

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/77-NI/01
03/09/09

LXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1º de octubre de 2009)

Cuestión 1 del Orden del Día:

Procesos de Integración del Transporte Aéreo en la Región

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. La XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008), aprobó el Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC (2009 – 2010) cuyo objetivo principal es la “Integración del Transporte Aéreo en América Latina”. Es por ello que la Secretaría realiza el seguimiento de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. En ese sentido, a continuación se presenta información sobre las últimas reuniones de los organismos de integración, relacionados al Transporte Aéreo, así como los eventos anunciados por organismos del sector privado.

Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI

2. El pasado mes de julio Expertos gubernamentales de los doce países miembros de ALADI se reunieron para comenzar a negociar el fortalecimiento de la normativa vinculada con el proceso de integración negociado en el marco del Tratado de Montevideo de 1980. En estas reuniones se trataron normativas regionales sobre origen, salvaguardias y solución de controversias, que se constituyen en el punto inicial y eje central de futuras medidas destinadas al fortalecimiento de la integración regional.

3. Las negociaciones permitieron lograr sustanciales avances en aspectos normativos que formarán parte de la nueva normatividad regional, siendo de máxima utilidad para la aclaración de conceptos incorporados a los tres temas antes mencionados. Sin embargo, a pesar del importante cambio de opiniones y de la voluntad de las delegaciones por alcanzar consensos, en los tres aspectos se mantuvieron diferencias, motivo por el cual quedaron pendientes de definir en futuras reuniones durante el transcurso del presente año.

4. Asimismo, el pasado 04 de agosto, en el marco del Programa de Cooperación para el desarrollo de actividades conjuntas entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea y la Secretaría de ALADI, los representantes de ambos organismos suscribieron un memorándum específico de cooperación, cuyo objetivo principal es la realización de pasantías por parte de estudiantes de Corea en los años 2009 – 2010, con el fin que estos desarrollen prácticas en áreas relacionadas con su especialización en temas de integración.

Asociación de Estados del Caribe – AEC

5. La Asociación de Estados del Caribe – AEC que, el 20 de abril de 2009, en el marco de celebraciones de la Quinta Cumbre de las Américas, los Secretarios Generales de la Comunidad del Caribe – CARICOM, del Sistema de Integración Centroamericana – SICA y de la AEC, se reunieron con el propósito de examinar la posibilidad de fortalecer aún más la coordinación entre dichas Secretarías e intercambiar puntos de vista sobre objetivos comunes, a través de acuerdos que indicadores de su compromiso por asegurar una mayor colaboración en las áreas temáticas de común interés para sus organizaciones como la crisis financiera internacional, la seguridad regional y el cambio climático, poniendo énfasis en el desarrollo del Plan de Acción SICA – CARICOM, particularmente en temas relacionados con el Medio Ambiente, desastres naturales, comercio e inversiones, transporte aéreo, turismo y otros temas del Mar Caribe.

Comunidad Andina – CAN

6. En el marco de la Reunión del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, el Perú recibió de Ecuador la Presidencia Pro Tempore de la CAN con el firme compromiso de trabajar en temas de consenso para consolidar el proceso andino de integración. El Canciller peruano subrayó que durante su Presidencia Pro Tempore, Perú buscará priorizar la ejecución de proyectos que benefician el desarrollo e integración fronteriza; apoyar iniciativas para enfrentar el cambio climático, conservar la biodiversidad y promover la gestión sostenible del agua, especialmente en las cuencas transfronterizas; y además enfatizar los referidos a la facilitación del comercio, aduanas y medidas sanitarias y fitosanitarias y todos aquellos dirigidos a mejorar la competitividad regional.

7. Por su parte, el Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, manifestó que éste es un momento crucial en la vida de la Comunidad Andina, pues enfrenta situaciones complicadas en el contexto internacional como la crisis económica global y la existencia de diferencias políticas que han llevado a la CAN a una situación de vulnerabilidad, necesitando, para hacer frente a esta situación, generar un proceso de reconstitución de la Comunidad Andina como un espacio de integración geopolítica.

8. Asimismo, la Secretaría General de la CAN, mediante su Espacio Virtual de Trabajo informó acerca del seguimiento que venía realizando a los acuerdos adoptados en su última XX Reunión Ordinaria, referente al pronunciamiento de los países miembros (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) al “Reglamento Comunitario para unificar los Procedimientos y Requisitos para el otorgamiento de Permisos y Autorizaciones a Líneas Aéreas para explotar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo en la CAN” (Decisión 582). Al respecto, la CAN informa que se recibió respuesta de la autoridad competente del Ecuador, del Perú y de Bolivia, quedando pendiente sólo la respuesta de Colombia, cuyas respuestas podrá encontrarlas visitando la página oficial de la Comunidad Andina www.comunidadandina.org, en la sección Documentos.

Unión de Naciones Sudamericanas – UNASUR

9. El pasado 10 de agosto de 2009, en Ecuador, se llevó a cabo la III Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de UNASUR, en ella se trataron temas como el desafío que enfrentan los países de UNASUR en los ámbitos políticos, económicos, sociales y ambientales surgidos como resultado de la combinación de la peor recesión internacional, la cual, a diferencia de otros períodos, ha sido generada en el sistema económico financiero del mundo desarrollado, trayendo consecuencias altamente negativas para el crecimiento de la economía de los países emergentes.

10. Asimismo, en lo referente al tema ambiental se indicó que, corresponde enfrentar los desafíos que imponen el calentamiento global y sus efectos en el clima del mundo, dentro del ámbito conceptual establecido por la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto; subrayando que los países desarrollados deben cumplir sus compromisos relacionados con la financiación, la transferencia tecnológica y creación de capacidad en los países en desarrollo más vulnerable a los efectos adversos del cambio climático.

11. Finalmente, UNASUR reconoce que en el actual contexto es fundamental profundizar y acelerar la integración y la cooperación regional para enfrentar estas preocupaciones y reiteró su objetivo de construir de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultura, social, económico y político entre sus pueblos otorgando prioridad al dialogo político, las políticas sociales, la educación, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros. El acta completa de la reunión se acompaña como **Adjunto 1**.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL

12. El pasado mes de junio la CEPAL publicó la Nota No 60 “Medidas reactivadoras de la economía regional deben considerar acciones contra el cambio climático”, en la que manifiesta que América Latina y el Caribe representa una de las regiones más vulnerables ante los efectos del cambio climático, por lo que CEPAL recomienda adoptar acciones para enfrentar este fenómeno y evitar graves consecuencias, puesto que la región se encuentra en una franja de huracanes, depende de deshielos andinos para el suministro de agua y está sujeta a inundaciones e incendios forestales, entre otros eventos.

13. Ante todos estos fenómenos y con el objetivo de brindar a las autoridades de los países de la región elementos que contribuyan al análisis de la relación entre cambio climático y desarrollo, la CEPAL elaboró el documento “Cambio Climático y Desarrollo en América Latina y el Caribe”, el cual vincula el cambio climático con temas como el comercio internacional, el impacto negativo en las finanzas públicas y las futuras restricciones a un desarrollo económico alto en consumo de carbono. El texto completo se encuentra en la página web <http://www.eclac.cl/publicaciones/>.

Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA

14. A pesar del aumento del número de pasajeros transportados por las aerolíneas de ALTA en el 2008, cuya cifra se incrementó en un 6.0% y de la estimación acerca que el 2009, pese a ser un año de grandes retos debido a la recesión económica mundial, marcaría el incremento de pasajeros, la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo informa que en los meses de mayo y junio el número de pasajeros transportados se redujeron en un 12.3% y 2.2%, respectivamente. El detalle de los Pasajeros Transportados por Líneas Aéreas ALTA en estos meses, se acompaña como **Adjunto 2**.

Airports Council Internacional / Latin American & Caribbean – ACI/LAC

15. En el mes de abril ACI/LAC publicó las “Directrices para los Estados relativas al manejo de enfermedades transmisibles que representen un riesgo grave para la salud pública”, la cual se ha elaborado con el fin de ayudar a los Estados a que cuenten con un plan relativo a la aviación que responda a toda enfermedad transmisible que pueda representar un riesgo grave para la salud pública, ya que es necesario contar con un plan de preparación para la aviación puesto que el transporte aéreo puede aumentar el ritmo con el que se propagan las enfermedades. La directriz completa se acompaña como **Adjunto 3**.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

16. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento de la presente nota y sus adjuntos e intercambiar puntos de vista.

**III Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión de
Naciones Suramericanas
(UNASUR)**

Declaración Presidencial de Quito

Quito, Ecuador, 10 de agosto de 2009

Las Jefas y los Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR declaran:

1. El mundo enfrenta hoy uno de los desafíos políticos, económicos, sociales y ambientales más serios de su historia moderna, que resulta de la combinación de la peor recesión internacional desde hace más de medio siglo y que, a diferencia de otros episodios de inestabilidad financiera, es una crisis generada en el sistema económico financiero del mundo desarrollado, situación que trae consecuencias altamente negativas para el crecimiento de la economía de los países emergentes.

2. Una respuesta política a la crisis exige un conjunto equilibrado de acciones que estabilicen el sistema financiero, reactiven la economía, prioricen la creación del empleo y el fortalecimiento de la protección social asegurando la recuperación económica sobre la base de un desarrollo sostenible. Por ello, es necesario avanzar en la búsqueda de un mecanismo para el intercambio de información sobre el impacto de la crisis financiera y para la adopción de iniciativas comunes, que fortalezcan la cooperación para el impulso de una nueva arquitectura financiera internacional, así como de las medidas adoptadas para el control de sus efectos.

