



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**

**PERSPECTIVAS DE LA IATA EN RESPUESTA A CASOS DE PANDEMIA Y EMERGENCIAS DE SALUD PÚBLICA**

(Preparado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA)

**RESUMEN**

La IATA reconoce la labor llevada a cabo por la OACI y el CAPSCA para responder a los desafíos de la pandemia de la COVID-19. La IATA reconoce asimismo la importancia que reviste la aviación en las situaciones de emergencias de salud, no solo como posible medio de aceleración del contagio de enfermedades infecciosas de un país a otro, sino también a la hora de responder a los brotes de enfermedades enviando vacunas, medicamentos y equipamiento médico, y manteniendo las actividades comerciales esenciales, así como la continuidad del comercio en apoyo de la economía de la zona afectada.

La respuesta global a la COVID-19 ha puesto de relieve las limitaciones del marco del Reglamento Sanitario Internacional (RSI). Las acciones llevadas a cabo por los Estados han sido de diversa índole, dando lugar a una multiplicidad de restricciones fronterizas y medidas sanitarias. En concreto, las medidas se han diseñado aparentemente para limitar el movimiento y los contactos, sin tener apenas en cuenta los efectos negativos que puedan tener sobre los viajes y el comercio internacional.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 El transporte aéreo puede llegar a tener un papel a la hora de acelerar la propagación de brotes de enfermedades de una región a otra, como fue el caso en los momentos iniciales de la pandemia de la COVID-19. La aviación también puede resultar esencial a la hora de responder a la pandemia facilitando la llegada de expertos médicos a las regiones afectadas, permitiendo el transporte de vacunas, medicamentos y muestras y reactivos de laboratorio para su análisis, además de garantizando que se mantenga el comercio internacional en la medida de lo posible.

1.2 La IATA lamenta los graves efectos de la COVID-19 sobre la salud pública y expresa su solidaridad con los afectados y sus familias. La IATA lamenta las devastadoras consecuencias de la pandemia para los viajes y el turismo, incluida la pérdida de hasta 46 millones de empleos que dependían del sector de los viajes aéreos y una reducción de 1,8 billones de USD en la actividad económica generada por la aviación;

1.3 Como asociación internacional de las líneas aéreas, la IATA reafirma el compromiso permanente de las compañías aéreas miembros para implementar protocolos de bioseguridad acordados a nivel mundial para garantizar que los viajes aéreos no sean un vector significativo de una mayor propagación internacional de la COVID-19 u otras enfermedades transmisibles. La IATA es un actor de índole no estatal junto con la OMS y, como tal, ha acordado con esta un plan de trabajo, cuya edición actual es válida hasta el fin de 2023.

## 2. RESPUESTA ANTE LA COVID-19

2.1 La OMS publica y administra el RSI, que proporciona el marco legal global que define los derechos y obligaciones de los países a la hora de enfrentarse a sucesos y emergencias de salud pública susceptibles de atravesar las fronteras. El RSI es un instrumento jurídico internacional legalmente vinculante para 196 países, incluidos los 194 Estados miembros de la OMS.

2.2 La finalidad y el alcance del RSI (2005) son «prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública y evitando al mismo tiempo las interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales».

2.3 El RSI solicita a la OMS que establezca recomendaciones basadas en «los principios científicos, así como las pruebas científicas *disponibles* y otras informaciones pertinentes», y espera «que las medidas sanitarias, sobre la base de una evaluación apropiada del riesgo según las circunstancias, no sean más restrictivas del tráfico y el comercio internacionales ni más intrusivas para las personas que otras opciones razonablemente disponibles que permitan lograr el nivel adecuado de protección sanitaria».

2.4 La respuesta global a la COVID-19 ha puesto de relieve las limitaciones del marco del RSI. En particular, ha habido una falta de coordinación efectiva a nivel nacional, ya que la aviación y la salud pública no siempre han trabajado de forma conjunta; de cooperación internacional, ya que los Estados no han aplicado las medidas de forma coherente; y de colaboración entre el sector público y el privado, que ha generado desafíos a la hora de poner en práctica las medidas.

2.5 En consecuencia, las acciones llevadas a cabo por los Estados han sido fragmentadas, lo que ha generado diversas medidas de restricciones fronterizas y sanitarias con poca o ninguna coherencia en cuanto a las propias medidas o su implementación. Esta situación se ha agravado por la falta de instrucciones claras y precisas por parte de la OMS. En particular, la OMS ha tardado mucho en reconocer el importante papel que las pruebas y la vacunación pueden desempeñar para reducir la propagación transfronteriza del virus SARS-COV2, y también ha fracasado a la hora de poner en práctica un conjunto estandarizado de credenciales de salud y un proceso para la emisión y verificación digital de dichos certificados.

2.6 Las consecuencias de la falta de coordinación respecto a los cierres fronterizos y las medidas de cuarentena han sido catastróficas. Las medidas incoherentes y cambiantes han creado confusión generalizada entre los viajeros, las tripulaciones y las partes interesadas de la industria de la aviación. Las restricciones fronterizas han provocado una reducción del 90 % en los viajes aéreos internacionales, poniendo en riesgo los importantes beneficios económicos y sociales generados por la conectividad aérea a escala global.

2.7 En este contexto, la IATA agradece los esfuerzos de la OACI y el CAPSCA para fomentar la cooperación entre los ámbitos del transporte aéreo y la salud pública. La IATA reconoce también la labor del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI en el rápido desarrollo de un conjunto multidimensional de protocolos de bioseguridad para gestionar los riesgos para la salud asociados a los viajes transfronterizos, así como la labor del Grupo de Trabajo Interinstitucional sobre Enfermedades Infecciosas Emergentes de la OACI (IATF, por sus siglas en inglés) para revisar el marco relacionado con la salud proporcionado en el Anexo 9 de la OACI – Facilitación.

2.8 Para mejorar la coordinación a nivel nacional, la IATA considera que será importante hacer un uso mejor y aprovechar de forma más efectiva el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP, por sus siglas en inglés), así como reforzar el papel de los Comités de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC).

2.9 Una coordinación intersectorial efectiva y una cooperación público-privada de confianza son esenciales para dar una respuesta global eficaz a las pandemias y las emergencias de salud públicas. La experiencia de la COVID-19 ha demostrado que queda mucho trabajo por hacer a este respecto para garantizar que el transporte aéreo no se vea afectado por futuras emergencias de salud pública de forma tan devastadora como en esta crisis.

### 3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se invita a la Quinta Reunión virtual de Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM a tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio.