



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/13 — NE/06  
22/07/25

**Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/13)**

Santo Domingo, República Dominicana, 4 al 7 de agosto de 2025

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:**

**Preparación para el 42º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI y  
ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional**

**ÁREAS DE INTERÉS PARA LOS ESTADOS UNIDOS EN LA 42.ª PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA  
DE LA OACI**

(Presentada por Estados Unidos)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Este documento proporciona una descripción general de las áreas de interés para los Estados Unidos en el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.	
<b>Acción:</b>	Se invita a la Conferencia a:  a) Utilizar la información contenida en este documento para coordinar y colaborar con los Estados Unidos en la identificación y el avance de los puntos en común durante la 42ª Asamblea de la OACI.
<b>Objetivos estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 El 42.º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A42) está programado del 23 de septiembre al 3 de octubre de 2025 en Montreal, Canadá. Estados Unidos reconoce la importancia de la colaboración para abordar los desafíos actuales y futuros, a la vez que mejora proactivamente el desempeño de la seguridad operacional de la aviación a nivel global. Dicha colaboración es necesaria para maximizar los recursos y garantizar la eficiencia y eficacia continuas de los programas críticos de la OACI.

## **2 Discusión**

**2.1** Estados Unidos ha identificado las siguientes áreas de interés en la 42ª Asamblea:

### **2.2 Ciberseguridad**

**2.2.1** La ciberseguridad sigue siendo un área de importancia debido a la interconexión de la comunidad internacional del transporte aéreo, que es coherente, armonizada y aborda las prioridades de la aviación civil internacional. Los Estados Unidos apoya el desarrollo de orientación necesaria para integrar la gestión de riesgos de ciberseguridad dentro el marco del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y seguirá participando en el Panel de Ciberseguridad para acelerar el desarrollo de orientación necesaria para la metodología de integración de la gestión de riesgos de ciberseguridad consistente con el Anexo 19.

### **2.3 Transporte espacial comercial**

**2.3.1** Debido al aumento de las cadencias de lanzamiento y a un mayor impacto internacional, la coordinación transfronteriza entre los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) se vuelve cada vez más crucial para la integración del espacio aéreo durante las operaciones de transporte espacial. Los Estados Unidos está considerando una nota de estudio que solicitará a la OACI que ordene a los Estados, sus Autoridades de Aviación Civil y sus proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) colaborar en foros bilaterales y multilaterales, como la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), para desarrollar las mejores prácticas de integración y gestión del espacio aéreo durante las operaciones de transporte espacial, incluyendo procedimientos de contingencia. Una mayor cooperación global entre los ANSP contribuirá a consolidar enfoques regionales coordinados para una integración y gestión del espacio aéreo seguras y eficientes durante las actividades de transporte espacial.

### **2.4 Seguridad operacional de la aviación**

**2.4.1** La aviación civil depende en gran medida de las comunicaciones y la vigilancia satelitales, especialmente en zonas oceánicas y remotas, para garantizar su seguridad operacional y eficiencia. Las recientes interrupciones y problemas con los proveedores de servicios de comunicación (CSP) y los proveedores de servicios satelitales (SSP) han puesto de manifiesto importantes vulnerabilidades del sistema, lo que pone en riesgo la seguridad operacional aérea al aumentar la carga de trabajo de los controladores y retrasar las comunicaciones críticas. Estados Unidos recomienda el desarrollo e implementación continuos de normas y métodos recomendados (SARPS) globales y material de orientación que aborde el rendimiento y la fiabilidad de los CSP y los SSP. Estas SARPS garantizarán la prestación de servicios estandarizados a los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los operadores de aviación para permitir la prestación continua de servicios seguros a nivel mundial.

**2.4.2** Los Estados Unidos está considerando presentar una nota de estudio que proponga a la OACI priorizar una revisión y análisis de las normas para identificar las que son obsoletas, duplicadas, redundantes, innecesariamente prescriptivas o incompatibles con el propósito y los objetivos en el Artículo 37 del Convenio. Los objetivos de esta revisión y análisis incluyen armonizar el propósito y los objetivos previstos para las normas internacionales; optimizar el número de normas mientras garantizando al mismo tiempo su pertinencia con los enfoques regulatorios actuales; fortalecer los programas de auditoría de la OACI; y reducir la carga de trabajo de la OACI y de los grupos técnicos

responsables de elaborar las normas y administrar los programas asociados de la OACI.

**2.4.3** Dados los avances en la tecnología de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), se requiere un conjunto provisional de disposiciones adecuadas y basadas en el riesgo para permitir las operaciones de UAS en alta mar. Si no se toman medidas, los Estados se enfrentan a crecientes presiones operativas y económicas para aplicar soluciones nacionales que podrían, involuntariamente, entrar en conflicto con los principios fundamentales del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). Los Estados Unidos presentó esta brecha durante la 13ª Conferencia de Navegación Aérea en 2018, pero el trabajo no ha avanzado. Los Estados Unidos cree que la OACI podría desarrollar medidas provisionales para permitir estas operaciones en cumplimiento del Convenio de Chicago mientras continúa trabajando en medidas a largo plazo (es decir, enmiendas a las SARPS aplicables) para permitir las operaciones seguras de UAS en alta mar. Esto facilitaría la integración segura y continua de estos nuevos participantes en el marco de la aviación mundial.

