que tuvo que resolver Bangladesh fueron la falta de conciencia del público, el incumplimiento de los protocolos de salud pública y la escasez de recursos.

2.6 La salida forzada en masa de expatriados de muchos países, incluido Bangladesh, contribuyó a la propagación del coronavirus en Bangladesh. Estas acciones fueron contrarias a los principios de colaboración internacional.

2.7 Ahora que estamos reanudando gradualmente nuestras operaciones de transporte aéreo con la orientación de la OACI, la oficina regional y el CAPSCA-AP, aprovechamos esta oportunidad para expresar nuestro sincero agradecimiento por la labor sostenida de la Secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2.8 A medida que se reanudan las operaciones aéreas y aumenta el número de personas pasajeras vacunadas o que están naturalmente inmunizadas, se mitiga el riesgo de propagación de la COVID-19. Los Estados cuentan ahora con mayores conocimientos y recursos para tomar las medidas apropiadas tendientes a limitar la propagación de la COVID-19.

2.9 En este sentido, Bangladesh adoptó un enfoque holístico para evitar la propagación de la COVID-19 con el mínimo nivel de alteración de las funciones de la industria de la aviación. Ha brindado diversas exenciones e incentivos a los explotadores de servicios aéreos para que puedan seguir adelante con sus actividades durante la pandemia. Esta actuación oportuna fue apreciada por todas las partes interesadas.

2.10 Proponemos que se realicen debates periódicos sobre la importancia de la coordinación nacional y la cooperación internacional. También proponemos recomendaciones para garantizar una colaboración intersectorial estrecha entre las organizaciones nacionales, regionales e internacionales pertinentes responsables de la implementación de medidas de salud pública. Las propuestas son parte del programa CAPSCA de la OACI y el resultado de la pandemia de COVID-19.

2.11 La gestión del programa CAPSCA a nivel regional es una de las muchas funciones que tiene el personal coordinador regional de la OACI, pero no constituye una prioridad. Debería realizarse una tarea de evaluación oportuna para garantizar que el programa de trabajo del próximo trienio cuente con el apoyo y los recursos apropiados.

2.12 En este sentido, llegó el momento de considerar la posibilidad de reestructurar el CAPSCA con el apoyo de la OACI, en términos de recursos tanto financieros como humanos, para garantizar un marco de implementación exitoso de medidas de mitigación en las fronteras que todos los Estados miembros de la OACI aplicarían durante el próximo trienio en caso de emergencias de salud pública.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La colaboración entre las autoridades de salud pública y de aviación es necesaria para facilitar operaciones de transporte aéreo eficaces. Quedó demostrado que la ausencia de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) entrañó limitaciones durante la pandemia de COVID-19. La implementación de dicho programa en muchos Estados podría mejorar el cumplimiento de

las normas del Anexo 9, ya que constituye un elemento esencial para mitigar los efectos de futuros sucesos similares relacionados con la salud pública.

3.2 Es importante que la OACI continúe sus actividades para promover la implementación de las disposiciones del Anexo 9 impartiendo cursos en línea, participando con organizaciones internacionales y regionales en la elaboración de textos de orientación e identificando oportunidades para crear asociaciones de asistencia con donantes.

3.3 Cabe destacar que la OACI, los Estados miembros y las partes interesadas tienen recursos limitados. En el peor de los casos, de enfrentarse otra situación de enfermedad transmisible similar a la de la pandemia de COVID-19 que tuviera repercusiones en los viajes aéreos internacionales, sería preciso prepararse para manejar la crisis con una política apropiada a nivel estatal, a fin de garantizar la disponibilidad de los textos de orientación y los recursos de creación de capacidad necesarios.

— FIN —