



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/10 — NI/03
16/06/22

**Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/10)**

Fort-de-France, Martinica, Francia, 21 al 23 de junio de 2022

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Estado de la recuperación de la aviación y las prioridades del 2022 y del nuevo
trienio 2023-2025 para las Regiones NAM/CAR**

OPINIONES DE LA IATA SOBRE LA RESPUESTA A PANDEMIAS Y EMERGENCIAS DE SALUD PÚBLICA

(Presentada por IATA-la Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN EJECUTIVO

IATA reconoce el trabajo realizado por la OACI y CAPSCA para responder a los desafíos de la pandemia de COVID-19. IATA también reconoce la importancia de la aviación en emergencias sanitarias, no solo como medio de propagación de enfermedades infecciosas de un país a otro, sino también para responder a los brotes, facilitar el envío de vacunas, medicamentos y equipos médicos y mantener el comercio esencial y comercio para continuar apoyando la economía en las áreas afectadas.

La respuesta mundial a la COVID-19 ha puesto de manifiesto las limitaciones del marco actual del Reglamento Sanitario Internacional (RSI). Las acciones tomadas por los Estados se han fragmentado dando lugar a un mosaico complejo de restricciones fronterizas y medidas sanitarias. En particular, aparentemente se han diseñado medidas para limitar el movimiento y el contacto con muy poca atención para evitar "interferencias innecesarias con los viajes y el comercio internacionales".

Acción:	Tomar nota de la información presentada en este documento de trabajo.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente

1. Introducción

1.1 El transporte aéreo puede tener un papel en la aceleración de la propagación de brotes de enfermedades de una región a otra, como fue el caso particularmente durante las primeras etapas de la pandemia de COVID-19. La aviación también ha desempeñado un papel vital en la respuesta a la

pandemia al facilitar el suministro de experiencia médica a las regiones afectadas, al permitir el transporte de vacunas, medicamentos y reactivos de laboratorio y muestras para análisis, y al garantizar que se mantenga el comercio y el comercio. en la mayor medida posible.

1.2 IATA lamenta los graves impactos en la salud pública de COVID-19 y extiende sus condolencias a los afectados y sus familias. IATA lamenta las devastadoras consecuencias de la pandemia para los viajes y el turismo, incluida la pérdida de hasta 46 millones de puestos de trabajo respaldados por los viajes aéreos y una reducción de 1,8 billones de dólares en la actividad económica respaldada por la aviación.

1.3 Como asociación comercial de la industria aérea mundial, la IATA reafirma el compromiso continuo de las aerolíneas miembros de implementar protocolos de bioseguridad acordados a nivel mundial para garantizar que los viajes aéreos no sean un vector significativo para una mayor propagación internacional de COVID-19 u otras enfermedades transmisibles. IATA es un actor no estatal con la OMS y como tal tiene un plan de trabajo acordado con la OMS, cuya edición actual es válida hasta finales de 2023.

2. LA RESPUESTA AL COVID-19

2.1 La OMS publica y administra el RSI, que proporciona el marco legal general que define los derechos y obligaciones de los países en el manejo de eventos y emergencias de salud pública que tienen el potencial de cruzar fronteras. El RSI es un instrumento de derecho internacional que es legalmente vinculante para 196 países, incluidos los 194 Estados miembros de la OMS.

2.2 El propósito y el alcance del RSI son “prevenir, proteger contra, controlar y brindar una respuesta de salud pública a la propagación internacional de enfermedades de manera proporcional y restringida a los riesgos para la salud pública, y que eviten interferencias innecesarias con el tráfico internacional. y el comercio.”

2.3 El RSI pide a la OMS que haga recomendaciones basadas en “principios científicos, así como evidencia e información científica disponible” y establece la expectativa de que cualquier medida recomendada debe “sobre la base de una evaluación de riesgos adecuada a las circunstancias, [ser] no más restrictivas del tráfico y el comercio internacionales y no son más intrusivas para las personas que las alternativas razonablemente disponibles que lograrían el nivel adecuado de protección de la salud”.

2.4 La respuesta mundial a la COVID-19 ha puesto de manifiesto las limitaciones del marco del RSI. En particular, ha habido una falta de: coordinación efectiva a nivel nacional, con la aviación y la salud pública no siempre trabajando bien juntos; cooperación internacional, con Estados que no aplican medidas de manera consistente; y la colaboración entre los sectores público y privado, lo que genera desafíos con la implementación práctica de las medidas.

2.5 En consecuencia, las acciones tomadas por los Estados se han fragmentado dando lugar a un mosaico complejo de restricciones fronterizas y medidas sanitarias, con poca o ninguna coherencia en las medidas en sí mismas o en la forma en que se implementan. Esta situación se ha visto exacerbada por la falta de orientación clara y oportuna por parte de la OMS. En particular, la OMS ha tardado mucho en reconocer el importante papel que pueden tener las pruebas y la vacunación en la reducción de la propagación transfronteriza del virus SARS-COV2 y tampoco ha logrado establecer de manera oportuna un conjunto

estandarizado de credenciales sanitarias y un proceso de emisión y verificación digital de dichos certificados.

2.6 La consecuencia de la imposición descoordinada de cierres de fronteras y medidas de cuarentena ha sido catastrófica. Las medidas inconsistentes y que cambian rápidamente han creado una confusión generalizada entre los viajeros, la tripulación y las partes interesadas de la industria de la aviación. Las restricciones fronterizas han resultado en una reducción del 90 % en los viajes aéreos internacionales, lo que amenaza los importantes beneficios económicos y sociales creados por la conectividad aérea global.

2.7 En este contexto, IATA aprecia los esfuerzos de la OACI y CAPSCA para fomentar la cooperación entre las comunidades del transporte aéreo y la salud pública. La IATA también acoge con beneplácito el trabajo del Grupo de trabajo para la recuperación de la aviación (CART) del Consejo de la OACI en el rápido desarrollo de un conjunto de protocolos de bioseguridad de varias capas para gestionar los riesgos para la salud asociados con los viajes transfronterizos, así como el trabajo de la OACI sobre problemas de salud y brotes. en el Grupo de trabajo sobre aviación (HIOATF) en la revisión del marco relacionado con la salud previsto en el Anexo 9 de la OACI: Facilitación.

2.8 Con el fin de mejorar la coordinación a nivel nacional, IATA considera que será importante hacer un uso mucho mejor y aprovechar de manera más eficaz el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) de los Estados y fortalecer el papel de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC).

2.9 La coordinación intersectorial efectiva y la cooperación público-privada confiable son esenciales para una respuesta global efectiva a las pandemias y emergencias de salud pública y la experiencia de COVID-19 ha demostrado que se necesita mucho trabajo en estas dos dimensiones para garantizar que el aire el transporte no se ve afectado por futuras emergencias sanitarias de la forma en que ha sido devastado por el COVID-19.

3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota.