



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/5 — NI/08
24/03/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Cooperación e instrucción regional

8.3 Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) – Américas

ARREGLO DE COLABORACIÓN PARA LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE SUCESOS DE SALUD PÚBLICA EN LA AVIACIÓN CIVIL (CAPSCA) – AMÉRICAS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

El *Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA)* es un programa mundial de la OACI que proporciona visitas de asistencia a los aeropuertos internacionales/Estados, así como reuniones regionales y eventos de instrucción, lo cual fortalece los planes de preparación de la salud pública a niveles mundial, regional, nacional y operacional. Para cumplir con esto, la OACI colabora con la Organización Mundial de Salud (OMS), Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y otras partes involucradas.

Esta nota informa sobre la implementación CAPSCA.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Reglamento Sanitario Internacional (RSI) 2005• Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional• Anexos 6, 9, 11, 14, Doc 4444 - <i>PANS-ATM</i> y Doc 9284 - <i>Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i>• Asamblea de la OACI A38-WP/35• www.capsca.org

1. Introducción

1.1 Si bien es cierto que los eventos de salud pública son primordialmente gestionados por el sector de salud, debido a que la cantidad de afectados puede ser grande, una disminución pequeña del riesgo a partir de una gestión efectiva en el sector de la aviación puede tener un impacto significativo en la salud. En una pandemia que mata a 100,000 personas, una contribución a la reducción del riesgo por el sector de aviación de tan sólo 1% puede salvar potencialmente 1,000 vidas – comparado con la mortalidad de accidentes de aeronaves grandes. Los eventos de salud pública pueden también causar consecuencias económicas graves.

1.2 Un gran número de la población mundial está potencialmente involucrado en eventos de salud, por ejemplo, desde 18,000 a más de 2 millones de muertes han resultado de las 3 pandemias en los últimos 60 años; se puede esperar que acciones para una disminución pequeña del riesgo debido a una gestión efectiva en el sector de la aviación tiene un impacto significativo en el número de afectados por enfermedad/salud. En dichos eventos, sólo el 1% de reducción en la mortalidad debido a una buena gestión en el sector de aviación a través de actividades tales como, inspección de pasajeros con enfermedades en los aeropuertos, identificación y gestión de casos a bordo, notificación adecuada a la autoridad de salud pública en el destino y procedimientos eficientes de comunicación para informar a los pasajeros sobre tomar acción en caso de enfermarse, podría reducir la mortalidad a nivel mundial de 180 a 20,000.

1.3 Los eventos de salud pública pueden impactar gravemente las operaciones del transporte aéreo, como se demuestra en la disminución del número de pasajeros de Hong Kong y México, siendo del 80% y 40% respectivamente, lo cual ocurrió con la aparición del brote del Síndrome respiratorio agudo severo (SARS) y la pandemia de gripe A(H1N1).

1.4 El programa CAPSCA proporciona una oportunidad para que el personal de salud pública trabaje directamente con el personal de aviación para desarrollar los planes efectivos de preparación de la salud pública para la aviación.

1.5 Los beneficios de CAPSCA para los Estados incluyen lo siguiente:

- a) Colaboración multisectorial dentro de un Estado, entre Estados y organismos internacionales
- b) Comunicación, coordinación, cooperación y colaboración mejoradas entre las partes involucradas
- c) Desarrollo sinérgico y armonizado de orientación por los organismos internacionales; especialmente entre la OACI, OMS, IATA y ACI
- d) Mejora de la prevención y respuesta a las emergencias de salud pública en el sector de la aviación
- e) Reduce el impacto de emergencias de salud pública en la salud de la población a través de la reducción, retraso y/o mitigación de los efectos a la salud
- f) Mitigación de los efectos económicos y sociales causados por los eventos de salud pública; un regreso más rápido a las operaciones normales cuando cesa la amenaza de salud
- g) Mejora de la gestión de la percepción de riesgo por el público en general, los pasajeros aéreos, proveedores de servicios y el personal de aviación

