



A41-WP/618
EX/290
2/10/22

ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 12

El texto adjunto sobre la cuestión 12 se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

Cuestión 12: Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19

12.1 En su quinta sesión, el Comité Ejecutivo examinó la cuestión de los resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 basándose en los informes del Consejo sobre: Resultados de las sesiones plenarias de nivel ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (WP/26), Resultados del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (WP/20), así como la aplicación de las resoluciones A37-13, A39-24, A40-14, el programa CAPSCA de la OACI y las disposiciones médicas durante emergencias de salud pública (WP/57 Revisión núm. 1). El Comité también consideró la propuesta del Consejo de una nueva resolución de la Asamblea, la *Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la crisis provocada por la pandemia de COVID-19, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro*; una resolución de la Asamblea enmendada, *Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos* para sustituir la resolución A37-13: *Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos*; y una propuesta de enmienda de la resolución de la Asamblea A39-24: *Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*. Adicionalmente, Estados y observadores presentaron siete notas: WP/213, WP/201, WP/321, WP/363, WP/102 Revisión núm. 1, WP/63 y WP/ 203. Se presentaron asimismo las siguientes notas de información bajo esta cuestión del orden del día: 570, 546, 521, 583 y 590.

12.2 En la nota WP/26, el Consejo informa acerca de los resultados de las tres sesiones plenarias a nivel ministerial que tuvieron lugar durante la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC) en octubre de 2021, incluidos un resumen de las deliberaciones, la declaración ministerial adoptada por la Conferencia y las medidas de seguimiento solicitadas a la OACI para proporcionar apoyo y asistencia a los Estados. Al considerar el informe del Consejo, el Comité subraya la importancia de que los Estados apliquen la declaración ministerial de la HLCC para apoyar la recuperación, resiliencia y sostenibilidad de la aviación. Al reconocer la necesidad de combinar los recursos presupuestarios existentes con contribuciones extrapresupuestarias para apoyar las medidas de seguimiento de la OACI, el Comité alienta a la OACI a que proporcione asistencia a los Estados para facilitar la aplicación de la declaración.

12.3 El Consejo, en la nota WP/20, informa sobre los resultados del Componente de Facilitación (FAL) de la HLCC, que incluyen 79 recomendaciones que hizo suyas la Plenaria Ministerial de la Conferencia. Tras las deliberaciones, el Comité toma nota de la importancia de aplicar las recomendaciones del Componente de Facilitación de la HLCC, y de que la aplicación de las recomendaciones dirigidas a la OACI requerirá un trabajo considerable y recursos extrapresupuestarios para apoyar el trabajo no presupuestado. El Comité insta a los Estados a que tomen medidas para aplicar las recomendaciones del Componente de Facilitación de la HLCC 2021 a ellos dirigidas y a que apoyen a la OACI mediante contribuciones extrapresupuestarias para la aplicación de las mismas. El Comité conviene en presentar, con miras a su adopción, la resolución 12/1.

Resolución 12/1 **Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro**

Considerando que la facilitación es la gestión eficiente de los procesos de control fronterizo para agilizar el despacho de aeronaves, público pasajero/tripulación, equipaje y carga;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación* es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, personas pasajeras y su equipaje, carga y correo, y enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Reconociendo la importancia de un marco eficaz de respuesta ante futuras crisis relacionadas con la salud pública que se nutra de las orientaciones, mejores prácticas y enfoques de gestión integrada de riesgos pertinentes y de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 a fin de permitir que la comunidad de la aviación internacional responda con rapidez ante las crisis relacionadas con la salud pública, y de generar resiliencia ante brotes similares en el futuro;

Reconociendo además la necesidad del reconocimiento mutuo de las constancias sanitarias entre los Estados cuando se utilicen en los viajes transfronterizos; y las soluciones interoperables a largo plazo que usan documentos de viaje y credenciales sanitarias digitales;

Reconociendo las dificultades a que se enfrentan los Estados y la industria del transporte aéreo en general para que las operaciones sigan siendo seguras y eficaces en respuesta a la pandemia de COVID-19, y para proteger la salud y la seguridad operacional del público viajero y del personal de la aviación ante los efectos persistentes de la COVID-19, entre ellos una coordinación y colaboración insuficientes entre las autoridades de aviación civil, las entidades sanitarias, otras autoridades gubernamentales y la industria en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación*; y

Recordando la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), celebrada del 12 al 22 de octubre de 2021, y los resultados del Componente de Facilitación que hizo suyos la Plenaria Ministerial.

La Asamblea

1. *Insta* a los Estados miembros a que consideren la armonización de las diversas medidas para permitir el reconocimiento mutuo y la confianza de la información compartida sobre el estado de COVID-19 de las personas que viajan entre los Estados, teniendo en cuenta las normas de protección de datos que se aplican en los Estados;
2. *Insta* a los Estados miembros a que comuniquen oportunamente al público viajero y a todas las partes interesadas de la comunidad de la aviación los requisitos sanitarios de entrada y evaluar regularmente la posibilidad de amenazas graves a la salud pública para activar prontamente sus medidas de contingencia;
3. *Pide* a los Estados miembros que se esfuercen por integrar la verificación de las constancias sanitarias digitales y no digitales requeridas para el cruce fronterizo a fin de facilitar la validación en sus sistemas de inspección de las credenciales sanitarias en uso, en la medida de lo posible, observando que en algunos Estados la verificación de las constancias sanitarias no siempre se lleva a cabo en los puntos de control fronterizos;
4. *Insta* a los Estados miembros a que adopten una política de reconocimiento recíproco de las constancias sanitarias y un marco reglamentario adecuado que considere todos los requisitos de protección y privacidad de los datos que han de utilizarse en las constancias sanitarias para viajar e incorpore las debidas salvaguardias;

5. *Pide* a los Estados miembros que promuevan la interoperabilidad mundial de todas las medidas de despacho de pasajeras y pasajeros, trátense de procesos manuales o automatizados o alguna combinación de ambos;
6. *Pide* a los Estados miembros que favorezcan la elaboración y aplicación de tecnologías sin contacto innovadoras y equipos tecnológicos que, al tiempo que facilitan los viajes aéreos, pueden mitigar la propagación de enfermedades transmisibles;
7. *Pide* a los Estados miembros que favorezcan los certificados de vacunación de acuerdo con las recomendaciones de la OMS y que los certificados de vacunación que se expidan en formato digital sean interoperables, teniendo en cuenta las especificaciones del informe técnico de la OACI sobre el sello digital visible para soportes sin límites de espacio (VDS-NC) y otros formatos interoperables de organismos intergubernamentales regionales o mundiales u organizaciones con reconocimiento internacional;
8. *Pide* a aquellos Estados miembros que soliciten documentación sanitaria o datos de contacto que consideren la conveniencia de crear plataformas sanitarias digitales, teniendo en cuenta opciones no digitales, donde el público pasajero pueda ingresar todos los datos pertinentes y solicitar la notificación de la aprobación del viaje a los Estados de destino y de tránsito;
9. *Insta* a los Estados miembros a que lleven a cabo evaluaciones completas de los riesgos tomando en cuenta sus factores contextuales, la tolerancia al riesgo y la aplicación práctica en la aviación de las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la salud pública;
10. *Insta* a los Estados miembros a implementar la comunicación, coordinación y colaboración multisectorial entre todas las partes interesadas, incluida la industria, para la elaboración de un plan nacional de la aviación en preparación para brotes de enfermedades transmisibles que representen un riesgo de salud pública, y velar por la coordinación y armonización entre los diferentes actores estatales responsables de la gestión de las emergencias sanitarias;
11. *Insta* a los Estados miembros a velar por la coordinación entre la aviación civil y las autoridades sanitarias para una aplicación sin fisuras de las disposiciones sanitarias pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación*, teniendo en cuenta un enfoque de múltiples capas en función del riesgo al establecer las medidas sanitarias;
12. *Pide* a la OACI que colabore con las organizaciones internacionales pertinentes y la industria para formular un marco de respuesta para futuras crisis sanitarias que se base en las recomendaciones y la orientación del Equipo Especial del Consejo para la Recuperación de la Aviación (CART), la orientación del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), las mejores prácticas de la industria, los enfoques integrados de gestión del riesgo, y las respuestas y enseñanzas extraídas por los Estados de su experiencia con la COVID-19 para que la comunidad internacional de la aviación puede responder ágilmente a otras crisis sanitarias;
13. *Pide* a la OACI que siga trabajando en soluciones interoperables de largo aliento que aprovechen los documentos de viaje y las credenciales sanitarias digitales que han establecido los Estados, teniendo en cuenta las soluciones existentes y las limitaciones generales; y

14. *Pide* a la OACI que mantenga la vigilancia y colabore con las partes interesadas pertinentes a fin de elaborar otras orientaciones que faciliten la implementación de las disposiciones sanitarias del Anexo 9 — *Facilitación*.

— — — — —

12.4 Australia, en la nota WP/213, informa sobre la necesidad de que la OACI y sus Estados miembros sigan impulsando el asesoramiento, las recomendaciones y las orientaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI con el objeto de establecer un marco de facilitación mundial más fuerte que ayude a que los Estados y la industria puedan brindar una respuesta uniforme a nivel mundial para la aviación frente a las crisis sanitarias mundiales que puedan ocurrir en el futuro, incluyendo la necesidad de una mejor comprensión e implementación de las obligaciones del Anexo 9 — *Facilitación*. El Comité insta al Consejo a que colabore y coordine con los Estados, las organizaciones internacionales y la Organización Mundial de la Salud (OMS) para desarrollar un marco de respuesta a futuras crisis sanitarias, elaborar textos de orientación pertinentes y prestar asistencia para su implementación.

12.5 La República de Corea, en la nota WP/201, se señala la necesidad de establecer un mecanismo formal para minimizar la confusión del público viajero. Tras las deliberaciones, el Comité toma nota de las dificultades a las que se enfrentan el público viajero, las tripulaciones de vuelo y el personal de las líneas aéreas, en relación con los diferentes requisitos de entrada y la disponibilidad de información en una plataforma común. El Comité recuerda que la OACI estableció el Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC), y observa que la OACI puede refinar y mejorar la plataforma, incluyendo actualizaciones más frecuentes. El Comité insta a los Estados a que procuren hacer mayor uso de los recursos y herramientas que la OACI pone a su disposición y a que mejoren la colaboración y la coordinación en lo que respecta a la aplicación de medidas para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo.

12.6 El Consejo, en la nota WP/57 Revisión núm. 1, describe la gobernanza del programa CAPSCA de la OACI y los avances en la aplicación de las resoluciones A37-13, A39-24, A40-14, y destaca las enseñanzas extraídas de la pandemia, así como las recomendaciones formuladas por la HLCC y el Simposio mundial del CAPSCA. El Comité apoya la formalización del CAPSCA y conviene en remitirlo al Consejo de la OACI para una mayor consideración. El Comité apoya además las actividades del Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG), en colaboración con el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo. El Comité alienta a los Estados a que apoyen a la OACI mediante contribuciones extrapresupuestarias adecuadas y adicionales, y hace hincapié en la importancia de la aplicación de las resoluciones A39-24 y A40-14. Además, el Comité conviene en presentar, con miras a su adopción por la Plenaria, la resolución 12/2 en sustitución de la resolución A37-13.

Resolución 12/2 Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecte los viajes aéreos

Considerando que en el Artículo 14 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tífus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los

Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves”;

Considerando que en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para: ... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendái y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 adoptado por la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres;

Considerando que en el Artículo 14 1) del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud se estipula que “La OMS cooperará y coordinará sus actividades con otras organizaciones intergubernamentales u órganos internacionales competentes, según proceda, en la aplicación del presente Reglamento, inclusive a través de la conclusión de acuerdos u otras disposiciones similares”;

