



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

**Quinta Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de la  
Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19**

(Lima, Perú, 11 de agosto de 2021)

**Cuestión 3 del  
Orden del día:**

**Innovación en aspectos de Facilitación y Seguridad de la Aviación en el  
marco de la recuperación**

**FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL CONTEXTO DEL COVID-19**  
(Preparado por la Secretaría)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta aspectos sobre facilitación en el contexto del COVID-19 que están relacionadas con las recomendaciones en los informes de las Fases I, II y III del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y también en el orden del día de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021).

Tiene como objetivo alentar a los Estados de la Región a que consideren y promuevan la facilitación en el marco del transporte aéreo y que participen de la HLCC 2021 compartiendo sus experiencias y acciones en el área de la facilitación para el enfrentamiento a la pandemia.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Desde el comienzo de la crisis provocada por la enfermedad del nuevo coronavirus (COVID-19), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por medio del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y, regionalmente, por el Marco Estratégico de la Región SAM<sup>1</sup> en respuesta al COVID-19, han dispuesto colaborar con sus Estados miembros, organizaciones internacionales y regionales y con la industria para hacer frente a estas dificultades y proporcionar orientaciones para la reanudación y recuperación segura, protegida y sostenible del sector de la aviación en todo el mundo.

1.2 Las recomendaciones del CART y el documento *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*, establecen un marco de orientación práctica y alineada para los gobiernos y los operadores de la industria con el fin de reiniciar el sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de los impactos del COVID-19 de manera coordinada a nivel mundial.

1.3 De igual manera, los principios rectores del Marco Estratégico de la región SAM son fundamentales para garantizar el éxito en la implementación de las distintas acciones que se determinen como necesarias en cada una de las fases de reanudación de las operaciones, reactivación y posterior construcción de la resiliencia del sistema.

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/SAM/eDocumentsrestore/Marco%20estrategico%20SAM%20ES%20Completo.pdf>

1.4 La facilitación del transporte aéreo como concepto importante para el enfrentamiento a la pandemia es destacado en particular en las recomendaciones de CART 6, 7, 9 y 17, en los principios rectores del Marco Estratégico de la región SAM: # 1 Colaboración, # 2 Coordinación, # 4 Comunicación efectiva y # 8 Simplicidad.

1.5 La Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) que se celebrará del 12 al 22 de octubre de 2021 presenta en su orden del día un componente exclusivo de facilitación donde se destacará la importancia de la coordinación nacional entre las diferentes partes interesadas que intervienen en la gestión de la crisis y la necesidad de un mayor uso de las tecnologías avanzadas y digitales para intercambiar datos sanitarios de los pasajeros y facilitar el despacho del público pasajero sin contacto físico en las distintas etapas del viaje.

1.6 Se reconoce que la facilitación es un componente clave en los esfuerzos para mantener la continuidad de las operaciones relacionadas con la aviación durante la pandemia y para estimular el reinicio y la recuperación de la aviación de manera efectiva y sostenible después del COVID-19. Teniendo en cuenta la diversidad de temas cubiertos bajo el tema de Facilitación, el enfrentamiento a la pandemia y la recuperación de las operaciones, se sugiere a los Estados consideren evaluar, proponer acciones relacionadas y desarrollar y/o apoyar acciones para alcanzar sus objetivos. Los asuntos serán presentados en el ítem 2 de la Nota de Estudio.

## 2. DISCUSIÓN

### 2.1 **Medidas operacionales de facilitación relacionadas con la pandemia de COVID-19 y posteriormente**

2.1.1 Las medidas operacionales de facilitación mutuamente aceptadas y armonizadas a nivel mundial y regional son esenciales y deben ser compatibles con los requisitos de seguridad operacional y proporcionales a la evolución de la situación de la salud pública.

2.1.2 En ese sentido, se alienta a los Estados a considerar las medidas existentes y la aplicación práctica de las medidas de mitigación del riesgo sanitario (PHRMM) en la aviación e implementar la orientación descrita en el material de orientación CART y el Doc 10152 de la OACI, considerando la importancia de realizar evaluaciones de riesgos teniendo en cuenta los factores contextuales del estado, la tolerancia al riesgo y la aplicación práctica de medidas de mitigación de riesgos para la salud pública en la aviación.

2.1.3 La comunicación efectiva de las medidas de salud pública, restricciones de viaje y otros requisitos son esenciales para asegurar las operaciones aéreas y los Estados no deberían exigir medidas que no estén armonizadas con las orientaciones de las organizaciones correspondientes.

### 2.2 **Profundizar la coordinación nacional y la cooperación internacional**

2.2.1 La colaboración entre las autoridades de salud pública y de aviación, necesaria para facilitar las operaciones de transporte aéreo efectivas ha mostrado sus limitaciones durante la pandemia de COVID-19. Los avances en la facilitación dependen de la coordinación de diversos intereses y la cooperación de los distintas dependencias interesadas. La implementación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP), el establecimiento y el funcionamiento activo de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC) o su equivalente, constituyen un medio comprobado de efectuar las mejoras necesarias en las formalidades de control de despacho y lograr un enfoque coordinado entre todas las partes interesadas que participan en la respuesta a una pandemia.

2.2.2 Además del Anexo 9, las normas y métodos recomendados (SARPS) que abordan los riesgos para la salud pública también se incluyen en otros Anexos de la OACI, a saber: Anexo 6, Anexo 11, Anexo 14, Anexo 15 y Anexo 18.

2.2.3 Mejorar los SARPs relacionados con la salud pública y el material de orientación en los diferentes anexos y alinearlos con las orientaciones CART y con otras políticas vigentes en el sistema de las Naciones Unidas puede proporcionar un marco unificado que mejorará la cooperación nacional e internacional en múltiples sectores.

2.2.4 De igual manera fortalecer la autoridad apropiada para la facilitación del transporte aéreo, tomar las medidas necesarias para asegurar un desarrollo sistemático del NATFP y asegurar que todas las entidades y agencias relevantes del Estado participen efectivamente de los NATFC o su equivalente son fundamentales para la coordinación nacional en materia de facilitación y para la implementación efectiva de las disposiciones del Anexo 9.

2.2.5 Además del marco de coordinación y colaboración entre las autoridades, la capacitación de expertos en facilitación es importante para los conceptos del Anexo 9 sean considerados en las decisiones de los Estados y facilitar la coordinación de las medidas de implementación. El curso sobre el Anexo 9 – Facilitación de la OACI ya está disponible en formato virtual y presencial.

2.2.6 Con respecto a la cooperación internacional el Comité Ejecutivo del Acuerdo de Cooperación de la OACI para Prevenir la Propagación de Enfermedades Transmisibles por Vía Aérea (CAPSCA) consiste en una red colaborativa de Estados, actores internacionales, regionales, nacionales y locales que representan a múltiples sectores con objetivo de ayudar a los Estados con la implementación de las SARPs relacionados con salud pública y el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) de la OMS (2005) y mejorar la planificación de la preparación y la respuesta rápida a emergencias de salud pública que puedan afectar el sector de la aviación.

2.2.7 Durante la pandemia COVID-19, el CAPSCA ha tenido un papel fundamental en la provisión de información, permitiendo una toma de decisiones de diferentes partes interesadas y asegurando la difusión de informaciones relevantes. De igual manera, la demanda que la pandemia ha generado en el Comité y la cantidad de organizaciones y Estados que se han unido a CAPSCA desde el comienzo de la pandemia, se hace necesario un proceso de mapeo de todas las partes interesadas relevantes y el establecimiento de mecanismos de financiación sostenibles y los recursos humanos correspondientes, en línea con la inclusión en futuras estrategias.

### 2.3 **Fomentar el intercambio de datos digitales para facilitar procesos fluidos y sin contacto físico durante la pandemia de COVID-19 y posteriormente**

2.3.1 Las soluciones digitales facilitan una reorganización rápida y eficiente de los procesos transfronterizos y en el aeropuerto, movimientos más fluidos y sin colas y viajes sin contacto físico. La comunidad de la aviación ha requerido la aplicación de soluciones de este tipo para el reinicio seguro durante la pandemia de COVID-19, pero en muchos casos las capacidades e infraestructura existentes no lo permitieron. Se reconoce la necesidad de mejorar las posibilidades y capacidades de intercambio de datos, entre el gobierno y el sector privado, a fin de facilitar procesos de viaje más fluidos sin contacto físico.

2.3.2 Los Estados y la industria han invertido durante años en facilitar el procesamiento de pasajeros para obtener procesos fluidos y sin contacto físico. La importancia de los esfuerzos ha crecido durante la pandemia de COVID-19, dada la necesidad de limitar las interacciones personales y el contacto físico, y también se ha vuelto más difícil en razón de requisitos de tránsito, entrada y salida relacionados con salud pública, dificultando el cumplimiento de los protocolos que requieren distanciamiento.

2.3.3 Esta situación demanda una necesidad de estandarización y armonización de los nuevos requisitos de salud con las herramientas ya existentes para el control fronterizo y procesamiento de pasajeros y con las nuevas herramientas desarrolladas para acomodar los nuevos requisitos dentro de un marco estandarizado, armonizado e interoperable. La OACI ha desarrollado una variedad de herramientas

y capacidades<sup>2</sup> que puede proporcionar las bases para un ecosistema digital que respalde el procesamiento sin contacto y sin problemas de interoperabilidad o de seguridad y privacidad de las informaciones.

2.3.4 Los Estados deberían considerar la digitalización del procesamiento de pasajeros de acuerdo con las normas de la OACI y la orientación internacional para indicar que los pasajeros y los miembros de tripulación han cumplido con los requisitos para prevenir y mitigar la propagación de enfermedades transmisibles.

## 2.4 **Futuros enfoques para la gestión de medidas sostenibles de facilitación relacionadas con la salud que mejoren la experiencia del público pasajero y promuevan la vigilancia de la aplicación**

2.4.1 Actualmente solo se auditan las normas relacionadas con la seguridad de la aviación en el marco del enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA). Los procesos aplicables en caso de enfermedades transmisibles y los sistemas de asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familiares se auditan en el marco del enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP). Hace necesario examinar y proponer una manera de supervisar eficazmente la aplicación de las disposiciones nuevas y/o revisadas relacionadas con la salud cuya aplicación recomendarán los Estados miembros.

2.4.2 La cantidad de personas de edad avanzada y con discapacidad que viajan por vía aérea sigue en aumento, ya ellas que aprovechan las mayores oportunidades para hacer viajes aéreos nacionales e internacionales. Sin embargo, todavía existen muchos obstáculos que limitan la capacidad de las personas de edad avanzada y con discapacidad para aprovechar al máximo los servicios de transporte aéreo internacional. Esos obstáculos, además de tener un efecto humanitario adverso en numerosos viajeros aéreos potenciales, entrañan más dificultades en el contexto de la pandemia de COVID-19.

2.4.3 La OACI ya cuenta con SARPS y material de orientación en el DOC 9984 - Manual sobre acceso al transporte aéreo para personas con impedimentos relacionados con la facilitación del transporte para personas con discapacidades, y estos generalmente buscan asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a sus necesidades. En este sentido, se recomienda encarecidamente a los Estados que brinden asistencia especial de una manera que respete la dignidad de la persona, y también se les alienta a cooperar adecuadamente para que todos los elementos de un viaje sean accesibles para las personas con discapacidad.

## 2.5 **Corredor de Salud Pública o Sanitario – PHC**

2.5.1 Los mecanismos de cooperación existentes pueden no ser suficientes para implementar acuerdos bilaterales o multilaterales entre Estados durante emergencias de salud pública, especialmente cuando hay varios Estados y múltiples sectores involucrados. Las futuras emergencias de salud pública pueden requerir diferentes consideraciones a la luz de diferentes escenarios epidemiológicos o diferentes tipos de eventos de salud pública, lo que requiere el desarrollo de un marco integral de múltiples escenarios para implementar el PHC durante las emergencias de salud pública de una manera más armonizada y oportuna en el futuro.

2.5.2 Un PHC se forma cuando dos o más Estados o regiones acuerdan reconocer las medidas de mitigación de riesgos para la salud pública (PHM) que cada uno ha implementado en una o más rutas entre sus Estados, dentro de las cuales se pueden reanudar los viajes aéreos. El establecimiento de PHC entre Estados requiere el intercambio de información dentro de los departamentos nacionales de un Estado, e internacionalmente entre Estados, lo que requiere una toma de decisiones cooperativa.

---

<sup>2</sup> <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>

2.5.3 Dependiendo de los acuerdos entre los Estados, la tripulación o los pasajeros podrían estar exentos de las pruebas COVID-19, la cuarentena y otros requisitos. Esos acuerdos deberían considerar la evaluación de riesgo y ser basados en principios que consideren aspectos de salud pública, necesidad operativa, parámetros epidemiológicos, políticas de pruebas y vacunación y mecanismos de comunicación entre los Estados para permitir la toma de decisiones considerando el reconocimiento mutuo de riesgos aceptables entre los Estados.

2.5.4 Mientras se desarrollan las discusiones para la implementación de corredores sanitarios en la región, se alienta a los Estados a los Estados reconocer la importancia del desarrollo de un marco de escenarios múltiples para la implementación de la PHC durante las emergencias de salud pública y continuar brindando apoyo a la OACI para avanzar en el trabajo sobre la PHC.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados deberían considerar los temas presentados en el ítem 2 de la Nota de Estudio y desarrollar acciones para el fortalecimiento del tema facilitación en los Estados, como política para el desarrollo del transporte aéreo y enfrentamiento a la pandemia de COVID-19 y para otros Eventos de Salud Pública de Interés Internacional (ESPII) que puedan afectarnos en el futuro.

3.2 La Conferencia de alto nivel sobre la COVID-19<sup>3</sup> (HLCC) es una oportunidad para que los Estados presentaren sus acciones y comentarios para fortalecer la resiliencia en la aviación y hacerla más sostenible en el futuro. El componente de la facilitación en la Conferencia discutirá los temas presentados en la Nota de Estudio y la oficina Regional SAM está disponible para apoyar en lo que sea necesario para la proposición de temas por los Estados de nuestra región.

### 4. ACCIÓN SUGERIDA

4.1 Se invita a la Quinta Reunión virtual de Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM a:

- a) Tomar nota de la importancia de la facilitación para el enfrentamiento a la pandemia de COVID-19;
- b) Establecer acciones para fortalecer el área de la facilitación en los Estados, en especial la implementación eficaz de los NATFP y de los NATFC;
- c) Exhortar a las Autoridades de Aviación Civil a actualizar sus organigramas, y desarrollar programas de capacitación de expertos en materia de facilitación;
- d) Analizar las Notas de Estudio del componente de facilitación de la Conferencia de alto nivel sobre la COVID-19 y realizar propuestas que puedan promover y fortalecer las iniciativas colectivas para la armonización de las medidas en los Estados de la Región SAM; y
- e) Participar activamente en el Grupo CAPSCA y, colaborar en el desarrollo de una estrategia de implementación de las recomendaciones del CART conjuntamente con las recomendaciones de las Autoridades de Salud Pública en sus Estados.

- FIN -

---

<sup>3</sup> [https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021/Pages/default\\_es.aspx](https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021/Pages/default_es.aspx)