3. La necesidad de una adecuada seguridad alimentaria y nutricional evidencia la conveniencia de trabajar en conjunto contra la desigualdad. La UNASUR, como actor de concertación regional, puede contribuir identificando programas políticos, económicos, sociales y ambientales dirigidos a superar esta situación.

4. Corresponde enfrentar los desafíos que impone el calentamiento global y sus efectos en el clima del mundo, dentro del ámbito conceptual y procesal establecido por la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto, poniendo de relieve el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades nacionales.

De cara a la Cumbre de Copenhague, debemos esforzarnos para que la crisis económica y financiera no constituya una excusa para desatender este imperativo, para que el nuevo régimen de mitigación sea efectivo, justo y equitativo, comprenda metas más ambiciosas de reducción de emisiones y refleje las distintas responsabilidades de los países industrializados y en desarrollo, así como sus diferentes niveles socioeconómicos.

Es necesario subrayar que los países desarrollados cumplan sus compromisos en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático relacionadas con la financiación, la transferencia tecnológica y creación de capacidad en los países en desarrollo más vulnerables a los efectos adversos del cambio climático, en particular los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países costeros de tierras bajas, con el fin de ayudarlos a hacer frente a sus necesidades en las áreas de mitigación y adaptación, sin condicionalidades.

5. Tomar nota de la iniciativa nacional emprendida por Ecuador, denominada “Yasuní-ITT”, que busca, entre otros aspectos, la exploración y desarrollo de fuentes alternativas de obtención de ingresos, reducir la explotación no sostenible de recursos naturales y optimizar la conservación de la diversidad biológica.

Asimismo, toman nota de la posición de Guyana concerniente a los efectos adversos del calentamiento global en su documento de posición sobre la “Creación de incentivos para evitar la deforestación”, y más recientemente “Estrategia de Desarrollo con bajo carbono” las cuales están actualmente siendo consultadas nacional y regionalmente.

Desafíos de la UNASUR

Las Jefas y los Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR:

6. Reconocen que, en el actual contexto mundial, es fundamental profundizar y acelerar la integración y la cooperación regional para enfrentar concertadamente estas preocupaciones. Frente al deterioro del bienestar básico de millones de ciudadanos y ciudadanas de toda la región, reafirman la necesidad de impulsar un desarrollo sostenible, teniendo en cuenta la noción de libertad e inclusión social.

Reiteran su compromiso de buscar mecanismos de ayuda y cooperación hacia los países más afectados por estas situaciones de crisis, para fortalecer la integración y cooperación

Ante este escenario la UNASUR reitera su objetivo de construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros, con miras a eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social y la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados.

En este marco, reconocen que las dificultades estructurales por las que atraviesan los países en desarrollo sin litoral, merecen la promoción de instrumentos regionales que atiendan sus necesidades y problemas específicos.

7. Reafirman su compromiso con la democracia como único sistema para resolver los desafíos y brindar mayores esperanzas y oportunidades a nuestros pueblos, con pleno respeto a los Derechos Humanos y a las libertades fundamentales. En este sentido, en el marco de la institucionalidad democrática y el estado de derecho, la vía del diálogo y la negociación son los únicos caminos para resolver las diferencias, construir la paz y la convivencia duradera. No habrá reconocimiento, de ninguna manera, a la ruptura del orden institucional democrático.

8. Al reafirmar el compromiso con la libertad de opinión y expresión y el derecho a la información en sus países, resaltan la importancia de que los medios de comunicación, tanto públicos como privados, contribuyan, con responsabilidad social en el marco del estado de derecho al debate de ideas y a la promoción del pluralismo político, fortaleciendo la democracia y la participación ciudadana en la región

9. Destacan el compromiso de los países de la UNASUR, en el ámbito de la promoción y protección de los Derechos Humanos, de manera especial en las iniciativas regionales como la Carta Andina de Derechos Humanos, y la labor que viene desarrollando la Reunión de Altas Autoridades de Derechos Humanos y Cancillerías del MERCOSUR y Estados Asociados (RAADDHH) a nivel regional. Asimismo reconocen la importancia de la participación de nuestros países en otros foros multilaterales de Derechos Humanos.

10. La UNASUR apoyará las iniciativas para introducir energías alternativas y renovables, así como la promoción de la eficiencia en el uso de combustibles, como estrategia a implementar para avanzar hacia un desarrollo económico y social en el marco de una producción medioambiental sostenible.

Reiteran su compromiso con la integración energética regional y subrayan su potencial para promover el desarrollo social, económico y la erradicación de la pobreza. En ese sentido, renuevan su empeño en impulsar el desarrollo de la infraestructura energética de los países como elemento de apoyo a la sustentabilidad de la integración suramericana, fundada en la determinación de los pueblos para avanzar con autonomía en el camino de la unión y la solidaridad.

Logros y avances de la UNASUR

Las Jefas y los Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR:

11. Reafirman la clara voluntad política de avanzar en el proceso de integración regional, conforme se expresó en la Cumbre de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno en Brasilia, el 23 de mayo de 2008, con la aprobación del Tratado Constitutivo de la UNASUR, ocasión en que Chile asumió la Presidencia Pro Tempore hasta agosto de 2009.

12. Destacan la importancia de seguir avanzando en el proceso de ratificación del Tratado Constitutivo de la UNASUR que permita su pronta entrada en vigor, para consolidar la etapa fundacional de la integración suramericana.

13. Subrayan que la UNASUR, en su fase temprana fundacional, ha dado señales concretas para profundizar el proceso de integración adoptando medidas específicas, tales como la creación de los Consejos Suramericanos de Salud y de Defensa.

14. Se congratulan por los resultados de la Primera Reunión del Consejo de Salud Suramericano, el 21 de abril de 2009, en Santiago de Chile, en particular la definición de las atribuciones del Consejo, la reafirmación de los objetivos de la Agenda Suramericana de Salud y la creación de los Grupos Técnicos sobre Escudo Epidemiológico; Desarrollo de los Sistemas de Salud Universales; Acceso Universal a Medicamentos; Desarrollo y Gestión de Recursos Humanos en Salud.

15. Asimismo se congratulan por las iniciativas abordadas en la Primera Reunión del Consejo de Defensa Suramericano, donde se logró consensuar medidas de corto y mediano plazo para dar operatividad a los objetivos del Consejo de Defensa Suramericano lo que permitirá fortalecer las acciones en política de defensa, cooperación militar, acciones humanitarias, operaciones de paz, formación y capacitación.

16. Expresan su satisfacción por la creación, en esta Cumbre Ordinaria, de los Consejos Suramericanos de Lucha contra el Narcotráfico; Infraestructura y Planeamiento; Desarrollo Social; Educación, Cultura, Ciencia, Tecnología e Innovación de la UNASUR, que contribuirán a un avance sustantivo en materia de integración y cooperación regionales. Las decisiones de creación de los referidos consejos son adoptadas en esta fecha y sus textos constan como anexo de esta Declaración. En este sentido se instruye a dichos Consejos a iniciar sus tareas a la brevedad posible, de tal forma de complementar y desarrollar la plataforma de acción de la UNASUR

Presencia regional e internacional de la UNASUR

Las Jefas y los Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR:

17. Reconocen el importante y creciente rol que la UNASUR ha adoptado como instancia de generación de consensos en nuestra región.

La UNASUR ha mostrado una gran eficacia para enfrentar una situación de tensión en la región, como se demostró en la Cumbre Extraordinaria de Santiago en septiembre de 2008, a raíz de los problemas políticos enfrentados por el Estado Plurinacional de Bolivia. Los acuerdos alcanzados en Santiago, arrojaron resultados positivos a partir de las Comisiones creadas mediante la “Declaración de La Moneda”.

Destacan la participación de todos los países miembros de la UNASUR en la Comisión de Apoyo a la Mesa de Diálogo, establecida durante los meses de septiembre y octubre del 2008, que coadyuvó a la pacificación interna y a la consolidación de la institucionalidad del Estado Plurinacional de Bolivia.

Recuerdan que el 25 de noviembre de 2008 en Santiago de Chile, se efectuó la entrega a la Presidenta Pro Tempore de la UNASUR, S.E. Michelle Bachelet, del informe de la “Comisión de la UNASUR para el esclarecimiento de los hechos de Pando” sobre los llamados “Sucesos de Pando”. El Informe es una importante contribución de la Unión de Naciones Suramericanas al Estado de Derecho, a la justicia y a la superación de la impunidad en la región. Esta iniciativa de promoción y protección de los Derechos Humanos y de apoyo a la institucionalidad democrática, se ha constituido en un hito destacable sobre la materia a nivel suramericano.

18. Resaltan que, atendiendo a la invitación formulada por el Gobierno de Bolivia, la UNASUR envió una segunda Misión de Observadores Electorales que acompañó el proceso de Referéndum Dirimidor y de Aprobación de la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia en enero de 2009.

19. Teniendo en cuenta que uno de los objetivos de UNASUR establecido en su Tratado Constitutivo es “la promoción de la diversidad cultural y de las expresiones de la memoria y de los conocimientos y saberes de los pueblos de la región, para el fortalecimiento de sus identidades”, reconocemos que el masticado de la hoja de coca es una manifestación cultural ancestral del pueblo de Bolivia que debe ser respetada por la Comunidad Internacional.

