



A40-WP/634
P/61
2/10/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO

SOBRE LA CUESTIÓN 26

El informe adjunto sobre la cuestión 26 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo.

Nota.— Después de quitar la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponda de la carpeta del informe.

Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo

Espacio comercial

26.1 La nota A40-WP/15 presentada por el Consejo contenía una reseña sobre el surgimiento del transporte espacial comercial (CST) y su superposición con el sector del transporte aéreo actual. Si bien todavía no existen operaciones de CST regulares, el Comité consideró que era importante observar su desarrollo puesto que podrían hacerse regulares para el próximo decenio. El Comité tomó nota de la labor realizada por la OACI y descrita en la nota A40-WP/15, y convino en que el número de operaciones estaba aumentando, como también lo estaban haciendo sus efectos sobre la aviación civil internacional. Se tomó nota de que las actividades a las que se refiere la nota A40-WP/15 estarán sujetas a la disponibilidad de recursos en el Programa regular del Presupuesto 2020-2022 y contribuciones extrapresupuestarias.

26.2 El Comité convino en que la resolución propuesta en la nota A40-WP/15 debía enmendarse para reflejar la necesidad de que la OACI coordine su trabajo con el Sistema de las Naciones Unidas, en particular con la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre y la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, y que las medidas de la Secretaría debían coordinarse con ambas oficinas. La resolución se enmendó como sigue:

Resolución 26/xx: Transporte espacial comercial (CST):

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece que los fines y objetivos de la OACI son, entre otros, desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular y económico;

Considerando que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece que la Organización "...adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de... otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas";

Considerando que la decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) examinó los aspectos técnicos del transporte espacial comercial (CST), específicamente su intersección con la aviación, y que el Consejo respaldó la recomendación de la AN-Conf/13 sobre CST;

Reconociendo la interrelación de los principios del derecho aeronáutico internacional y el derecho del espacio ultraterrestre con respecto a las operaciones del CST;

Reconociendo la pertinencia del mandato de la OACI en cuanto a la incorporación del CST en el espacio aéreo; el uso compartido de la infraestructura; el funcionamiento de aeropuertos y cosmopuertos en un mismo predio; el uso de aeronaves como lanzaderas; y las fases de vuelo de los vehículos espaciales que se sirven de la interacción con la atmósfera para obtener sustentación; y

Reconociendo la necesidad de trabajar estrechamente con varias entidades de las Naciones Unidas, en particular Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre y la Comisión sobre la utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos;

La Asamblea:

1. *Reafirma* el papel de la OACI en el desarrollo de orientaciones sobre políticas para las áreas en las que las operaciones internacionales del CST se intersectan con la aviación civil internacional;
2. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria General para que consulte a los Estados sobre el papel de la OACI y para que profundice la coordinación con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades pertinentes del sistema de las Naciones Unidas para vigilar el avance y la evolución del transporte espacial comercial y dar respuesta a las dificultades que vayan surgiendo, incluido el impacto en las operaciones de la aviación civil internacional.

26.3 El Comité examinó la nota A40-WP/126, presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la que expresaban preocupación ante el persistente impacto sobre el acceso al espacio aéreo de las actividades llevadas a cabo dentro del espacio comercial, y se solicitaba que se formalice la formulación de disposiciones para integrar las operaciones en el espacio comercial dentro de un espacio aéreo controlado. El Comité observó que esto ya se había tratado durante la 13^a Conferencia de navegación aérea, en la que se concluyó que no había actualmente ningún Estado de la OACI que contara con disposiciones maduras que pudieran formar la base para las disposiciones solicitadas. Sin embargo, la ANConf/13 alentó a los Estados a compartir toda práctica pertinente relacionada con la superposición entre las operaciones en el espacio y de la aviación a fin de mantener la seguridad operacional al más alto nivel posible. El Comité concordó con la posición de la 13^a Conferencia de navegación aérea.

Innovación

26.4 En la nota A40-WP/14, presentada por el Consejo, se reconoció que estaban surgiendo rápidamente nuevas tecnologías y nuevos conceptos operacionales en el sector de la aviación. Estas innovaciones tienen un gran potencial para reforzar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la sostenibilidad, la accesibilidad y la asequibilidad de la aviación en todo el mundo. También pueden facilitar procesos de reglamentación más eficientes y simplificados. Resulta entonces vital que en el sector de la aviación civil internacional se adopten de forma oportuna medidas para supervisar y evaluar esos avances y aprovechar sus ventajas, y que la OACI lo haga de modo que, desde el principio, ningún país se quede atrás. El Comité estuvo de acuerdo con la evaluación presentada en la nota A40-WP/14, y tomó nota de que el presupuesto de la Organización era limitado y mostraba serias limitaciones en cuanto a su capacidad para seguir el ritmo de las innovaciones. El Comité coincidió en que era necesario hacer una evaluación del proceso que sigue la OACI para adoptar innovaciones.

26.5 El Comité examinó la nota A40-WP/113, presentada por Francia, Italia y Suecia, en la que se reconoce que la aviación está experimentando cambios cada vez más rápidos en materia de tecnología, amenazas y expectativas del público, y que los Estados y la Organización consideran cada vez más difícil mantenerse a la par de estos adelantos. Se recomendó que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica, no sólo a nivel de expertos sino también a nivel estratégico, podría permitir a los Estados y la OACI reaccionar con más rapidez.

26.6 El Comité compartió el espíritu de la nota en cuanto a que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica a nivel ejecutivo podría, efectivamente, arrojar posibles ventajas para la

Organización; no obstante, observó que sería necesario contar con atribuciones claras para este tipo de participación y que se requeriría más estudio y reflexión. Debido a ello, el Comité no respaldó el proyecto de Resolución de la Asamblea como estaba redactado. No obstante, convino en que debía intensificarse el diálogo entre la industria y la OACI y encargarse al Consejo que trate este asunto. A tal efecto, el Comité acordó agregar una cláusula resolutive al proyecto de resolución de la nota A40-WP/14.

Resolución 26/xx: Innovación en la aviación

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desarrollo del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo de contar con un transporte aéreo operacionalmente seguro, regular y económico;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio estipula que la OACI adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de [...] y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas;

Considerando que diversas conferencias de la OACI han reconocido tanto los beneficios como las dificultades reales y potenciales que puede aportar la innovación a la seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y facilitación del transporte aéreo y a su sostenibilidad económica y medioambiental, y que los Estados miembros deberían tener la oportunidad de acceder a esos beneficios de forma que ninguno de ellos se quede atrás;

Reconociendo que las disposiciones de la OACI se aplican a todos los usuarios del espacio aéreo civil, y que la falta de actividad normativa a escala mundial puede obstaculizar la concreción de soluciones tecnológicas innovadoras y evitar que se materialicen sus beneficios en la aviación, y que a tales efectos la OACI puede beneficiarse de interactuar en forma permanente con la industria para individualizar los últimos adelantos tecnológicos e integrarlos oportunamente;

Reconociendo que, por su naturaleza y ritmo, las innovaciones exigen que los órganos regulatorios nacionales, regionales y mundiales se sirvan de nuevas metodologías que les permitan estudiar y evaluar a tiempo los nuevos adelantos tecnológicos;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes que tengan experiencia en facilitar la introducción de innovaciones en la aviación civil y que hayan desarrollado sus métodos regulatorios para estudiar y evaluar mejor la aplicación de esas innovaciones, a compartir sus experiencias con otros Estados por intermedio de la OACI;
2. *Encarga* al Consejo que evalúe la necesidad de mejorar los procesos de la Organización, incluidos sus métodos de trabajo con la industria, para que pueda mantenerse a la par de las innovaciones que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil, evaluando asimismo los recursos que necesitará para ello;

3. *Encarga* al Consejo que, basándose en las conclusiones derivadas de la evaluación que se llevará a cabo con arreglo a la cláusula dispositiva 2, y si lo considerara apropiado y necesario, formule políticas de alto nivel en respuesta a los resultados de la evaluación antes citada, y que posteriormente defina un marco que contribuya al desarrollo oportuno de políticas y normas mundiales que fomenten la mejora continua de la seguridad operacional, la eficiencia, la seguridad de la aviación, la facilitación y el desempeño económico y medioambiental;

4. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria General para que siga trabajando con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades correspondientes del sistema de las Naciones Unidas para propiciar un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración e intercambio de experiencia en relación con la innovación; y

5. *Encarga* al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano de alto nivel con la industria para ofrecer de manera regular asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación.