1.6 Los principales logros de CAPSCA incluyen (refiérase a los **Apéndices A y B**):

- a) Cinco proyectos regionales separados pero armonizados – los proyectos de CAPSCA Europa y CAPSCA Medio Oriente fueron establecidos desde la 37ª Asamblea, haciendo de CAPSCA un programa mundial
- b) Proyectos regionales de CAPSCA conformados por 93 Estados Miembros y Territorios
- c) Visitas de Asistencia a los Estados/aeropuertos internacionales completadas en 55 Estados/Territorios, recientemente conducido en Bermuda
- d) Instrucción a 20 asesores técnicos, proporcionados a los proyectos CAPSCA por parte de los Estados
- e) Varias organizaciones asociadas (Agencias de Naciones Unidas y la industria de la aviación) participando en las actividades CAPSCA
- f) Colaboración de la OMS con la OACI en las reuniones, instrucción y visitas de asistencia
- g) Ampliación del alcance de CAPSCA más allá de enfermedades de transmisión (sujeto a financiamiento en el futuro)
- h) Directrices, lista de verificación y plantillas de informe para las visitas de asistencia de CAPSCA
- i) Plantilla para el desarrollo de un Plan Nacional de Aviación para una emergencia de salud pública
- j) Nuevas directrices adicionales de la OMS, ACI e IATA (por ejemplo, la continuidad del negocio)
- k) Sitio web de CAPSCA (www.capsca.org)

1.7 Los beneficiarios meta de CAPSCA son el personal de las autoridades de salud pública, autoridades de aviación civil, aeropuertos, aerolíneas, proveedores de servicios de navegación aérea, agencias de respuesta a emergencias, autoridades de turismo de los Estados y representantes de las organizaciones internacionales relacionadas.

1.8 Durante los últimos siete años, las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relacionadas con los planes de preparación de emergencias de salud pública y respuesta en la aviación se han establecido en:

- Anexo 6 — *Operación de aeronaves*
- Anexo 9 — *Facilitación*
- Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*
- Anexo 14 — *Aeródromos*
- Doc 9284 — *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*
- Doc 4444 — *ATM — Gestión del tránsito aéreo*

1.9 Desde el 2013, el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)/Enfoque de Vigilancia Continua (CMA) incluye preguntas sobre las SARPS en todas las áreas relacionadas: Organizaciones (ORG), Operaciones (OPS), Servicios de Navegación Aérea (ANS) y Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA) relacionados con la planificación de la preparación. Sin embargo, muchos en el sector de la aviación aún no están conscientes del significado de dichos cambios.


1.10 El transporte aéreo es un medio clave a través del cual se diseminan las pandemias en su inicio. Asimismo, la aviación es afectada adversamente y de forma severa por dichos eventos así como a las economías y negocios de los Estados que se apoyan en este medio de transporte. Sin CAPSCA, los efectos adversos a la salud y a la economía se verían amplificadas debido a respuestas sub-óptimas por el sector de la aviación a los eventos de salud pública internacionales.

1.11 La planificación de la preparación en el sector de la aviación requiere colaboración multi-sectorial/multi-partes entre los involucrados, especialmente entre los sectores de salud pública y de la aviación. Esto puede ser un reto ya que involucra vencer barreras sectoriales. CAPSCA ha demostrado que puede facilitar eficientemente dicha colaboración.

1.12 El programa CAPSCA ofrece una oportunidad relativamente económica para la OACI para mantener influencia sobre otras partes involucradas, especialmente con la OMS. Por medio de la continuidad y expansión de actividades en este campo, las autoridades de salud pública están más dispuestas a incluir completamente aspectos aeronáuticos al momento de desarrollar sus planes de preparación y participar en el desarrollo de planes de aviación específicos; por ejemplo, planes de emergencia en los aeropuertos para eventos de salud pública.

1.13 La concesión de financiamiento del Fondo Central para la Acción Contra la Influenza de las Naciones Unidas (UN CFIA) llegó a su término a finales del 2012. Los Estados determinaron en la Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/4), junio de 2011 y en la Reunión Mundial de Coordinación CAPSCA celebrada en octubre de 2012, que el proyecto debería continuar. Los Estados y Organizaciones internacionales están invitados a contribuir voluntariamente con fondos a la OACI para la implementación continua y el crecimiento del programa CAPSCA.

Proyectos Regionales CAPSCA

	Asia-Pacífico 	África 	América 	Europa 	Medio Oriente 
Año de establecimiento	2006	2007	2009	2011	2011
Estados miembro	20	25	33	6	10
Consejeros técnicos del Estado capacitados por la OACI (OJT Completada)	3	4	14	0	2
Visitas de asistencia a los Estados y aeropuertos completadas	11	8	30 (2 visitas de seguimiento)	0	4

APPENDIX/APÉNDICE B



— END/FIN —