



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

DG/01/21 — NI/05

05/04/21

**Reunión Virtual para Directores Generales de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) sobre
recuperación y reinicio de la aviación en los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC)**

14 de abril de 2021

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Otros asuntos

CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19 (HLCC 2021)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de información es sobre la HLCC, cuyo tema provisional será “Una visión compartida para la sostenibilidad del transporte aéreo después de la pandemia mundial”. La HLCC 2021 abordará diversas cuestiones relacionadas con la COVID-19 dentro de un único marco, en lugar de los varios eventos previstos inicialmente, a saber: la tercera Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2021), la Conferencia de alto nivel sobre facilitación (HLFC 2021) y el evento de alto nivel organizado por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo con objeto de afianzar el compromiso por parte de los Estados de dirigir la recuperación de la pandemia. En función de la evolución de la situación, la conferencia se celebrará en una de las dos modalidades siguientes: a) un evento de una semana de duración, del 18 al 22 de octubre de 2021, en modo presencial; o b) un evento de dos semanas de duración, del 12 al 22 de octubre de 2021, con sesiones de media jornada cada día, en formato virtual o híbrido. A finales de mayo de 2021 se confirmarán las fechas y los horarios de las sesiones.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Seguridad de la aviación y facilitación• Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Comunicación a los Estados ref. 2020/131

1. Introducción

1.1 Siguiendo el programa de trabajo de la OACI y las solicitudes de los Estados, la OACI había planeado originalmente para 2021 la tercera HLSC 2021 a celebrarse en Montreal. De manera similar, la convocación de la Primera Conferencia de alto nivel sobre facilitación (HLFC) estaba prevista para 2021. Durante el 219º periodo de sesiones, el Consejo acordó considerar en el momento adecuado la celebración de una conferencia especial de alto nivel para discutir y compartir medidas de respuesta de mejores prácticas para afrontar los brotes de COVID-19. El informe del Equipo Especial para la

Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo también declaró que “la OACI debería considerar celebrar una reunión de alto nivel”.

1.2 Debido a las preocupaciones expresadas por la organización de tres reuniones de alto nivel en 2021, el Consejo aprobó convocar una única reunión de alto nivel que remplazaría las dos conferencias inicialmente propuestas y un evento de alto nivel COVID-19.

1.3 En este sentido, se solicitó a la Secretaría consultar a los Estados miembros sobre las cuestiones del orden del día y los resultados esperados, lo cual dio como resultado la consulta de la Comunicación a los Estados ref. 2020/131 fechada el 15 de diciembre de 2020 buscando comentarios sobre el orden del día provisional de la HLCC 2021 a más tardar el 15 de febrero de 2021. En dicha carta, la Secretaría propuso que junto con el tema provisional de “Una visión para la sostenibilidad del transporte aéreo después de la pandemia mundial”, la HLCC 2021 considerase un amplio rango de temas relacionados con la respuesta a la pandemia de COVID-19 y la recuperación del sector de la aviación. Para lograr resultados concretos, se prepararon distintos órdenes del día para la Sesión plenaria y dos componentes técnicos, uno sobre seguridad operacional y otro sobre facilitación. Los órdenes del día propuestos incorporaron temas de interés común y que plantean dificultades a las autoridades de aviación, transporte y salud, los organismos fronterizos y aduaneros, los sectores del turismo y viajes, y la industria en general.

2. HLCC

2.1 El 25 de febrero de 2021, se habían recibido 24 respuestas de 21 Estados y 3 organizaciones internacionales. Dadas las incertidumbres que rodean las restricciones de viaje en curso de COVID-19, se ha propuesto la HLCC 2021 del 12 al 22 de octubre de 2021, ya sea en formato virtual o híbrido, dependiendo de la evolución de la situación. La Conferencia consistirá en dos componentes técnicos, uno sobre Seguridad operacional y otro sobre Facilitación, así como la sesión plenaria y un orden del día que refleje los comentarios recabados. La Secretaría afinará el orden del día para dar prioridad a las cuestiones relacionadas con COVID-19, en particular el componente de Facilitación

2.2 Siguiendo las mejores prácticas para reuniones virtuales, se programarán reuniones de cerca de medio día todos los días de manera flexible para dar cabida a los diferentes husos horarios de los/as participantes alrededor del mundo. Se informará del horario detallado incluyendo la secuencia de las reuniones a través de una comunicación a los Estados hacia finales de mayo de 2021, junto con el orden del día y otros arreglos administrativos tales como las credenciales y el registro, así como la entrega de la documentación de apoyo.