26.7 En la nota A40-WP/383, presentada por la República Dominicana, se describía el potencial que el software libre y de código abierto (FOSS por sus siglas en inglés) tiene para el desarrollo del sistema global de navegación aérea, así como la importancia de que la OACI considere establecer alianzas con fundaciones de software de código abierto, al igual que con otros actores del sector, para asistir en este proceso. El Comité tomó nota de la importancia del FOSS en la comunidad de la innovación, y observó que formaría parte de las solicitudes de la Asamblea presentadas a la consideración del Consejo.

26.8 El Comité examinó la nota A40-WP/320, presentada por Singapur y copatrocinada por Australia, Fiji, Islas Cook, Islas Marshall, Macedonia del Norte, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, RDP Lao, Reino Unido, Samoa, Trinidad y Tabago, y CANSO, en la que se informó acerca del séptimo Foro mundial de ejecutivos principales de aviación civil (WCACEF/7) celebrado en Singapur en 2019, en el cual se examinó el enfoque para la adopción de tecnología en la aviación. Al foro asistieron 115 dirigentes de la aviación internacional de 75 Estados y 14 organizaciones internacionales. Los delegados convinieron en que era necesario aprovechar la tecnología para el avance de la aviación, especialmente en la gestión del tránsito aéreo. Reconocieron además los desafíos que plantea el ritmo acelerado del avance tecnológico, que hace necesarias las asociaciones colaborativas para obtener beneficios óptimos para todo el ecosistema de la aviación. El foro afirmó que se requiere colaboración a largo plazo entre los asociados y otras partes interesadas para optimizar el ecosistema de la aviación, y reiteró la importancia del marco de principios y políticas permanentes de la OACI para promover e integrar los avances tecnológicos. El Comité recibió con beneplácito la nota A40-WP/320 y tomó nota de las medidas sugeridas en la misma. Convino en que el Consejo debía considerar el contenido del documento en el marco de su evaluación del proceso de la OACI para la adopción de innovaciones.

26.9 El Comité examinó la nota A40-WP/342, presentada por la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), en la cual se describía el crecimiento previsto de la industria de los sistemas de aviación no tripulados (UAS) y se solicitaba que la OACI considere establecer un marco mediante el cual pueda colaborar con la industria en la formulación de disposiciones relativas a nuevos participantes en el espacio aéreo. El Comité observó que este asunto coincidía con los resultados de la decimotercera Conferencia de navegación aérea, así como con el contenido de la nota A40-WP/14, presentada por el Consejo. El Comité convino en que el UAS debía ser tema central en la evaluación que la Asamblea presentará a la consideración del Consejo.

26.10 El Comité examinó la nota A40-WP/268, presentada por el ICCAIA y la CANSO, sobre Inteligencia artificial y digitalización en la aviación, así como las notas A40-WP/327 acerca de los Nuevos conceptos operativos relativos a sistemas autónomos; A40-WP/317 sobre Vuelo automático en formación; y A40-WP/459 sobre Innovación en aviación, presentadas por el ICCAIA. Las cuatro notas completaban una visión general de diversas utilidades operacionales emergentes y posibles de sus respectivos elementos, y hacían un llamamiento a la OACI para que explore opciones que permitan a la industria y otras partes interesadas atender la solicitud de nuevas disposiciones que los apoyen. El Comité tomó nota del contenido de estas aportaciones, así como de la amplitud y el alcance del trabajo técnico que queda por hacer para formular tales normas y métodos recomendados (SARPS). El Comité observó además de que el Comité Jurídico se encuentra examinando ya un estudio sobre el RPAS, y que las partes interesadas podrían considerar presentar una nota durante el próximo período de sesiones de dicho Comité sobre el estudio de las implicaciones jurídicas de la autonomía de vuelo.

26.11 El Comité examinó la nota A40-WP/292, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se describían los desafíos que plantea la formulación de disposiciones reglamentarias que permitan las operaciones de movilidad aérea urbana. En la referida nota se solicitaba a la OACI dar prioridad al trabajo en esta área, incluida la elaboración de SARPS y textos de orientación, y que formule los debidos procesos. El Comité convino en que el Comité considerará la información de la nota en su evaluación de sus procedimientos, así como en sus procesos establecidos para la priorización de su programa de trabajo.

26.12 El Comité observó que todas las actividades agrupadas bajo el tema de la innovación no estaban financiadas, por lo que era posible que no se ejecutaran si no se contaba con recursos adicionales. El Comité recomendó que se examinaran las propuestas a la luz de las prioridades existentes financiadas con el Presupuesto 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. En ese sentido, el Comité también alentó a la OACI a considerar nuevos métodos que permitan a la Organización tener acceso a recursos extrapresupuestarios y conocimientos especializados.

Cooperación regional

26.13 El Comité examinó la nota A40-WP/136, presentada por Qatar, en la que se reconoce la necesidad de lograr una mejor armonización y coherencia entre las distintas zonas geográficas delineadas como regiones de la OACI en lo referido a los reglamentos, requisitos y procedimientos operacionales nacionales que estén fundados en las normas y métodos recomendados (SARPS). Se propone que la OACI examine su política de cooperación regional, elaborada inicialmente hace diez años, teniendo en cuenta que las organizaciones y organismos de aviación civil regionales pueden atender a Estados pertenecientes a dos o más oficinas regional y comparten cultura, historia e idioma. El Comité acordó que para lograr una mejor cooperación entre la OACI y las organizaciones y organismos de aviación civil regionales, la Organización debería revisar su política de cooperación regional, que se había elaborado hacía cerca de diez años.

26.14 Se tomó nota de la WP/424, una nota de información presentada por la Organización de Aviación Civil Árabe que trata sobre la cooperación técnica con la Organización de Aviación Civil Internacional y las organizaciones y organismos internacionales y regionales de aviación civil.

Pandemias, sucesos que afectan a la salud pública y desinsectación de aeronaves

26.15 El Comité tomó nota de la A40-WP/5 presentada por el Consejo en relación con el Informe sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores que ya se había analizado en el marco de la cuestión 14: Programas de facilitación.

26.16 El Comité examinó la nota A40-WP/132, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la que se pide la colaboración de todas las partes en la preparación para casos de pandemia o emergencias de salud pública o en la respuesta a éstos; refiriéndose especialmente a la necesidad de instar a los Estados a cumplir las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante estos sucesos. Además, se solicita al Consejo que siga colaborando con las partes internacionales y siga avanzando la labor del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA). El Comité apoyó las propuestas de la IATA, reconoció que ya existían varias iniciativas que abordaban las cuestiones planteadas en la nota e instó a los Estados a colaborar con el CAPSCA y la OMS. El Comité convino en que la OACI debería seguir desarrollando la labor del CAPSCA, con sujeción a las prioridades existentes financiadas con cargo al Presupuesto para 2020-2022 y a la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

26.17 Se tomó nota de la A40-WP/546, una nota de información presentada por Canadá y de la nota de información A40-WP/90 presentada por el IAC.

Otros asuntos

26.18 El Comité examinó la nota A40-WP/318, presentada por Indonesia, en la que se invita a la Asamblea a encargar a la OACI que examine las disposiciones relacionadas con los aeródromos e identifique y elabore disposiciones de la OACI para apoyar los procedimientos operacionales de los aeropuertos en la gestión de catástrofes. El Comité tomó nota de las iniciativas emprendidas por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Indonesia, en cooperación con otros organismos nacionales y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), para la preparación de los aeropuertos en casos de catástrofes naturales, y reconoció que los Anexos de la OACI establecían SARPS relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia así como a los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras una catástrofe natural o provocada por el hombre. Sin embargo, el Comité señaló que las actuales disposiciones se limitaban principalmente a los preparativos en los aeródromos para hacer frente a una emergencia que se presente en el propio aeródromo o en sus inmediaciones. El Comité también tomó nota de que la OACI y la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas (OCHA) están copresidiendo un grupo de partes interesadas de los ámbitos de la aviación y la ayuda humanitaria con el fin de garantizar que se disponga de la orientación y los instrumentos pertinentes para prestar asistencia aérea oportuna y coordinada después de una catástrofe natural. El Comité recomendó que el Consejo examinara la propuesta, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al Presupuesto para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