Considerando que en la resolución A37-13 de la OACI se estipula que “la protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones en vuelos internacionales es un elemento integral de los viajes aéreos seguros y que deberían establecerse las condiciones para asegurar su preservación de forma oportuna y eficaz en función de los costos”;

Considerando que en la resolución A39-24 de la OACI se estipula que “todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo”, encarga a la OACI que “establezca una política de respuesta ante crisis, así como una estrategia de reducción del riesgo ante desastres en la aviación” y que “vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 y el Plan de Acción de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres para la Resiliencia”;

Considerando que en la resolución A40-14 de la OACI se estipula que “en distintos encuentros y conferencias internacionales se ha observado la necesidad de que los distintos sectores compartan información y colaboren para prevenir y gestionar las emergencias de salud pública”;

Considerando que en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 9 — *Facilitación*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos* al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, Anexo 18 - *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, Anexo 19 - *Gestión de la seguridad operacional* y en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (Doc 4444) figuran varias normas y métodos recomendados y procedimientos relativos a las medidas sanitarias que deben tomar los Estados contratantes para gestionar la certificación médica de titulares de licencias de aviación, proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero, apoyar al personal de la aviación en el desempeño de sus funciones, y contribuir a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante emergencias de salud pública”;

Considerando que el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), los Programas Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) y los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC) son mecanismos apropiados para mejorar la comunicación y la cooperación y armonizar los planes de preparación y respuesta de salud pública;

Considerando que el nuevo Capítulo 10 del Anexo 9, titulado “Disposiciones relacionadas con la salud” se basa en la experiencia adquirida a partir de la pandemia de COVID-19, con el objeto de preservar la salud y mantener un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos;

Considerando que en el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI, celebrado del 29 al 31 de marzo de 2022, se apoyó firmemente la consideración de propuestas para fortalecer al CAPSCA y construir resiliencia en la aviación en relación con futuras emergencias de salud pública;

Considerando que en el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI se reconoció la necesidad de auditar la aplicación por parte de los Estados de las disposiciones del Capítulo 10, “Disposiciones relacionadas con la salud”, del Anexo 9 a fin de identificar la asistencia que se habrá de brindar a los Estados; y

Considerando que el Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG) de la OACI y otros grupos de trabajo de la OACI son los órganos apropiados para desarrollar un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación y *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) – Salud* para complementar los SARPS de la OACI, con el apoyo de una plataforma digitalizada de intercambio de información.

La Asamblea:

1. *Encarga* a la OACI que refuerce su capacidad de gestión de las crisis, en particular estableciendo un mecanismo y marco de respuesta ante crisis basado en la experiencia adquirida durante la crisis de la COVID-19;
2. *Encarga* a la OACI que estudie formas de formalizar el marco del CASPCA;
3. *Encarga* a la OACI que siga cooperando con la OMS y otras organizaciones relevantes estableciendo acuerdos de colaboración formalizados para fortalecer el CAPSCA y las actividades de facilitación relacionadas con la salud pública;
4. *Encarga* a la OACI que siga colaborando con la OMS y otros grupos de salud pública, con organizaciones de medicina aeronáutica y otras organizaciones médicas especializadas relevantes, con grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), así como trabajando con la Comisión de Aeronavegación, con grupos expertos en la materia del sector de la aviación, entre ellos el Grupo Experto en Instrucción y Licencias al Personal y el Grupo Experto en Gestión de la Seguridad Operacional a fin de permitir el intercambio de información y recursos con miras a una armonización mundial relacionada con la prevención y gestión de emergencias de salud pública;
5. *Aprueba* la elaboración de un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación por el CAPSCA, bajo la dirección del MPSG, que apoye los esfuerzos de implementación de una gestión integral de la salud en la

aviación consolidando las diversas referencias a los SARPS médicos y de salud que figuran en los Anexos del Convenio en un repositorio integral para la gestión de la salud en la aviación con el fin de:

- a) gestionar la certificación médica de titulares de licencias de aviación;
- b) proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero;
- c) diseñar marcos de auditoría y mecanismos de asistencia para la creación de capacidad apropiados para la implementación de SARPS relacionados con la salud; y
- d) contribuir a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante sucesos de salud pública que afecten al transporte aéreo (entre ellos, enfermedades transmisibles);

6. *Encarga* a la OACI que le preste la debida consideración a la elaboración de unos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) – Salud* para seguir apoyando a los Estados en la implementación de los SARPS de la OACI relacionados con la salud;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que garanticen que los sectores médicos, de salud pública y de la aviación colaboren para desarrollar un plan nacional de preparación para la aviación que aborde emergencias de salud pública de importancia internacional (PHEIC) y/u otras emergencias de salud pública, según proceda, integrado al plan nacional de preparación general y en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres;

8. *Insta* a los Estados contratantes a que velen por que el plan nacional de preparación para la aviación cumpla los SARPS de la OACI, los PANS y el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud y esté basado en principios científicos y en las directrices de la OACI y la Organización Mundial de la Salud;

9. *Insta* a los Estados contratantes a que establezcan los requisitos para la participación de partes interesadas, como expertos/as en medicina aeronáutica, explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y otras personas, según proceda, en el desarrollo de los planes relacionados con la salud en la aviación que resulten pertinentes;

10. *Insta* a los Estados contratantes a que participen en el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) a fin de fortalecer el programa y garantizar que se cumplan sus objetivos;

11. *Insta* a los Estados contratantes a que apoyen las actividades de grupos expertos en la materia (por ej., el MSPG y el Grupo Experto sobre Facilitación (FALP)) para proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero durante emergencias de salud pública que puedan afectar la salud o poner en riesgo los viajes aéreos seguros; y

12. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A37-13.

12.7 Colombia, apoyada por Bolivia, Brasil, Guatemala, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la nota WP/321, promueve el apoyo y la cooperación mutua entre los Estados para lograr un enfoque armonizado e inclusivo a fin de evitar la propagación de enfermedades transmisibles en los viajes aéreos internacionales. El Comité toma nota de la importancia de la soberanía de los Estados, sus capacidades y recursos y les insta a colaborar para implementar, en la mayor medida posible, medidas armonizadas, incluidos acuerdos, para evitar la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo.

12.8 Colombia, Perú y Uruguay y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Guatemala, Panamá, Paraguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la nota WP/363, destacan los beneficios de reconocer e implementar un corredor sanitario común frente a pandemias para armonizar medidas en caso de pandemias. El Comité insta a los Estados a aumentar la colaboración y coordinación, incluida la firma de acuerdos bilaterales y/o multilaterales regionales generales, señalando que dichos acuerdos no deberían sustituir a los acuerdos de servicios aéreos existentes, y subraya la necesidad de trabajar en estrecha colaboración con el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) y el Grupo Experto en Facilitación (FALP) a fin de garantizar la coherencia entre las diferentes políticas.

12.9 Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL, en la nota WP/102 Revisión núm. 1, propone enmendar la resolución A39-24 de la Asamblea y aboga por la evolución del actual marco global de gestión de crisis hacia un enfoque de gestión de crisis de varios niveles con miras a apoyar una respuesta operacional predecible y armonizada a las crisis. El Comité reconoce el valor de dicho marco, toma nota de que la OACI ha iniciado los trabajos necesarios para establecer una estructura y los mecanismos correspondientes para implementar un marco global de gestión de crisis, y que la implementación por parte de la OACI requerirá considerables esfuerzos y recursos extrapresupuestarios para sufragar el trabajo no presupuestado y, por ende, insta a los Estados a que brinden apoyo a la OACI mediante contribuciones extrapresupuestarias. El Comité conviene en presentar, con miras a su adopción, la enmienda propuesta a la resolución A39-24 de la Asamblea.

Resolución 12/3 Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación

Por cuanto el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Por cuanto la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendai y el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 que fue adoptado por la tercera Conferencia mundial de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres;

Consciente de que los desastres naturales dañan la infraestructura social y económica de todos los países y que sus consecuencias en el largo plazo son especialmente graves para los países en desarrollo al dificultar que se desarrollen en forma sostenible;

Consciente de que la responsabilidad de prevenir y reducir el riesgo de desastres corresponde en primer lugar a los Estados, y que la Organización debería seguir la orientación del Estado o los Estados afectados y actuar en concierto con ellos en todas las acciones de respuesta que emprenda;

Reconociendo que el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 9 — *Facilitación*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 14 — *Aeródromos* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* establecen para los Estados las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia y los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras un desastre natural o provocado por el hombre;

Reconociendo que la reducción del riesgo de desastres constituye una función importante del Sistema de las Naciones Unidas que merece una atención sostenida, y subrayando la necesidad de que la comunidad internacional demuestre la sólida convicción política que hace falta para usar el conocimiento científico y técnico con el fin de reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y los peligros ambientales teniendo en cuenta las necesidades que son propias de los países en desarrollo;

Reconociendo que todos los Estados tienen una necesidad vital de contar con infraestructura de aviación capaz de resistir a los desastres para fomentar el desarrollo socioeconómico y para que sirva en situaciones de necesidad en la distribución oportuna y eficiente de la ayuda; y

Reconociendo que todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo; y

Reconociendo que es necesario coordinar al nivel más adecuado la respuesta política y operacional ante los desastres naturales o de origen humano que alcancen una escala regional o mundial; y

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a reconocer la importante función de la aviación en el contexto de las acciones nacionales de reducción del riesgo de desastres, incluyendo los planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;
2. *Insta* a los Estados a tener en cuenta las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación;
3. *Encarga* al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación, que institucionalicen y orienten el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de la Organización frente a crisis específicas de la aviación que puedan afectar a la seguridad operacional o a la continuidad de la aviación civil internacional;
4. *Encarga* al Consejo que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres en la aviación, dando prioridad a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);

5. *Instruye* al Secretario General para que establezca una red de estructuras de coordinación de crisis de la OACI y los correspondientes mecanismos de coordinación y arreglos entre la OACI, las regiones, los Estados y la industria, que apoyen la respuesta y la asistencia política y operacional coordinadas en caso de crisis al nivel más adecuado en coordinación con los Estados afectados y los Estados vecinos, para una ayuda y respuesta ante crisis;

6. *Instruye* al Secretario General para que continúe trabajando en colaboración dentro del Sistema de las Naciones Unidas para que todos los Estados afectados por desastres con pérdidas que amenacen la salud humana y el desarrollo reciban asistencia oportuna, coordinada y de calidad; y

7. *Instruye* al Secretario General a que vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y el Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia.

12.10 La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la nota WP/63, subraya que el carácter fragmentario de las medidas impuestas por los Estados ha producido una compleja amalgama de restricciones fronterizas y medidas sanitarias que ha creado confusión tanto para pasajeros como para operadores, y ha obstaculizado la recuperación de la aviación internacional. Tras deliberar, el Comité toma nota de las recomendaciones formuladas en la nota y de que se considerará la recomendación de una auditoría de la respuesta de la OACI a la pandemia de COVID-19, para su aplicación. Además, toma nota de la labor en curso en relación con los marcos recomendados y los planes de trabajo del CAPSCA, solicita a las partes interesadas que colaboren con la OACI y señala que los resultados dependerán de los recursos de que disponga la OACI.

12.11 La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), en la nota WP/203, propone medidas de implementar en respuesta a futuros brotes de enfermedades infecciosas. Dichas medidas se basan en las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19. Al examinar la nota, el Comité toma nota de la importante función que desempeña el CART en la gestión de la COVID-19, del examen que ha llevado la OACI y de la labor en curso para establecer e implementar planes armonizados de respuesta ante crisis que incluyen operaciones en cabina. El Comité señala, además, la necesidad de que las partes interesadas coordinen y colaboren entre sí en la implementación. En cuanto a la formalización del CAPSCA, el Comité acuerda remitir el asunto al Consejo de la OACI para que lo estudie más.

12.12 Se toma nota de las notas de información presentadas por Brasil (WP/546), Indonesia (WP/521), Omán (WP/583) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (WP/590).