2.3 Se dará cabida a los temas adicionales relevantes propuestos por los Estados miembros dentro del orden del día originalmente propuesto en la Comunicación a los Estados. La sesión plenaria abordará el impacto de la pandemia COVID-19 en la aviación, buscando fortalecer los compromisos políticos de los Estados, hasta liderar una recuperación sostenible desarrollando resiliencia, lo cual afecta a la mayoría de las cuestiones relacionadas con la economía mencionadas en las respuestas de los Estados. Se hará hincapié entre otras cosas en las lecciones aprendidas para gestionar mejor las crisis futuras, la sostenibilidad y la construcción de resiliencias, así como del papel de la aviación en sostener la recuperación mundial. Los temas adicionales o más específicos relacionados con la economía, sugeridos por algunos Estados, se podrán cubrir en una sesión lateral. Las cuestiones del orden del día del componente de la seguridad operacional habrán de ser similares a aquellos del orden del día tentativo

circulado bajo la Comunicación a los Estados ref. 2020/44. El componente de Facilitación considerará las cuestiones del orden del día en línea con todas las disposiciones relacionadas con la salud del Anexo 9 y el material de orientación correspondiente que se propuso en la Comunicación a los Estados. Los componentes de Seguridad de la Aviación y Facilitación harán recomendaciones, dentro del alcance de su orden del día respectivo, sobre las cuestiones del orden del día para acciones por parte de los Estados y/o de la OACI. Refiérase a los **Apéndices A y B** sobre los órdenes del día de la sesión Plenaria, y los componentes de Seguridad Operacional y Facilitación. Estas recomendaciones se discutirán en particular durante el 41er periodo de sesiones de la Asamblea planeado para 2022.

2.4 El principal resultado de la Conferencia busca culminar en la voluntad y el compromiso políticos de los Estados para alcanzar un consenso mundial sobre la recuperación y la resiliencia del sector de la aviación asegurando al mismo tiempo los objetivos de seguridad operacional y facilitación para los próximos años.

— — — — —

ADJUNTO A a la comunicación AN 8/17, EC 2/76, EC 6/47-20/131

**ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA SESIÓN PLENARIA:
RESILIENCIA Y RECUPERACIÓN ECONÓMICA DE LA AVIACIÓN
POS-COVID-19**

La pandemia de COVID-19 no es solo una crisis sanitaria, sino también una crisis económica y financiera que ha tenido unas consecuencias mayores y más prolongadas de lo previsto en todo el ecosistema de la aviación. El colapso del tráfico aéreo en un contexto de confinamientos y restricciones de viaje ha causado graves tensiones económicas y financieras a todas las partes interesadas del sector, poniendo seriamente en riesgo la viabilidad de la industria de la aviación civil en el mundo entero. Dado que la conectividad que proporciona el transporte aéreo es fundamental para el desarrollo de múltiples sectores, la disrupción en otros sectores que dependen de la fiabilidad del transporte aéreo tiene efectos de gran alcance en la economía mundial.

Con el tiempo, las economías se recuperarán; no obstante, el camino hacia la recuperación de la aviación y la resiliencia no está exento de dificultades. Para hacer frente a las dificultades económicas, financieras y operacionales que sigue enfrentando la industria de la aviación y restaurar el crecimiento económico del sector, es urgente que se actúe de manera eficaz y coordinada a nivel mundial. Independientemente de los actuales esfuerzos de recuperación, los Estados y la industria también deben extraer lecciones de esta crisis para hacer de la aviación un sector más resiliente, y para preparar una respuesta adecuada a fin de “reconstruir para mejor” a partir de la “nueva normalidad” o la transformación del entorno económico y operacional.

Objetivos¹

Teniendo presente la contribución de la aviación al logro de las prioridades nacionales, regionales y mundiales, la sesión plenaria se centrará en las repercusiones de la COVID-19 en la aviación con el fin de establecer los compromisos políticos de los Estados de: a) dirigir una recuperación económica sostenible de la aviación civil, que incluya la total recuperación de los viajes, el comercio y las cadenas mundiales de suministro y su retorno al crecimiento y a los niveles anteriores a la crisis; y b) construir los cimientos para afianzar la resiliencia en la aviación y hacerla más sólida en el futuro. Ministros y ministras, jefes y jefas de organizaciones internacionales y regionales y dirigentes de la industria tendrán oportunidad de mostrar los esfuerzos individuales y colectivos que están desplegando con el fin de lograr una plena recuperación pos-COVID-19 y de prepararse para futuras crisis.