20. Condenan el Golpe de Estado en Honduras y reiteran los términos contenidos en los comunicados de la UNASUR del 28 de junio y del 20 de julio de 2009 sobre el golpe de Estado en Honduras, así como las resoluciones y declaraciones emitidas por la ONU, OEA, MERCOSUR, CAN y otras instancias internacionales. Reafirman que no reconocerán ninguna convocatoria a elecciones por el gobierno de facto. Respaldan la misión del Secretario General y de los Cancilleres de la Organización de Estados Americanos. Convocan a la comunidad internacional a extremar los recursos necesarios y adoptar nuevas medidas para asegurar el restablecimiento del Presidente José Manuel Zelaya en el ejercicio pleno de sus funciones y la restauración pacífica de la democracia en Honduras, en el marco de la reconciliación nacional y de la paz, con nuestra irrestricta solidaridad con el pueblo hondureño.

21. Se congratulan por los éxitos logrados por la UNASUR en su proceso de consolidación como espacio de integración y unión de sus Estados miembros y pueblos y su afirmación como interlocutor central para la discusión de los grandes temas de la agenda internacional, por medio del diálogo interregional con

África y con los Países Árabes, en otras reuniones y foros multilaterales y regionales con la participación de países desarrollados y en desarrollo.

Expresan su complacencia por la realización de la II Cumbre ASPA, en marzo de 2009 y saludan la iniciativa del Perú para realizar la III Cumbre de ASPA en el año 2011.

Reafirman que la UNASUR fortalecerá el dialogo político y social entre los países suramericanos y africanos, mediante las acciones realizadas en el marco de los países de América del Sur-África (ASA). Saludan la iniciativa de Venezuela para realizar la II Cumbre de los países de América del Sur-África, en septiembre del presente año.

Acogen con satisfacción, los resultados de la Cumbre de América Latina y el Caribe (CALC), realizada en diciembre de 2008, y reafirman el firme compromiso de asegurar el seguimiento de las iniciativas adoptadas.

Destacan la importancia de la XXXVII Reunión del Consejo del Mercado Común, ocasión en la cual los Presidentes de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR, reunidos en Asunción, expresaron sus posiciones respecto de diversos ejes del proyecto regional, entre los que se destacan la reafirmación de sus compromisos en materia de protección y preservación de las instituciones democráticas así como su decidida voluntad de fortalecer y profundizar la dimensión política y social del proceso de integración.

Hacen notar que, en el marco de la V Cumbre de las Américas, se dio inicio a un nuevo tipo de relación hemisférica basada en el entendimiento y respeto mutuo.

Acciones de la UNASUR

Las Jefas y los Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR:

22. En relación a los procesos de integración energética regional, expresan su satisfacción por la constitución e inicio de trabajos del Consejo Energético Suramericano, así como por los avances sustantivos logrados en relación a lineamientos de la estrategia energética, el plan de acción y la estructura del proyecto de tratado energético de Suramérica. Al respecto, instruyen al Consejo Energético a concluir prontamente dichas tareas para su aprobación en una próxima reunión cumbre.

23. Acogen con beneplácito la Declaración de la Reunión Extraordinaria del Consejo de Salud Suramericano, reunido en la ciudad de Quito, Ecuador, el 8 de agosto de 2009, en la que, entre otras materias, se ratifica el concepto de la supremacía de la salud pública sobre los intereses económicos y comerciales; se señala que los medicamentos, vacunas y equipos que se requieren para atender enfermedades de importancia en salud pública, entre ellas la pandemia de influenza, deben considerarse bienes públicos globales; declaran que los derechos de propiedad intelectual no impiden, ni deberán impedir, que los Estados Partes adopten medidas para proteger la Salud Pública; y reafirman lo señalado en la Declaración Ministerial de Doha relativa al Acuerdo sobre los ADPIC y la Salud Pública, así como el derecho de hacer uso de las flexibilidades previstas en caso de ser necesario (Salud).

24. Instruyen a los ministros de Economía y Finanzas a concluir en el presente semestre la consideración de las conclusiones que les serán presentadas por el Grupo de Trabajo de Integración Financiera sobre la base de los “Lineamientos para el Plan de Acción 2008-2009 de UNASUR”, aprobado en Brasilia el 23 de mayo de 2008. Dicho Grupo de Trabajo tendrá en cuenta en su debate las iniciativas, proyectos y experiencias bilaterales y multilaterales existentes, por ejemplo: el Banco del Sur, para aquellos Estados que hayan aprobado su estatuto constitutivo; la construcción de un fondo de reserva común; un sistema de

pagos regionales; un sistema de compensación regional, como el SUCRE; así como otras que puedan surgir, atendiendo siempre el carácter flexible y voluntario de la participación de los países de la UNASUR en las iniciativas que lleguen a concretarse.

25. Reafirman su compromiso de avanzar en la construcción de la ciudadanía suramericana, abordando el tema de la migración con un enfoque integral y comprensivo, bajo el respeto irrestricto de los Derechos Humanos de los migrantes y sus familias, conforme lo dispuesto en la Declaración de Cochabamba, de diciembre de 2006. Para ello, es necesario reforzar la cooperación y coordinación regional entre los estados miembros de la UNASUR y la Conferencia Sudamericana de Migraciones, a fin de construir un enfoque común regional que facilite la circulación de personas. Asimismo, reiteran la necesidad de alcanzar un diálogo comprehensivo y estructurado sobre la migración entre los países de América Latina, el Caribe y la Unión Europea, de conformidad con lo expresado en la Declaración de Lima, de mayo de 2008, reiterando la importancia de contar con una instancia política para dicho diálogo birregional.

26. Reconocen la importancia que la UNASUR, en su proceso de consolidación institucional, examine la conveniencia de creación de mecanismos adecuados, incluso la propuesta de establecer un Consejo Suramericano de Derechos Humanos, que recoja el acervo regional existente, con miras a fortalecer la cooperación entre sus Estados Miembros en la materia.

27. En cumplimiento con el Artículo Transitorio del Tratado Constitutivo, expresan su renovado compromiso con el Parlamento Suramericano, destacando la realización, en octubre de 2008, de la Reunión de Representantes Parlamentarios Nacionales y Subregionales de la UNASUR en Cochabamba, Bolivia, oportunidad en la que se reafirmó la importancia de la integración suramericana y la necesidad de avanzar hacia un Parlamento Suramericano.

28. Tomamos nota con interés de las deliberaciones que han llevado a cabo las Altas Autoridades Judiciales de nuestros países , en particular las recogidas en la Declaración de Nueva Esparta de fecha 3 de octubre de 2008.

29. Saludamos la propuesta del Poder Electoral de la República Bolivariana de Venezuela de organizar, durante el segundo semestre del año 2009, la I Reunión de Organismos y Autoridades Electorales de los Estados Miembros de la UNASUR, la cual se realizará en Venezuela.

30. Destacan la eficiente labor desplegada por S.E. la Presidenta Señora Michelle Bachelet en la Presidencia Pro Tempore de la UNASUR y resaltan el significativo impulso y el liderazgo que la Presidencia de Chile le ha dado a nuestro proceso de Integración.

31. Manifiestan la trascendencia histórica de que esta Reunión, en la cual se transfiere dicha Presidencia Pro Tempore de la UNASUR de Chile a Ecuador, se celebre en la Ciudad de Quito, en una fecha tan significativa para la historia del Ecuador y de nuestra región y que sea precisamente en el escenario de la Sala Capitular del Convento de San Agustín, lugar emblemático donde se proclamó el Primer Grito de Independencia del Ecuador hace exactamente doscientos años. La celebración del Bicentenario de las gestas independentistas de la mayoría de nuestras naciones, debe crear espacios de reflexión frente a los retos de la integración suramericana y el destino futuro de nuestros pueblos.

[English version]

Reporte de Tráfico Mensual

Junio 2009

Resumen

	Junio			Acumulado (Ene-Jun)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
RPK (000'000)	13.071,8	13.439,2	-2,7% ⬇	81.708,7	83.347,2	-2,0% ⬇
ASK (000'000)	19.155,4	18.959,8	1,0% ⬆	120.458,6	117.327,3	2,7% ⬆
PAX	9.235.604	9.439.755	-2,2% ⬇	56.047.496	57.408.122	-2,4% ⬇
PLF	68,2%	70,9%	-2,6 ⬇	67,8%	71,0%	-3,2 ⬇
FTK (000)	230.060	261.652	-12,1% ⬇	1.334.226	1.634.398	-18,4% ⬇