26.19 El Comité apoyó las inquietudes planteadas en la nota A40-WP/442 en relación con las dificultades que pueden experimentar algunos Estados miembros para obtener un visado de entrada que les permita participar en las reuniones de la OACI que se llevan a cabo en la Sede, en las oficinas regionales y en cualquier otro Estado. Con respecto a las reuniones organizadas en la Sede, se informó al Comité que esas inquietudes se habían señalado inmediatamente a la atención de las autoridades canadienses tan pronto se había recibido la nota A40-WP/442, y que las autoridades canadienses, en

coordinación con las autoridades de inmigración competentes, se habían comprometido a seguir facilitando la expedición de los correspondientes visados de entrada a los delegados de las reuniones de la OACI. La delegación del Canadá reafirmó que se haría todo lo posible por expedir oportunamente los visados de entrada a los delegados debidamente designados, a condición de que se coordinara oportunamente con la OACI. La Secretaría proporcionará la misma facilitación a los delegados de las reuniones de la OACI que se celebren en los Estados anfitriones de las oficinas regionales de la OACI, así como en otros Estados, a condición de que la Secretaría en las oficinas regionales de la OACI reciba solicitudes oficiales para que se les apoye con los visados, y se coordine con la Sede, cuando sea necesario.

26.20 El Comité examinó la nota A40-WP/135, presentada por Qatar, en la que se destacaba la utilidad de los planes mundiales de la OACI y las hojas de ruta conexas, tal como se establecen en el actual y futuro Plan de actividades de la OACI en apoyo de la consecución de los cinco Objetivos estratégicos. En la nota A40-WP/135 se solicita que se elaboren planes mundiales en apoyo de todos los Objetivos estratégicos de la OACI, es decir, que se elaboren nuevos planes mundiales en apoyo de los Objetivos de Desarrollo económico del transporte aéreo y de Protección del medio ambiente y que éstos sean coherentes con los tres planes mundiales ya existentes. En la nota de estudio se destaca la importancia de vincular estos planes mundiales con el Plan de actividades de la OACI. El Comité tomó nota de que el Consejo había deliberado sobre la posible elaboración de planes mundiales en relación con los Objetivos estratégicos de Desarrollo económico del transporte aéreo (GATP) y de Protección del medio ambiente (véase la nota A40-WP/22-EC/7 sobre un posible GATP) y que sería necesario que el Consejo siguiera analizando esta cuestión.

26.21 El Comité examinó la nota A40-WP/167, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), que contiene una propuesta para establecer el Día internacional del tripulante de cabina como medio de reconocer y promover la función decisiva que desempeñan los miembros de la tripulación de cabina en la seguridad operacional de la aviación y como medio de atraer y retener a la futura generación de tripulantes de cabina. En la nota se señala el 31 de mayo como la fecha en que actualmente muchos Estados, organizaciones internacionales y explotadores celebran el día del tripulante de cabina. A este respecto, el Comité tomó nota de la A40-WP/500, una nota de información que trataba sobre un día internacional para las víctimas de accidentes aéreos. Considerando la solicitud de varios días internacionales de la aviación, el Comité recomendó que el Consejo evaluara esas solicitudes de manera global e informara al respecto a la próxima Asamblea.

26.22 Se tomó nota de la A40-WP/541, una nota de información presentada por Arabia Saudita, la nota de información A40-WP/480 presentada por el ACI; la nota de información A40-WP/483 presentada por Honduras, Belice, Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, miembros de COCESNA; la nota de información A40-WP/500 presentada por el Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación; y la nota de información A40-WP/501 presentada por la ITF.