Formato²

Esta sesión plenaria se estructurará en torno a debates dinámicos y abiertos entre ministros/as, jefes/as de organizaciones internacionales y regionales y dirigentes de la industria para que se consigan resultados tangibles, incluida la publicación de una declaración de resultados para el público. No habrá un discurso inaugural ni declaraciones. Si bien todas las personas participantes podrán seguir la sesión plenaria, las intervenciones quedarán restringidas exclusivamente a ministros/as, viceministros/as, jefes/as de organizaciones internacionales y regionales, y a aquellas personas que hayan sido invitadas específicamente a esta sesión.

¹ Véanse los párrafos 3 e) y h) de C-SRN 2020/1, el párrafo 5 de C-SRN 2020/2, sección 4: Creación de resiliencia (Compromisos de alto nivel) del informe del CART y el párrafo 4.1.4 del informe oral del CART de fecha 4 de noviembre de 2020.

² La descripción se basa en el formato de mesa redonda ministerial. El formato se determinará una vez definido el orden del día.

Temas de la sesión

Tras el examen de la información más reciente sobre las repercusiones económicas de la pandemia de COVID-19 en el transporte aéreo (incluidas las perspectivas a corto plazo y los pronósticos de tráfico a largo plazo), el debate se orientará en torno a dos temas pertinentes que requieren una respuesta mundial y un firme apoyo político, a saber: dirigir una recuperación sostenible y crear resiliencia. Al final de la sesión, se examinará y adoptará la declaración de resultados para consolidar los compromisos acordados en la sesión.

- a) Examen de las repercusiones, perspectivas y pronósticos económicos
 - b) Tema 1. Dirigir una recuperación sostenible
 - ¿Qué objetivos de recuperación debería fijar el gobierno para el corto, mediano y largo plazo, y qué se espera de la OACI para armonizar esos objetivos a escala mundial?
 - ¿Qué tipo de medidas de apoyo financiero o reglamentario, así como marcos internacionales, son más necesarias para propiciar la recuperación de la industria y restaurar la conectividad aérea?
 - Al proporcionar apoyo financiero o reglamentario para la recuperación de la industria, ¿cuáles son las medidas más idóneas que puede tomar el gobierno para minimizar la distorsión del mercado?
 - ¿Qué medidas puede tomar el gobierno en coordinación con la industria para reforzar la confianza del público consumidor en los viajes aéreos después de que se hayan relajado y/o suprimido las restricciones de viaje?
 - ¿Cómo puede el gobierno mantener su capacidad de vigilancia efectiva y la capacidad de los mecanismos de vigilancia frente a un déficit de recaudación de derechos y una disminución general de la recaudación fiscal del Estado?
 - c) Tema 2. Crear resiliencia
 - ¿Cómo ha cambiado la pandemia de COVID-19 la aviación mundial y cómo se percibe que sigue transformándola a raíz de la evolución del comportamiento del público consumidor y de la economía?
 - ¿Cuál será la prioridad del gobierno y de la OACI para lograr que la aviación civil sea más resiliente a futuros brotes de enfermedades y a la constante transformación de las condiciones comerciales sin crear cargas económicas?
 - ¿Qué criterios puede seguir el gobierno para priorizar el uso de los recursos financieros a fin de aumentar la viabilidad y la resiliencia de la aviación civil, teniendo en cuenta que hay tantas otras prioridades de gasto en pugna y/o en conflicto?
 - ¿Qué tipo de función puede desempeñar el gobierno para aprovechar la digitalización y la innovación como una fuerza tecnológica que permita crear resiliencia?
 - ¿Cómo puede racionalizar el gobierno los procesos de reglamentación y la gobernanza de la aviación a fin de que tengan capacidad de respuesta ante futuros sucesos de este tipo, incluida la respuesta de emergencia?
 - d) Examen y aprobación de la declaración de resultados
-

ADJUNTO B a la comunicación AN 8/17, EC 2/76, EC 6/47-20/131

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Se consultó a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales pertinentes acerca de la celebración de la tercera Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2021) por medio de la comunicación AN 8/17-19/84, de fecha 18 de noviembre de 2019, en la que se presentaba una lista inicial de temas indicativos a tratar en la HLSC 2021. La Comisión de Aeronavegación (ANC) examinó los comentarios de los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes acerca del contenido y las prioridades de la HLSC 2021 en la tercera sesión de su 214º período de sesiones, celebrada el 14 de mayo de 2020. El orden del día provisional de la HLSC 2021 aprobado en principio por la ANC se distribuyó en la comunicación AN 8/17-20/44 a los Estados.