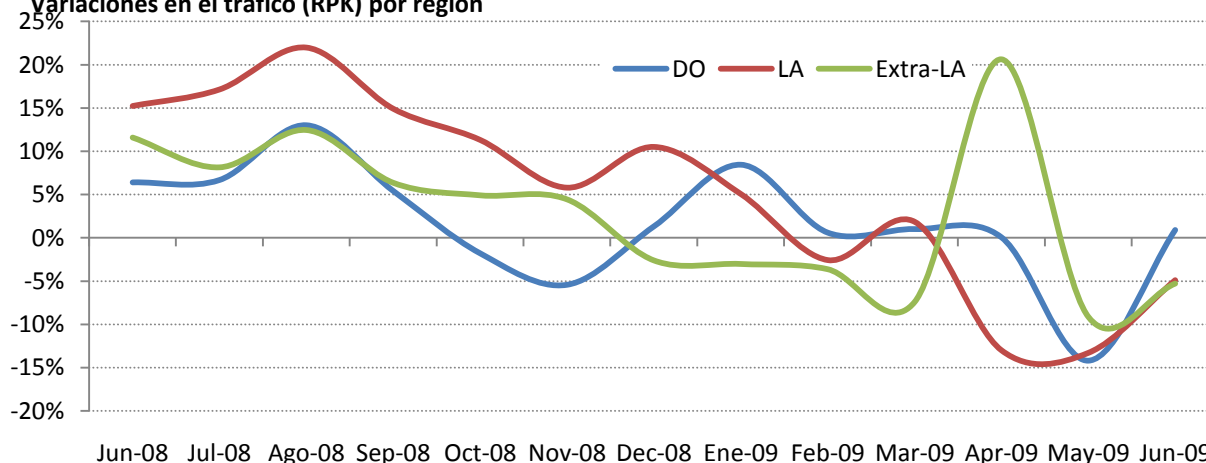
Pasajeros

Junio 2009 vs. Junio 2008

Región	RPK (000'000)	%	ASK (000'000)	%	PAX	%	PLF	%
Asia-Pacífico	185,9	-19,3%	266,5	-21,3%	23.481	-15,1%	69,7%	1,7
Charter	106,6	-57,9%	173,9	-43,8%	74.805	-54,0%	61,3%	-20,5
Doméstico	5.382,0	0,9%	8.121,0	3,6%	6.149.247	-1,3%	66,3%	-1,8
Europa	1.878,2	1,4%	2.561,9	5,1%	230.687	6,5%	73,3%	-2,7
Latinoamérica	2.816,2	-4,9%	4.440,1	4,7%	1.881.564	1,8%	63,4%	-6,4
Norteamérica	2.702,9	-3,8%	3.592,1	-5,3%	875.820	-8,3%	75,2%	1,2
Intra-LATAM	8.198,2	-1,2%	12.561,1	4,0%	8.030.811	-0,6%	65,3%	-3,4
Extra-LATAM	4.873,6	-5,3%	6.594,4	-4,1%	1.204.793	-11,6%	73,9%	-0,9
Total	13.071,8	-2,7%	19.155,4	1,0%	9.235.604	-2,2%	68,2%	-2,6

Fuente: ALTA

Variaciones en el tráfico (RPK) por región



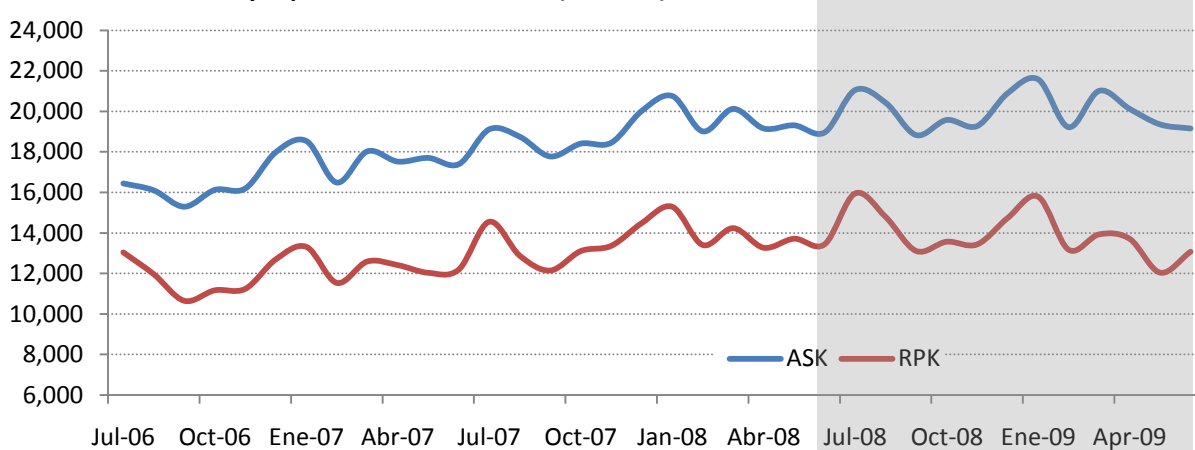
Fuente: ALTA

Acumulado (Ene-Jun) 2009 vs. acumulado (Ene-Jun) 2008

Región	RPK (000'000)	%	ASK (000'000)	%	PAX	%	PLF	%
Asia-Pacífico	1.460,9	-9,2%	1.976,2	-2,4%	180.177	-8,4%	73,9%	-5,5
Charter	878,9	-36,0%	1.197,5	-31,1%	577.703	-35,0%	73,4%	-5,5
Doméstico	33.064,6	-0,6%	51.069,5	4,9%	36.994.477	-2,2%	64,7%	-3,5
Europa	11.134,1	-2,3%	15.224,9	-2,7%	1.375.441	0,6%	73,1%	0,3
Latinoamérica	18.259,2	-4,4%	27.813,4	3,8%	11.647.713	1,0%	65,6%	-5,6
Norteamérica	16.911,0	1,8%	23.177,2	3,4%	5.271.985	-5,8%	73,0%	-1,1
Intra-LATAM	51.323,8	-2,0%	78.882,9	4,5%	48.642.190	-1,5%	65,1%	-4,3
Extra-LATAM	30.384,9	-2,0%	41.575,7	-0,6%	7.405.306	-8,0%	73,1%	-1,0
Total	81.708,7	-2,0%	120.458,6	2,7%	56.047.496	-2,4%	67,8%	-3,2

Fuente: ALTA

Evolución del tráfico y capacidad, últimos 3 años (millones)



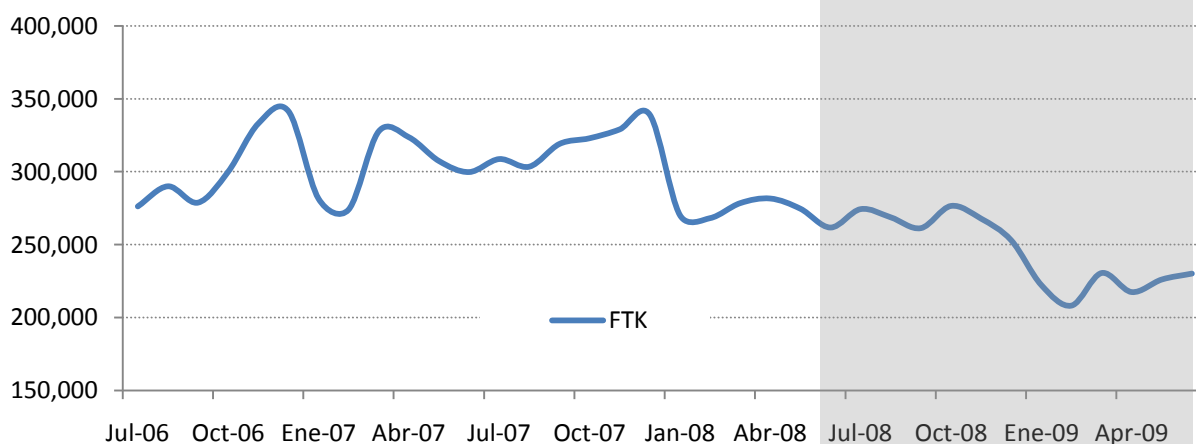
Fuente: ALTA

Carga

Región	Junio		Acumulado	
	FTK (000)	%	FTK (000)	%
Asia-Pacífico	6.695	-6,6%	36.802	0,9%
Charter	383	111,6%	695	-18,7%
Doméstico	28.126	-15,3%	168.651	-5,8%
Europa	35.029	-11,2%	188.277	-32,9%
Latinoamérica	51.207	10,4%	291.520	5,8%
Norteamérica	108.620	-19,7%	648.281	-24,8%
Intra-LATAM	79.333	-0,3%	460.171	1,2%
Extra-LATAM	150.727	-17,2%	874.055	-25,9%
Total	230.060	-12,1%	1.334.226	-18,4%

Fuente: ALTA

Evolución de la carga, últimos 3 años (miles)



Fuente: ALTA

Contacto

Alex de Gunten
Director Ejecutivo
ALTA

adegunten@alta.aero

Hernan Sznycer
Analista
ALTA

hsznycer@alta.aero

Glosario

RPK: Revenue Passenger Kilometers - cantidad de asientos vendidos (pasajeros transportados) multiplicado por la distancia recorrida. | **ASK:** Available Seat Kilometers - cantidad de asientos disponibles para la venta multiplicado por la distancia recorrida. | **PAX:** Pasajeros transportados. | **PLF:** Factor de ocupación - cantidad promedio de asientos ocupados en cada vuelo, se obtiene dividiendo los RPK por los ASK. | **FTK:** Toneladas-kilómetros de carga transportadas - cantidad de toneladas de carga transportadas en servicios de pasajeros y servicios 'all-cargo' multiplicada por la distancia recorrida.

[Versión en castellano]

Monthly Traffic Report

June 2009

At a glance

	June			Year to date (Jan-Jun)		
	2009	2008	%	2009	2008	%
RPK (000'000)	13,071.8	13,439.2	-2.7% ↴	81,708.7	83,347.2	-2.0% ↴
ASK (000'000)	19,155.4	18,959.8	1.0% ↱	120,458.6	117,327.3	2.7% ↱
PAX	9,235,604	9,439,755	-2.2% ↴	56,047,496	57,408,122	-2.4% ↴
PLF	68.2%	70.9%	-2.6 ↴	67.8%	71.0%	-3.2 ↴
FTK (000)	230,060	261,652	-12.1% ↴	1,334,226	1,634,398	-18.4% ↴

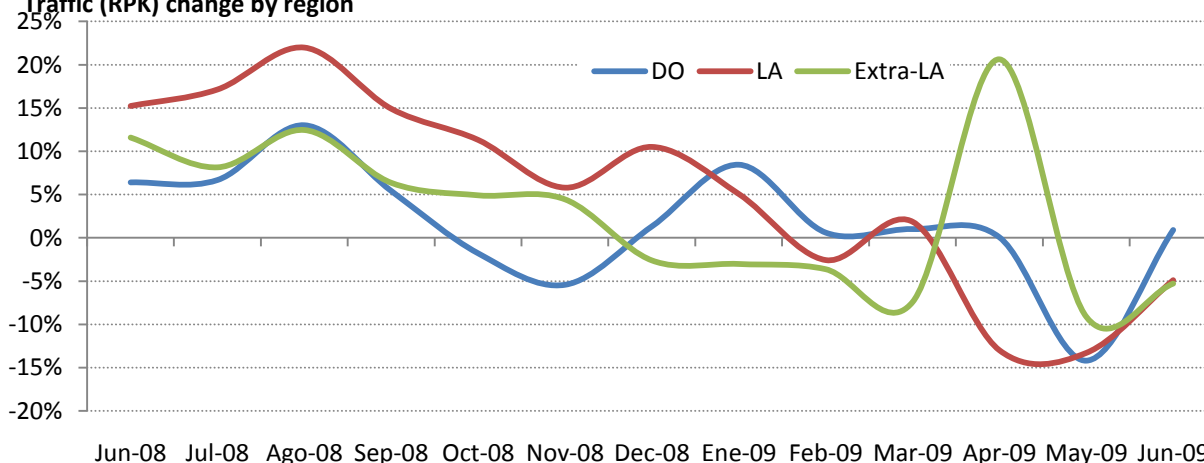
Passenger Traffic

June 2009 vs. June 2008

Region	RPK (000'000)	%	ASK (000'000)	%	PAX	%	PLF	%
Asia-Pacific	185.9	-19.3%	266.5	-21.3%	23,481	-15.1%	69.7%	1.7
Charter	106.6	-57.9%	173.9	-43.8%	74,805	-54.0%	61.3%	-20.5
Domestic	5,382.0	0.9%	8,121.0	3.6%	6,149,247	-1.3%	66.3%	-1.8
Europe	1,878.2	1.4%	2,561.9	5.1%	230,687	6.5%	73.3%	-2.7
Latin America	2,816.2	-4.9%	4,440.1	4.7%	1,881,564	1.8%	63.4%	-6.4
North America	2,702.9	-3.8%	3,592.1	-5.3%	875,820	-8.3%	75.2%	1.2
Intra-LATAM	8,198.2	-1.2%	12,561.1	4.0%	8,030,811	-0.6%	65.3%	-3.4
Extra-LATAM	4,873.6	-5.3%	6,594.4	-4.1%	1,204,793	-11.6%	73.9%	-0.9
Total	13,071.8	-2.7%	19,155.4	1.0%	9,235,604	-2.2%	68.2%	-2.6

Source: ALTA

Traffic (RPK) change by region



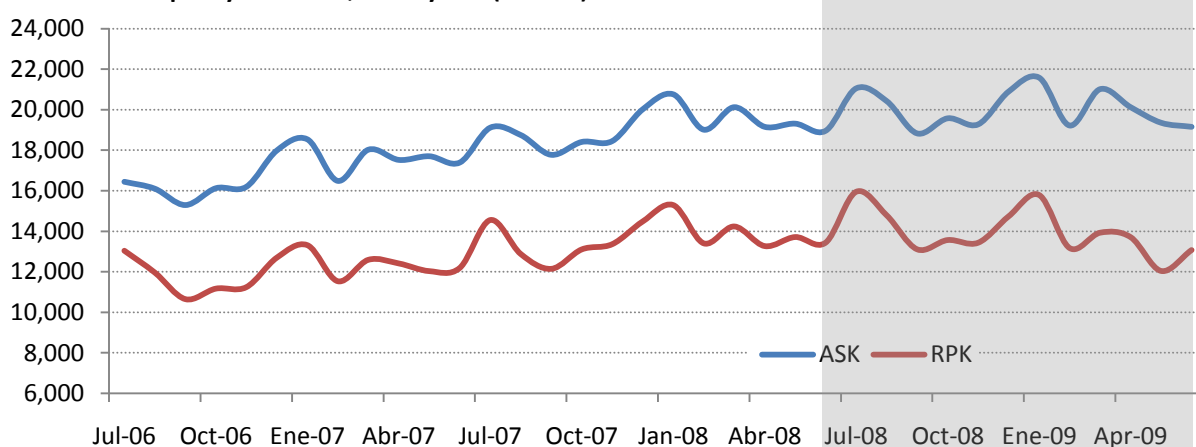
Source: ALTA

Year to date (Jan-Jun) 2009 vs. year to date (Jan-Jun) 2008

Region	RPK (000'000)	%	ASK (000'000)	%	PAX	%	PLF	%
Asia-Pacific	1,460.9	-9.2%	1,976.2	-2.4%	180,177	-8.4%	73.9%	-5.5
Charter	878.9	-36.0%	1,197.5	-31.1%	577,703	-35.0%	73.4%	-5.5
Domestic	33,064.6	-0.6%	51,069.5	4.9%	36,994,477	-2.2%	64.7%	-3.5
Europe	11,134.1	-2.3%	15,224.9	-2.7%	1,375,441	0.6%	73.1%	0.3
Latin America	18,259.2	-4.4%	27,813.4	3.8%	11,647,713	1.0%	65.6%	-5.6
North America	16,911.0	1.8%	23,177.2	3.4%	5,271,985	-5.8%	73.0%	-1.1
Intra-LATAM	51,323.8	-2.0%	78,882.9	4.5%	48,642,190	-1.5%	65.1%	-4.3
Extra-LATAM	30,384.9	-2.0%	41,575.7	-0.6%	7,405,306	-8.0%	73.1%	-1.0
Total	81,708.7	-2.0%	120,458.6	2.7%	56,047,496	-2.4%	67.8%	-3.2

Source: ALTA

Traffic and capacity evolution, last 3 years (millions)



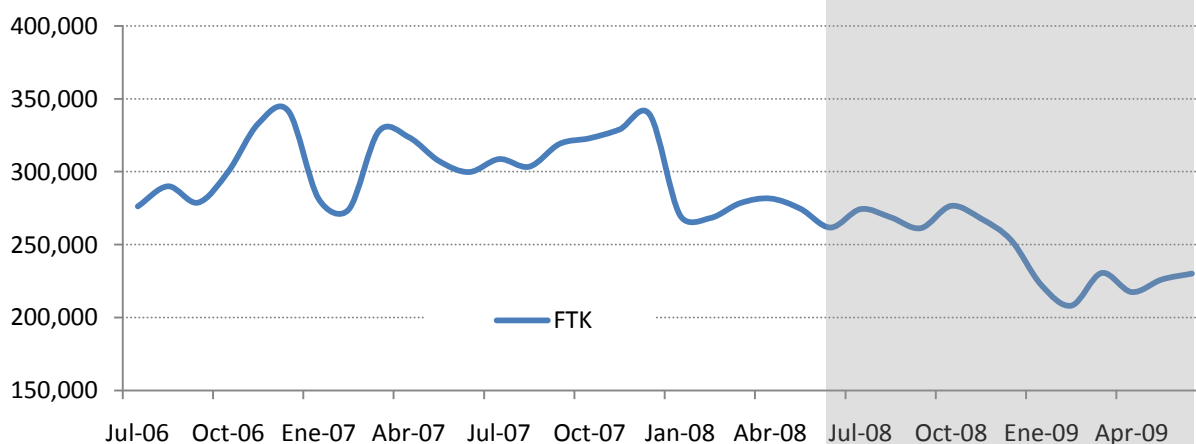
Source: ALTA

Cargo

Region	June		Year to date	
	FTK (000)	%	FTK (000)	%
Asia-Pacific	6,695	-6.6%	36,802	0.9%
Charter	383	111.6%	695	-18.7%
Domestic	28,126	-15.3%	168,651	-5.8%
Europe	35,029	-11.2%	188,277	-32.9%
Latin America	51,207	10.4%	291,520	5.8%
North America	108,620	-19.7%	648,281	-24.8%
Intra-LATAM	79,333	-0.3%	460,171	1.2%
Extra-LATAM	150,727	-17.2%	874,055	-25.9%
Total	230,060	-12.1%	1,334,226	-18.4%

Source: ALTA

Cargo traffic evolution, last 3 years (thousands)



Source: ALTA

Contact Information

Alex de Gunten
Executive Director
ALTA

adegunten@alta.aero

Hernan Sznycer
Analyst
ALTA

hsznycer@alta.aero

Glossary

RPK: Revenue Passenger Kilometers - number of seats sold (passengers carried) times the distance traveled. | **ASK:** Available Seat Kilometers - number of seats available for sale times the distance traveled. | **PAX:** Passengers carried. | **PLF:** Passenger Load Factor - average number of seats occupied in each flight, which is obtained dividing the RPK by the ASK. | **FTK:** Freight Tonne Kilometres - number of tonnes of freight carried in passenger services and in 'all cargo' services times the distance traveled.

DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS RELATIVAS AL MANEJO DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES QUE REPRESENTEN UN RIESGO GRAVE PARA LA SALUD PÚBLICA

Prefacio

Estas directrices se han elaborado con la finalidad de ayudar a los Estados a preparar un plan relativo a la aviación para responder a toda enfermedad transmisible que represente un riesgo grave para la salud pública, tal como un virus de influenza que entrañe potencial de una pandemia humana. Se requiere un plan de preparación para la aviación puesto que el transporte aéreo puede aumentar el ritmo al cual se propagan las enfermedades, reduciéndose de esta manera el tiempo disponible para preparar las intervenciones. Aunque probablemente no es factible detener la propagación de algunas enfermedades, la preparación anticipada debería permitir obtener una demora y proporcionar más tiempo para los preparativos. Dicha preparación es necesaria en muchos sectores distintos, incluido el de la aviación. Todo tiempo adicional que permita producir una vacuna eficaz ofrecerá probablemente la mejor oportunidad para mitigar los efectos potenciales de varias enfermedades que puedan prevenirse con esta medida profiláctica.

Esta información se ha preparado principalmente para uso de los Estados y puede obtenerse información más detallada, específica de los aeropuertos y las líneas aéreas, en los sitios web del [Consejo Internacional de Aeropuertos](#) (ACI) y de la [Asociación del Transporte Aéreo Internacional](#) (IATA). Estas directrices de preparación para el sector aeronáutico se enmendarán progresivamente, de conformidad con el [Reglamento Sanitario Internacional](#) (RSI) (2005)¹ de la Organización Mundial de la Salud (OMS), a medida que vaya evolucionando el proceso de planificación de los preparativos. Estas directrices deberían incorporarse en las de los planes nacionales de preparación.

¹ El [Reglamento Sanitario Internacional](#) (2005) entró en vigor el 15 de junio de 2007 para todos los Estados miembros de la OMS que no lo hayan rechazado o hayan presentado “reservas” de manera oportuna.

PREPARACIÓN GENERAL

A fin de responder a una enfermedad transmisible con el potencial de representar un riesgo grave para la salud pública, los Estados deberían establecer un plan nacional, de conformidad con toda orientación de preparación pertinente proporcionada por la [Organización Mundial de la Salud](#) (OMS), como la relativa a la influenza, que incluya:

- a) un punto de contacto claramente definido, con uno o más individuos identificados, a nivel de la aviación nacional, encargado de la formulación de políticas y de la organización operacional de los preparativos;
- b) un punto de contacto para planificación de la preparación del sector aeronáutico que esté integrado en el plan general nacional de preparación;
- c) un sistema de mando y control de la planificación nacional, incluida la identificación de una autoridad competente en cada aeropuerto designado [[RSI \(2005\)](#), Artículos 19, 20.1]. Los modelos de planificación para la continuidad de las actividades pueden servir de marco para tal sistema;

- d) un sistema confiable de notificación a la autoridad de salud pública de la llegada prevista de un caso que se sospecha es de enfermedad transmisible, cuando el piloto haya notificado este hecho al control de tránsito aéreo, de conformidad con el Anexo 9 de la OACI, párrafo 8.15;
- e) enlaces nacionales e internacionales (redes) para intercambiar conocimientos especializados y compartir recursos;
- f) un plan de preparación de la aviación que vincule eficazmente a todas las partes interesadas del sector aeronáutico (incluidas entidades, tanto del sector público como del privado), dentro del plan nacional de preparación: en particular, la autoridad de aviación civil nacional debería colaborar con la autoridad de salud pública nacional;
- g) orientación genérica a todas las enfermedades transmisibles, que pueda adaptarse a enfermedades específicas;
- h) orientación basada en la información proporcionada por la OMS, a fin de garantizar la armonización mundial de la planificación de la preparación;
- i) en la etapa de la planificación de viajes y reserva de billetes, métodos para informar al público acerca de los riesgos relevantes tanto a nivel personal como de salud pública. Dicha información debería incorporarse en los sitios web de los organismos sanitarios nacionales, las líneas aéreas, los aeropuertos, los agentes de viaje y las asociaciones médicas pertinentes, y también podría proporcionarse mediante los medios de difusión y contactos telefónicos. Cada parte interesada debería cerciorarse de que la información suministrada no esté en conflicto con la de la OMS o de su autoridad sanitaria nacional;
- j) asesoría sistemática proporcionada por la autoridad sanitaria nacional en consulta con la autoridad aeronáutica nacional para aconsejar a los viajeros (pasajeros y tripulación) que aplacen sus viajes, o busquen asesoramiento médico, si presentan signos o síntomas de una enfermedad transmisible con el potencial de representar un riesgo grave para la salud pública;
- k) en caso de un brote, los Estados contratantes deberían implantar, cuando corresponda, una campaña de educación al público, a fin de recomendar a las personas que desean salir del país que aplacen el viaje y busquen atención médica tan pronto perciban señales o síntomas de la enfermedad en cuestión;
- l) requisitos sistemáticos en materia sanitaria para entrada, o negación de entrada al Estado, de conformidad con las recomendaciones de la OMS;
- m) un sistema de comunicación para facilitar lo anterior; y
- n) si los Estados contratantes están almacenando medicamentos para fines de tratamiento o preventivos en caso de un brote, en el plan de distribución de los mismos deberían incluirse los trabajadores de las líneas aéreas y los trabajadores aeroportuarios, comprendidos los controladores de tránsito aéreo. Si se necesitara recetar medicamentos profilácticos a personal crítico para la seguridad operacional, p. ej., pilotos, tripulación de cabina o controladores de tránsito aéreo, antes de su utilización deberán considerarse los posibles efectos secundarios perjudiciales, incluidos los aspectos cognitivo y conductual. Para cualquier nuevo medicamento que deban tomar, estos individuos habrán de pasar por un período de ensayo antes de iniciar operaciones, a fin de determinar si hay efectos secundarios significativos. El Artículo 32 del [RSI \(2005\)](#) se refiere al tratamiento que debería administrarse a los viajeros.

Nota.— Las medidas sanitarias ordinarias y de emergencia comprendidas en el [RSI \(2005\)](#) (Artículos 22-24, 27-28, Anexos 1B, 4) se consideran importantes en relación con la posible propagación de una enfermedad a escala internacional. La autoridad sanitaria nacional debería destacar tales medidas a fin de asegurarse de que las aeronaves y las instalaciones aeroportuarias se mantengan libres de fuentes de infección.

Para ejecutar el plan nacional en caso de que aumente el riesgo para la salud pública, los Estados deberían además establecer lo siguiente, de conformidad con los requisitos de capacidad básica necesaria en los aeropuertos designados [RSI (2005) Anexo 1B]:

- a) un puesto (o puestos con líneas de comunicación adecuadas) que tenga a su cargo la implantación operacional de un plan nacional de preparación aeronáutica, y que goce de autonomía y flexibilidad razonables para poder formular políticas y tomar decisiones rápidamente;
- b) una red nacional de comunicaciones rápidas que incluya:
 - i) participantes en el sector aeronáutico, p. ej., autoridades aeroportuarias, sanidad pública y proveedores de servicios médicos en los aeropuertos, agentes de servicios de escala, control de tránsito aéreo, líneas aéreas y aviación general;
 - ii) otros participantes, p. ej., organismos de sanidad, seguridad, policía, transporte terrestre, venta al por menor, inmigración, aduanas, etc.; y
 - iii) el público;
- c) en asociación con otros Estados, redes internacionales de expertos en aviación y en salud pública para beneficio de las partes interesadas del sector aeronáutico en la región, y un sistema de información que permita el rápido acceso a dichos expertos en períodos de emergencia de salud pública; y
- d) un método para evaluar el grado de preparación mediante ejercicios de simulación o reales en el que participen todas las partes interesadas, especialmente las autoridades de sanidad, aeropuertos y líneas aéreas, a fin de poner a prueba el plan, asegurar una respuesta adecuada y mejorar el plan.

PREPARACIÓN DE LOS AEROPUERTOS

(Para obtener información más detallada, consúltase el sitio web del [Consejo Internacional de Aeropuertos](#))

Comunicaciones

Los aeropuertos deberían establecer:

- a) un punto de contacto claramente definido, encargado de la formulación de políticas y de la organización operacional de los preparativos; y
- b) un puesto que tenga la responsabilidad de la implantación operacional de un plan nacional de preparación del aeropuerto, y que goce de autonomía y flexibilidad razonables para poder formular políticas y tomar decisiones rápidamente.

Deberían establecerse enlaces de comunicaciones con las siguientes entidades:

- 1) Internas
 - autoridad sanitaria local
 - proveedores de servicios médicos en los aeropuertos
 - líneas aéreas
 - agentes de servicios de escala
 - gestión del tránsito aéreo
 - hospital(es) local(es)
 - servicios médicos de urgencia
 - policía
 - aduanas
 - inmigración
 - seguridad
 - vendedores al por menor en los aeropuertos
 - servicios de información, servicios a la clientela
 - otras partes interesadas según sea necesario
- 2) Externas
 - viajeros:
 - antes de que lleguen al aeropuerto
 - en el edificio terminal
 - agentes de viajes
 - organizaciones internacionales que intervienen en migraciones
 - otros aeropuertos en el mismo Estado o región
 - otros aeropuertos fuera del Estado o región
 - medios de difusión

Inspección

A fin de reducir el riesgo de la exportación, desde un Estado afectado, de una enfermedad que cause, o con el potencial de causar, una emergencia sanitaria que constituya un problema internacional, la autoridad sanitaria nacional del Estado contratante afectado, en coordinación con el sector aeronáutico y según las recomendaciones de la OMS, debería desarrollar un plan nacional de inspección de salida para sus aeropuertos internacionales, que debería aplicarse uniformemente a todos los individuos que tengan la intención de salir del Estado.

Los Estados deberían nombrar un punto de contacto encargado de coordinar las respuestas nacionales de inspección de salida y de iniciar la inspección de salida en las circunstancias apropiadas.

A fin de evaluar el riesgo que representa un viajero, se dispone de un “conjunto” de métodos de inspección, incluyendo inspección visual, cuestionario, medición de la temperatura (utilizando arcos térmicos u otros métodos adecuados). No es posible determinar los detalles de los requisitos antes de que se haya detectado un brote y, por consiguiente, la OMS comunicará esta información, basándose en la especificidad del caso, incluyendo su epidemiología, modo de transmisión y posible historial de exposición de los individuos que son objeto de inspección. Podría requerirse la combinación de diversas medidas.

Para los casos de influenza con potencial pandémico, la OMS recomienda la inspección a la salida de una zona de brote en la Fase 4 y superior establecida por dicha Organización. Debería ser posible implantar dichas medidas de inspección en un plazo de 48 horas a partir del momento en que se haya declarado la Fase 4 en la zona de brote.

La OMS también ha elaborado un Protocolo provisional específicamente para la influenza pandémica titulado: Operaciones rápidas para contener la aparición inicial de la influenza pandémica. En el mismo se reseña un enfoque estratégico para contener la aparición inicial de la influenza pandémica. Deberían implantarse restricciones de los movimientos hacia y desde la zona de contención según lo especificado en el Protocolo provisional (Protocolo provisional de la OMS, mayo de 2007).

La inspección debería llevarse a cabo utilizando equipos fiables manejados por personal capacitado en su utilización y en la interpretación de los registros. Los equipos deberían calibrarse y mantenerse de conformidad con las recomendaciones del fabricante. En lo posible, la inspección no debería impedir o retrasar de manera indebida el flujo de pasajeros y carga por un aeropuerto.

La autoridad sanitaria competente, en consulta con la administración del aeropuerto, debería establecer:

- a) un sistema de implantación, a corto plazo, de medidas de inspección de los viajeros, conforme a las recomendaciones de la OMS [[RSI \(2005\)](#)], Artículos 23.2, 23.3, 31 y 32];

Nota 1.— Para facilitar la inspección, los viajeros que ingresan a un aeropuerto deberían hacerlo, de preferencia, por el punto o los puntos de entrada designados para ese fin. La inspección debería llevarse a cabo lo antes posible, de preferencia antes de que los pasajeros procedan a la zona aeronáutica.

Nota 2. — Aunque en el plan de preparación mundial para la influenza, la OMS recomienda medidas de inspección a la salida (al partir) para todos los viajeros de zonas con infección humana causada a la entrada por una cepa pandémica de virus de la influenza, también podría ser útil aplicar algunas medidas a la entrada:

- en zonas geográficamente aisladas que no están infectadas (islas)
- cuando los datos epidemiológicos indican la necesidad de hacerlo
- si se considera que la inspección a la salida en el punto de embarque del pasajero está por debajo del nivel óptimo
- para los viajeros que llegan de zonas de brote definidas;

- b) un sistema, conforme a las sugerencias de la autoridad sanitaria competente, para evaluar a los viajeros cuya inspección ha arrojado resultados positivos (o quienes llegan a bordo de una aeronave y tienen síntomas de enfermedades transmisibles que podrían representar un riesgo grave de salud pública), incluyendo consideración de lo siguiente:

- personal médico designado en una zona de inspección para casos sospechosos
- zona de aislamiento y cuarentena (para aeronaves y viajeros)
- equipo protector personal para todos los profesionales de la salud (y otros) con riesgo potencial
- transporte a una instalación médica apropiada

Nota 1.— Los Estados están obligados a respetar los derechos humanos de los viajeros y proporcionar los suministros esenciales, la protección del equipaje y demás posesiones, tratamiento médico adecuado y medios de comunicación para los viajeros sujetos a procedimientos de sanidad pública tales como cuarentena o aislamiento [[RSI \(2005\)](#), Artículos 23.1 y 45].

Nota 2.— En el Artículo 27 del [RSI \(2005\)](#), se incluyen orientaciones sobre las medidas de control requeridas para las aeronaves.

Nota 3.— Es poco probable que pudiera justificarse la cuarentena para un gran número de pasajeros, y su ejecución resultaría difícil. Además, después de la fase aguda, es poco probable que se pueda impedir de manera significativa la propagación del brote de una enfermedad importante;

- c) un sistema para incorporar los resultados de la inspección de salida en los aeropuertos al sistema nacional de vigilancia y notificación para el caso de brotes de enfermedades especificadas. La información de los pasajeros debería recabarse de conformidad con lo prescrito en los Artículos 23.1 y 45 del [RSI \(2005\)](#);
- d) logística, especialmente formalidades de equipaje, seguridad y aduanas para los viajeros que llegan del extranjero, aplicable a los casos sospechosos y para contactos asintomáticos;
- e) criterios claros que podrían dar como resultado la recomendación de denegación de viaje, incluidas las bases jurídicas y las medidas por adoptar como resultado de dicha recomendación, [[RSI \(2005\)](#), Artículo 31.2];
- f) un sistema de implantación, con poco tiempo de preaviso, de medidas de inspección para el personal aeroportuario y de las líneas aéreas. Tales medidas podrían incluir autoevaluación en casa, conforme a la recomendación de la autoridad de salud pública;

Nota 1.— Si se identifica a un viajero posiblemente afectado de una enfermedad transmisible después de que la aeronave ha partido y la aeronave se ve obligada a regresar al aeropuerto de origen, o a ser desviada a otro aeropuerto, la situación debería manejarse tal como en el caso de una aeronave que llega con un viajero enfermo a bordo [[RSI \(2005\)](#), Artículo 28.4-6].

Nota 2.— Normalmente los viajeros en tránsito no necesitan someterse a inspección cuando la inspección a la salida se ha llevado a cabo adecuadamente [[RSI \(2005\)](#), Artículo 25 c)].

Cierre del aeropuerto

No debería considerarse el cierre de un aeropuerto salvo en circunstancias excepcionales. Los Estados contratantes podrían considerar cerrar un aeropuerto al tráfico regular en el caso de que el aeropuerto esté situado dentro o en las inmediaciones de una zona de brote de una enfermedad transmisible que pueda representar un riesgo grave para la salud pública.

Específicamente con respecto a la influenza pandémica, de conformidad con el Protocolo provisional de la OMS (mayo de 2007), si la zona de contención abarca puntos principales de tránsito en aire, tierra y mar, cabría la posibilidad de emplear procedimientos de inspección pero la alternativa de preferencia sería el cierre de ese punto de entrada. Es de importancia crítica desalentar, en la medida de lo posible, todos los movimientos no esenciales de personas hacia y desde la zona de contención.

Restricciones a los vuelos

Los Estados contratantes no deberían restringir su espacio aéreo a ninguna aeronave al enterarse de que ésta pueda tener a bordo un caso de enfermedad transmisible. El Artículo 28 del RSI (2005), Embarcaciones y aeronaves en puntos de entrada, estipula lo siguiente:

“28.1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 o de lo previsto en los acuerdos internacionales aplicables, no se podrá negar a una embarcación o una aeronave el acceso a un punto de entrada por motivos de salud pública. Ello no obstante, si el punto de entrada no dispone de medios para la aplicación de las medidas sanitarias contempladas en el presente Reglamento, se podrá ordenar a la embarcación o la aeronave que prosiga el viaje, por su cuenta y riesgo, hasta el punto de entrada apropiado más cercano que convenga para el caso, salvo que la embarcación o la aeronave tengan un problema operativo que haga inseguro ese desvío.

28.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 o de lo previsto en los acuerdos internacionales aplicables, los Estados Partes no denegarán la *libre plática* a las embarcaciones o aeronaves por razones de salud pública; en particular, no denegarán el embarque o desembarque, la carga o descarga de mercancías o cargas, ni el abastecimiento de combustible, agua, víveres y suministros. Los Estados Partes podrán supeditar el otorgamiento de la *libre plática* a una inspección y, si se descubre a bordo una fuente de infección o contaminación, a la aplicación de las medidas necesarias de desinfección, descontaminación, desinsectación o desratización, o de otras medidas necesarias para prevenir la propagación de la infección o contaminación”.

De conformidad con el RSI (2005) “*libre plática*” significa:

“En el caso de una aeronave después del aterrizaje, la autorización para embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga”.

Nota 1.— Si un aeropuerto no cuenta con instalaciones de salud pública adecuadas, su plan de preparación debería incluir disposiciones para la desviación operacionalmente segura de una aeronave hacia un aeropuerto que cuente con las instalaciones pertinentes. Véase también el Artículo 27.2 del RSI (2005).

Nota 2. — En el Anexo 9 de la OACI, Capítulo 2, párrafo 2.4 se estipula lo siguiente:

“2.4 **Método recomendado.**— *De conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud, los Estados contratantes no deberían interrumpir los servicios de transporte aéreo por razones sanitarias. En los casos en que, por circunstancias excepcionales, se considere esta suspensión de servicios, los Estados contratantes deberían consultar primero con la Organización Mundial de la Salud y las autoridades sanitarias del Estado en que se ha manifestado la enfermedad, antes de adoptar decisión alguna con respecto a la suspensión de servicios de transporte aéreo*”.

Información miscelánea

Los aeropuertos deberían establecer métodos para continuar operando con una considerable reducción de personal.

PREPARACIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS

(Para obtener información más detallada, consúltase el sitio web de la [Asociación del Transporte Aéreo Internacional](#))

Comunicaciones

Las líneas aéreas deberían establecer:

- a) un coordinador claramente especificado, para la formulación de políticas y la organización operacional de los preparativos; y
- b) un puesto que tenga la responsabilidad de la implantación operacional del plan de preparación de la línea aérea, que goce de autonomía y flexibilidad razonables para poder formular políticas y tomar decisiones con rapidez.

Deberían establecerse enlaces de comunicaciones con las siguientes entidades:

- 1) Internas
 - autoridades aeroportuarias
 - agentes de servicios de escala
 - proveedores de servicios médicos en los aeropuertos
 - servicios médicos de urgencia
 - proveedores de servicios de mantenimiento
 - proveedores de servicios de limpieza
 - servicios de manipulación de equipaje
 - gestión del tránsito aéreo
 - autoridades sanitarias locales
 - hospital(es) local(es)
 - policía
 - inmigración
 - aduanas
 - proveedores de servicios de seguridad
 - otras partes interesadas, según sea necesario
- 2) Externas
 - viajeros:
 - antes de que lleguen al aeropuerto
 - en el edificio terminal
 - agentes de viajes
 - organizaciones internacionales que intervienen en migraciones
 - medios de difusión

En el aeropuerto (con anterioridad al vuelo y con posterioridad al vuelo)

No es función del personal de las líneas aéreas o de los agentes de servicios de escala asumir la responsabilidad principal de inspección y gestión de los viajeros que puedan tener enfermedades transmisibles: esta tarea le compete regularmente a las autoridades sanitarias – véase el texto bajo el encabezamiento “Aeropuertos”.

Las líneas aéreas deberían:

- a) establecer orientaciones generales para los agentes encargados de los pasajeros que puedan verse ante un caso que se sospecha es de enfermedad transmisible, pertinente a las operaciones de las líneas aéreas, en el aeropuerto; y
- b) cooperar con el aeropuerto y las autoridades sanitarias en cuestiones de logística, p. ej., tratar con un viajero enfermo.

Enfermedad durante el vuelo

Las líneas aéreas deberían:

- a) establecer un sistema que permita a la tripulación de cabina identificar a los viajeros posiblemente afectados por una enfermedad transmisible;
- b) establecer un sistema para la gestión de los viajeros posiblemente afectados por una enfermedad transmisible, que incluya:
 - asesoramiento del apoyo médico en tierra (si se dispone del mismo)
 - reubicación del viajero enfermo, apartándolo de los demás viajeros, si es posible
 - transporte de los equipos y suministros de primeros auxilios adecuados, instrucción en su utilización a la tripulación de cabina (de conformidad con el Anexo 6, párrafo 6.2 de la OACI) y precauciones sanitarias generales
 - limpieza de las zonas ocupadas por el viajero afectado, en caso necesario
 - reasignación de las tareas de la tripulación de cabina
 - utilización apropiada de equipo protector personal, por parte del pasajero y los miembros de la tripulación, p. ej., mascarillas, guantes
 - desecho de suministros y equipo contaminados
 - medidas de higiene personal para reducir el riesgo;
- c) procedimientos para notificar al control de tránsito aéreo que se ha presentado a bordo un caso de enfermedad transmisible, de forma que la autoridad sanitaria del lugar de destino sea notificada en forma adecuada y oportuna [[RSI \(2005\)](#), Artículo 28.6, Anexo 9 de la OACI, párrafo 8.16 y Apéndice 1 (Parte sanitaria de la Declaración general)].

Nota 1.— Los Estados podrían pedir a las líneas aéreas información relativa al destino de los viajeros (para tomar contacto con ellos) e información sobre su itinerario. Cuando la línea aérea posea esta información, deberá cumplir con la solicitud de manera oportuna, y cooperar plenamente con las autoridades sanitarias proporcionando cualquier otra información pertinente de que disponga [[RSI \(2005\)](#), Artículo 23.1 a) i), ii)]. A fin de facilitar la divulgación oportuna de tal información, el Estado debería presentar una solicitud por escrito, comprendida la referencia a la legislación pertinente en virtud de la cual se hace la solicitud.

Nota 2.— A fin de brindar asistencia en relación con el rastreo de pasajeros, se ha elaborado una “tarjeta de localización de pasajeros” (PLC). La misma ofrece un método rápido de recopilación de información para poder tomar contacto con los viajeros: los explotadores de aeronaves deberían determinar si las PLC se conservarán a bordo, o en todos los aeropuertos de destino. Dependiendo del peligro específico, el número de PLC necesarias podría variar desde unas pocas a una para cada pasajero. La PLC se encuentra disponible en el Apéndice 1 del presente documento.

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional, con la asistencia de expertos en el tema, está evaluando distintos métodos electrónicos que servirían para facilitar el rastreo de pasajeros.

Mantenimiento de la aeronave

Las líneas aéreas deberían establecer para los empleados encargados del mantenimiento:

- a) una política relativa a la eliminación de filtros de aire recirculado, que incluya:
 - uso de equipo protector personal
 - precauciones que hay que tomar para retirar el filtro
 - precauciones que hay que tomar para desechar los filtros
 - medidas de higiene personal para reducir el riesgo
 - referencia a las directrices del fabricante de filtros con respecto a los intervalos indicados para cambiar el filtro;
- b) una política relativa a la ventilación de los tanques cerrados al vacío para los desechos; y
- c) una política relativa a las tareas que incluyen la eliminación de restos de aves como consecuencia de los choques con aves.

Limpieza de la aeronave

Para el equipo encargado de la limpieza de la aeronave que ha transportado un viajero posiblemente afectado por una enfermedad transmisible que pueda representar un riesgo grave de salud pública, las líneas aéreas deberían establecer una política de conformidad con la política de las autoridades sanitarias y aeronáuticas, que incluya:

- uso de equipo protector personal apropiado
- medidas de higiene personal para reducir el riesgo
- superficies que han de limpiarse
- utilización de agentes/desinfectantes de limpieza
- desecho del equipo protector personal y de los materiales sucios.

Manipulación de carga y equipaje

- a) Las líneas aéreas deberían alentar a los manipuladores de carga y equipaje a que se laven las manos con frecuencia y, de ser necesario, deberían prestar asesoramiento en relación con las precauciones adicionales que puedan requerirse.
- b) Las líneas aéreas deberían cooperar con las autoridades de salud pública en lo que atañe a las inspecciones de equipaje y carga [[RSI \(2005\)](#), Artículo 23 b)].

Información miscelánea

Las líneas aéreas deberían establecer métodos para continuar operando con una considerable reducción de personal.

PROCEDIMIENTO PARA LA NOTIFICACIÓN DE SOSPECHAS DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES A BORDO U OTROS RIESGOS PARA LA SALUD PÚBLICA

1. Tan pronto la tripulación de vuelo de una aeronave en ruta detecte uno o varios casos respecto de los cuales se sospeche la existencia de una enfermedad transmisible, u otro riesgo para la salud pública, a bordo, notificará prontamente a la dependencia ATS con la que se encuentra en comunicación el piloto, la información que se indica a continuación:

- a) identificación de la aeronave;
- b) aeródromo de salida;
- c) aeródromo de destino;
- d) hora prevista de llegada;
- e) número de personas a bordo;
- f) número de casos sospechosos a bordo; y
- g) tipo de riesgo para la salud pública, si se conoce.

2. Tras recibir la información transmitida por el piloto en relación con el caso o los casos respecto de los cuales se sospecha la existencia de una enfermedad transmisible, u otro riesgo para la salud pública, a bordo, la dependencia ATS procederá a transmitir el mensaje lo antes posible a la dependencia ATS que presta servicios en el lugar de destino/salida, a menos que existan procedimientos para notificar a la autoridad competente designada por el Estado, y al explotador de aeronaves o su representante designado.

3. Cuando una dependencia ATS que presta servicios en el lugar de destino/salida recibe un informe de uno o varios casos respecto de los cuales se sospecha la existencia de una enfermedad transmisible, u otro riesgo para la salud pública, a bordo, proveniente de otra dependencia ATS o de una aeronave o de un explotador de aeronaves, la dependencia en cuestión transmitirá el mensaje, tan pronto como sea posible, a la autoridad de salud pública (PHA) o a la autoridad competente designada por el Estado así como al explotador de aeronaves o a su representante designado, y a la autoridad del aeródromo.

Nota 1.— Para obtener información adicional pertinente en relación con el tema de enfermedad transmisible y riesgo para la salud pública a bordo, véase el Anexo 9, Capítulo 1 (Definiciones), Capítulo 8, 8.12 y 8.15, y el Apéndice 1.

Nota 2.— Se prevé que la PHA se pondrá en contacto con el representante de la línea aérea o el organismo explotador y la autoridad del aeródromo, si corresponde, para la coordinación ulterior con la aeronave en relación con los detalles clínicos y la preparación del aeródromo. Dependiendo de las instalaciones de comunicaciones de que disponga el representante de la línea aérea o el organismo explotador, podría no ser posible comunicarse con la aeronave sino hasta que se encuentre más cerca de su destino. Salvo por la notificación inicial transmitida a la dependencia ATS estando en ruta, debería evitarse la utilización de los canales de comunicaciones ATC.

Nota 3.— La información que se proporcionará al aeródromo de salida impedirá la posible propagación de la enfermedad transmisible, u otro riesgo para la salud pública, mediante otras aeronaves que salgan del mismo aeródromo.

Nota 4.— Puede utilizarse la AFTN (mensaje urgente), teléfono, fax u otros medios de transmisión.

— FIN —