En cumplimiento de la decisión del Consejo de convocar una única conferencia de alto nivel (221-10), la ANC, en la decimotercera sesión de su 215º período de sesiones celebrada el 26 de noviembre de 2020, aprobó el orden del día provisional del componente de seguridad operacional que figura en este adjunto. Ese orden del día provisional se elaboró a partir del contenido del orden del día de la HLSC 2021 aprobado previamente, y tuvo en cuenta las necesidades señaladas por los Estados y las organizaciones internacionales durante el proceso de consulta para la HLSC 2021 y la relevancia como consecuencia de la contingencia por la COVID-19. Las cuestiones suprimidas del orden del día se tratarán por otros medios.

Cuestión 1: Medidas operacionales y de seguridad operacional relacionadas con la pandemia de COVID-19

El transporte aéreo mundial se ha visto afectado por la pandemia de la enfermedad del coronavirus (COVID-19). En la conferencia se examinarán las dificultades operacionales y de seguridad operacional planteadas por la pandemia, el establecimiento de arreglos de contingencia por parte de los Estados, las enseñanzas extraídas y la forma de planificar la mitigación de los efectos de sucesos semejantes en el futuro.

Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de la planificación y adopción de medidas de mitigación operacionales y de seguridad operacional en caso de interrupciones de amplio alcance.

Cuestión 2: Estrategia y políticas

- 2.1: Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y ejecución de los planes regionales y nacionales para la seguridad operacional de la aviación
- 2.2: Evolución de la capacidad de reglamentación en la aviación

Al tratar esta cuestión, la conferencia analizará la evolución de la estrategia y las políticas de seguridad operacional. El *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) traza la dirección estratégica mundial para la seguridad operacional de la aviación y sirve de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

B-2

En la conferencia también se examinará la evolución de la aviación y cómo reforzar la capacidad de reglamentación, las modalidades de instrucción y los procesos y procedimientos actuales para asegurar el desarrollo seguro de la aviación civil ante la introducción de innovaciones, nuevas tecnologías y conceptos de operación, los nuevos modelos de negocio y el crecimiento del tráfico.

Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) una dirección estratégica mundial para la seguridad operacional de la aviación;
- b) la planificación estratégica de la gestión de la seguridad operacional de la aviación y de las respuestas ante nuevos retos en el ámbito nacional; y
- c) la forma de mejorar la instrucción y los procesos y procedimientos actuales (p. ej., para el otorgamiento de licencias, la certificación, las autorizaciones y las aprobaciones) a fin de que acompañen los rápidos cambios en la aviación.

Cuestión 3: Normalización

- 3.1: Vigilancia y nuevos enfoques
- 3.2: Gestión del riesgo
- 3.3: Servicios de escala

La conferencia considerará un nuevo concepto de vigilancia “cooperativa”. Esta vigilancia “cooperativa” tiene por objeto responder al crecimiento de las operaciones transfronterizas, a los nuevos modelos de negocio, los enfoques operacionales y de instrucción, y al desarrollo tecnológico, garantizando a la vez que todos los Estados miembros cumplan efectivamente sus funciones y responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional.

Dada la rápida evolución del sistema de aviación, cada vez más complejo e interconectado, en la conferencia se considerarán nuevos retos asociados a la evolución de la aviación, así como al transporte de mercancías peligrosas, los riesgos generados por pasajeros/as, nuevos tipos de aeronaves y otros nuevos ingresantes. La conferencia examinará los aspectos de seguridad operacional como paso previo a la elaboración de procedimientos en respuesta a la detección de una aeronave no tripulada no autorizada, particularmente en las cercanías de un aeródromo.

La conferencia también analizará los servicios de escala, que tienen una importancia creciente para la seguridad operacional, la regularidad, la eficiencia y la actuación de las operaciones aeroportuarias, y es necesario un enfoque de vigilancia normalizado para las actividades realizadas en el marco de estos servicios.

Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) cómo hacer frente efectivamente a los retos y riesgos que entraña la evolución de la aviación a fin de minimizar las consecuencias adversas;
- b) el enfoque normalizado de vigilancia para las actividades de servicios de escala; y
- c) cómo lograr una vigilancia “cooperativa” efectiva a la vez que se garantiza que todos los Estados miembros cumplan efectivamente sus funciones y responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional.

B-3

Cuestión 4: Implementación y apoyo

La OACI y los Estados miembros deben encontrar nuevas formas de adaptarse al acelerado ritmo de evolución de la aviación y a las siempre crecientes necesidades de la comunidad mundial de la aviación. Será esencial ampliar las asociaciones actuales y colaborar proactivamente con la industria. La colaboración regional ha demostrado ser provechosa para mejorar la seguridad operacional de la aviación en el mundo por medio de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO). Con el lanzamiento del Sistema Mundial de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación (GASOS), la OACI trabaja para seguir mejorando y reforzando estos mecanismos regionales mediante la evaluación de su capacidad para realizar funciones y actividades específicas solicitadas por sus Estados miembros. La conferencia será un foro de debate sobre la forma de reforzar los mecanismos regionales de apoyo a la ejecución para ayudar a los Estados a cumplir determinadas funciones y actividades de vigilancia de la seguridad operacional, investigación de accidentes e incidentes y gestión de la seguridad operacional.

Se invitará a la conferencia a presentar recomendaciones acerca de:

- a) el fortalecimiento de la seguridad operacional mundial por medio de las RSOO, los COSCAP y las RAIO; y
- b) las asociaciones y mecanismos regionales de apoyo a la ejecución, en particular los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG).

Cuestión 5: Otros asuntos que habrán de considerarse en el componente de seguridad operacional

Esta cuestión está destinada a temas no enmarcados en una cuestión específica del orden del día, que deben someterse a la consideración de la conferencia y que no han sido ya tratados específicamente en recomendaciones de reuniones de tipo departamental o medidas tomadas por el Consejo de la OACI.

ADJUNTO C a la comunicación AN 8/17, EC 2/76, EC 6/47-20/131

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PARA EL COMPONENTE DE FACILITACIÓN**Antecedentes**

En el contexto de la crisis de la COVID-19, en mayo de 2020 se estableció un equipo especial *ad hoc* denominado Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación. Su mandato consiste en examinar todas las disposiciones del Anexo 9 de la OACI — *Facilitación* relativas a la salud y textos de orientación correspondientes, cuyo fin es proporcionar a los Estados medidas efectivas que deben aplicar las autoridades de la aviación y los requisitos para los explotadores de aeronaves y aeropuertos. El Consejo examinará las recomendaciones del equipo en junio de 2021.

Las recomendaciones relacionadas con la facilitación de los informes de la Fase I y la Fase II del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART), y su documento de orientación adjunto, destacan la importancia de la coordinación nacional entre las diferentes partes interesadas que intervienen en la gestión de la crisis, el manejo apropiado de situaciones de insubordinación de pasajeros/as y el mayor uso de las tecnologías avanzadas para facilitar el despacho del público pasajero sin contacto físico en las distintas etapas del viaje.

En respuesta a la decisión del Consejo, el orden del día provisional para el componente de facilitación se elaboró a partir del contenido del orden del día de la Conferencia de alto nivel sobre facilitación (HLFC 2021) previamente propuesta (véase la nota C-WP/15107), manteniendo las necesidades establecidas por el Grupo de Expertos sobre Facilitación (FALP) en el proceso de consulta para la HLFC 2021 y que siguen siendo relevantes como consecuencia de la contingencia por la COVID-19. Las cuestiones suprimidas del orden del día se tratarán por otros medios, en particular, en la FALP/12 (julio de 2021).

Cuestión 1: Medidas operacionales de facilitación relacionadas con la pandemia de COVID-19

- 1.1 Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación del Comité de Transporte Aéreo
- 1.2 El informe del CART y su orientación conexas relacionadas con cuestiones de facilitación

En la conferencia se examinarán las dificultades operacionales en materia de facilitación asociadas a la pandemia, la gestión y el establecimiento de medidas de facilitación adaptadas que permitan la sostenibilidad de las operaciones del transporte aéreo internacional y sirvan para mantener la confianza del público pasajero en las medidas sanitarias aplicadas a lo largo de toda la cadena de un viaje aéreo y se analizarán las recomendaciones propuestas por el Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación. Al ir avanzando más allá de la pandemia de COVID-19, los Estados procurarán aplicar medidas de mitigación de riesgos para reducir la probabilidad de que el público pasajero que llega a los aeropuertos sea portador de la COVID-19.

C-2

Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de la planificación y aplicación de medidas de mitigación operacionales en el ámbito de la facilitación en caso de trastornos a gran escala, entre los que cabe citar:

- problemas logísticos vinculados a la distribución de vacunas;
- requisitos de vacunación y certificados de vacunación o profilaxis;
- servicios fronterizos y otros controles de despacho sanitario; e
- instalaciones requeridas en las infraestructuras de transporte aéreo para la aplicación de las medidas de salud pública.

Cuestión 2: Profundizar la coordinación nacional y la cooperación internacional

- 2.1 Plan nacional de aviación para afrontar el brote de una enfermedad transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional
- 2.2 Programas nacionales de facilitación del transporte aéreo y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC)
- 2.3 Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA)

Se analizará el establecimiento de diferentes arreglos de contingencia por parte de los Estados, las enseñanzas extraídas y los planes de preparación para mitigar los efectos de un suceso similar en el futuro y, en particular, la importancia de entablar una estrecha coordinación de los comités y programas nacionales de facilitación del transporte aéreo con el Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) de la OACI. Además, se examinará la forma de lograr que el sistema de transporte aéreo y los procesos de todas las etapas del viaje sean más resilientes frente a las amenazas, mediante la dotación de contramedidas adecuadas y el reconocimiento de la utilidad de los ejercicios para que esos planes de recuperación se ejecuten debidamente.

Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) la puesta en marcha sistemática de comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC);
- b) el apoyo permanente y creciente del programa CAPSCA, tanto de las actividades existentes como futuros proyectos y avances;
- c) buenas prácticas, en particular con respecto a:
 - i. la preparación y aplicación de planes de emergencia a nivel nacional;
 - ii. la coordinación de la aplicación de todas las medidas de respuesta necesarias previstas en un plan nacional de aviación para afrontar el brote de una enfermedad transmisible; y
 - iii. la recolección de formularios de declaración sanitaria del público pasajero; y
- d) nuevos textos propuestos sobre desinsectación, desinfección, socorro médico de urgencia, vuelos de socorro, medidas de cuarentena para público pasajero y carga, y productos destinados al consumo y desechos en los aeropuertos.

C-3

Cuestión 3: Fomentar el intercambio de datos digitales para facilitar unos procesos fluidos y sin contacto físico durante la pandemia de COVID-19 y ulteriormente

- 3.1 Compartición entre países de la información sobre la identidad de pasajeros y pasajeras para facilitar los viajes sin contacto físico
- 3.2 Desarrollo de los servicios de tecnología de la información de la OACI en materia de facilitación
- 3.3 Recolección de datos de contacto y sanitarios del público pasajero por medio de sistemas electrónicos de viaje

En la Conferencia se examinarán estrategias para avanzar en el uso de soluciones electrónicas de documentos de viaje de lectura mecánica (eMRTD) con vistas a la facilitación de los procesos de viaje sin contacto. En este contexto, se deliberará acerca de la elaboración de una hoja de ruta para la creación de una norma de pasaportes electrónicos en el Anexo 9. En un mundo cada vez más digitalizado, se analizarán también las novedades respecto a la función del Directorio de claves públicas (PKD) y las credenciales digitales de viaje (DTC) de la OACI y las ventajas de que la OACI desarrolle capacidad en tecnologías de la información (IT) a fin de asistir a los Estados en la aplicación de las tecnologías asociadas a algunas normas y métodos recomendados (SARPS) conexos del Anexo 9. Para facilitar la recuperación de la aviación, la aplicación del control fronterizo y los requisitos de entrada deben ser lo más uniformes e interoperables posible a escala mundial.

Con la Enmienda 28 del Anexo 9 de la OACI se incorporaron normas nuevas y revisadas relativas a la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del registro de nombres de pasajeras y pasajeros (PNR) de conformidad con la resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. A fin de asistir a los Estados en la aplicación de los programas de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API) y de registro de nombres de pasajeras y pasajeros (PNR) en todo el mundo, se creó el Programa de las Naciones Unidas sobre los viajes relacionados con el terrorismo, una iniciativa insignia para ayudar a los Estados a crear capacidad propia. La recopilación de la información de contacto del público pasajero se considera una medida importante que refuerza la capacidad de las autoridades sanitarias para rastrear y localizar a pasajeros y pasajeras y ayudar así a prevenir la propagación de la COVID-19.

Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) la recopilación de la información de contacto del público pasajero a través de sistemas electrónicos de viaje;
- b) formas de promover la colaboración entre países en cuanto al intercambio de datos para posibilitar los viajes sin contacto físico; y
- c) el uso generalizado de las especificaciones de los eMRTD de la OACI para los procesos sin contacto.

Cuestión 4: Futuros enfoques para la gestión de medidas de facilitación relacionadas con la salud sostenibles que mejoren la experiencia del público pasajero y promuevan la vigilancia de la aplicación

- 4.1 Manejo de pasajeras o pasajeros insubordinados
- 4.2 Accesibilidad en la aviación para pasajeros y pasajeras con discapacidades
- 4.3 Vigilancia de la aplicación de los SARPS del Anexo 9
- 4.4 Fomento de la cultura de la facilitación
- 4.5 Promoción de la resiliencia de los sistemas y procesos de facilitación del transporte aéreo

C-4

En la conferencia también se examinarán las novedades en relación con la insubordinación de pasajeras o pasajeros y la promoción de la accesibilidad en la aviación para las personas con discapacidades en el contexto de la pandemia de COVID-19. Se analizarán los requisitos para que los Estados disuadan y prevengan el comportamiento insubordinado y garanticen que el personal pertinente reciba instrucción para detectar y manejar las situaciones de insubordinación de público pasajero vinculadas con el incumplimiento de medidas esenciales de salud pública en la aviación.

En lo que respecta a la vigilancia de la aplicación de los SARPS del Anexo 9, cabe señalar que en estos momentos solo se auditan las normas relativas a la seguridad de la aviación y a los procesos aplicables en caso de enfermedades transmisibles que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación*, bajo el Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA) y el Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP), respectivamente. En la conferencia se examinará la evaluación del nivel de aplicación de los SARPS del Anexo 9 mediante la cumplimentación de la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 en el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) y los resultados de los programas de auditoría de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

En la conferencia se analizarán distintas formas de fomentar una cultura efectiva de la facilitación en todos los Estados y dentro de cada organización, lo cual contribuiría a gestionar con mayor eficacia las dificultades y transformaciones que puedan surgir en el futuro de la aviación civil, además de otros problemas posibles.

Por último, a fin de velar por la sostenibilidad de las iniciativas de facilitación de la OACI en el contexto de la importancia económica probada de tales actividades en épocas de volatilidad, se considerará la necesidad permanente de contar con contribuciones financieras y en especie que complementen los fondos del presupuesto del Programa regular de la Organización. Satisfacer estas necesidades será vital para que puedan realizarse los máximos esfuerzos por ayudar a los Estados a superar las dificultades relacionadas con la aplicación del Anexo 9 durante los brotes de enfermedades.

Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de:

- a) enfoques innovadores para resolver situaciones de insubordinación en el público pasajero provocadas por las medidas que se han establecido para detener la propagación de enfermedades transmisibles;
- b) medidas que atiendan a la necesidad de promover la accesibilidad en la aviación para las personas con discapacidades en épocas de procesos no ordinarios, como por ejemplo durante una pandemia;
- c) una mejor vigilancia de la aplicación de las disposiciones del Anexo 9; y
- d) la distribución adecuada de los recursos disponibles para la facilitación del transporte aéreo a fin de reducir la falta de aplicación por parte de los Estados de las disposiciones sanitarias del Anexo 9.

Cuestión 5: Otros asuntos que habrá de considerar la HLSC 2021

Esta cuestión tiene como finalidad tratar los temas que no estén comprendidos en cuestiones específicas del orden del día, que deben someterse a la consideración de la conferencia y que no han sido ya abordados específicamente en recomendaciones de reuniones del FALP o medidas tomadas por el Consejo o la Asamblea de la OACI.

— FIN —