**2.4.4** Ante el aumento del número y la complejidad de los conflictos, además del panorama de amenazas y riesgos en constante evolución, la comunidad de la aviación civil debe seguir trabajando unida para reforzar nuestra capacidad colectiva de mitigar dichos riesgos. Estados Unidos, en colaboración con Canadá, revisará los avances logrados hasta la fecha y delinearé las tareas futuras que se considerarán en todos los asuntos relacionados con la mejora de la seguridad operacional y la protección de las operaciones de aviación civil en zonas de conflicto o cerca de ellas. Ambos Estados desean subrayar la importancia de revisar el Documento 10084 de la OACI *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre o cerca de zonas de conflicto* (3.ª edición) para abordar los desafíos emergentes y mejorar su claridad, alcance y pertinencia. Estados Unidos y Canadá también destacarán el apoyo necesario para desarrollar el marco armonizado del Equipo de Coordinación de Contingencias (CCT) de la OACI y promoverán la necesidad de una coordinación cívico-militar eficaz durante períodos de mayor tensión.

**2.4.5** Estados Unidos reconoce la importancia de la Capacitación y Evaluación Basadas en Competencias (CBTA) y su valor conceptual. Sin embargo, la implementación efectiva de un paradigma de capacitación CBTA estipula que se incluyan un marco de competencias validado, métodos de capacitación y evaluación validados, y elementos de instructores y evaluadores competentes. Es improbable que un único marco de competencias sea apropiado para todas las disciplinas bajo la CBTA. Estados Unidos tiene inquietudes con los datos que respaldan la propuesta actual de CBTA y su falta de flexibilidad. Además, es difícil evaluar un programa de capacitación efectivo, y se necesita una métrica aceptable que demuestre la efectividad de la capacitación. Estados Unidos destaca la necesidad de que el Panel de Capacitación y Licencias de Personal (PTLP) aborde los desafíos de la implementación del marco CBTA para los Estados e incluye una recomendación para incorporar características probadas de otros marcos de capacitación que han estado en funcionamiento durante muchos años, proporcionando atributos a los que la CBTA podría beneficiarse.

**2.4.6** Durante más de 20 años, el Programa Universal de Auditoría de la Supervisión de la Seguridad Operacional (USOAP) ha proporcionado información valiosa a la OACI, los Estados y el público sobre las capacidades de los Estados para proporcionar una supervisión eficaz de la seguridad operacional de sus sistemas de aviación. Las actividades del Enfoque de Monitoreo Continuo (CMA) del USOAP realizadas en los últimos años subrayan la necesidad de que la OACI mejore la implementación de las mejoras programáticas y se mantenga enfocada en el cumplimiento de los objetivos del CMA. Estados Unidos recomendará que la OACI establezca un comité directivo permanente para asesorar y apoyar la implementación del CMA del USOAP y para priorizar las actividades del CMA del USOAP a los Estados considerados de mayor riesgo con base en su priorización de riesgos para dar tiempo a enfocarse en las

mejoras y mejoras programáticas. Estados Unidos propone este esfuerzo para permitir que la OACI se concentre en completar todas las mejoras programáticas pendientes y recomendadas, permitiendo al mismo tiempo la flexibilidad adecuada para abordar los problemas de seguridad operacional emergentes en los Estados con la mayor necesidad.

**2.4.7** La comunicación entre los Estados es vital para el intercambio oportuno de información que afecta directamente a la seguridad operacional de la aviación mundial. La OACI proporciona un medio para facilitar los contactos entre los Estados, incluida la versión en línea de la Circular 95, *El mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves en servicio*, y el Documento 7604, *Directorio de las Administraciones Nacionales de Aviación Civil*. La información inexacta en ambos repositorios electrónicos contribuye a la dificultad de un Estado para cumplir con varios requisitos relacionados con la aeronavegabilidad de las aeronaves, como la cancelación del registro de aeronaves de un Estado y la distribución oportuna de la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Estados Unidos enfatizará la necesidad de que los Estados actualicen su información respectiva tanto en la Circular 95 como en el Documento 7604 para garantizar que esta información se revise y actualice al menos una vez al año.

## **2.5 Seguridad de la aviación y facilitación**

**2.5.1** Estados Unidos reconoce la importancia de los esfuerzos continuos del Panel de Facilitación (FALP) para finalizar las SARPS sobre el trato a la tripulación, y considera esta labor como una prioridad absoluta para el FALP en el próximo trienio. Dado el papel esencial que desempeñan las tripulaciones en el mantenimiento de la conectividad crítica y la seguridad de la cadena de suministro global, es fundamental que, una vez adoptados estos SARPS, se inste a los Estados a implementar prácticas justas y coherentes en el trato a la tripulación, de conformidad con las directrices internacionales.

**2.5.2** Estados Unidos reconoce el trabajo realizado por el Panel de Regulación del Transporte Aéreo (ATRP), el Panel Económico de Aeropuertos (AEP) y el Panel de Economía de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP) sobre el Artículo 15 del Convenio de Chicago y reconoce la importancia de hacer del Artículo 15 una prioridad máxima para la coordinación e implementación continuas durante el próximo trienio.

**2.5.3** Estados Unidos busca recordar a los Estados sus obligaciones de adherirse a las SARPS en los Anexos de la Convención, y recomienda priorizar la actualización de las Normas 5.26 a 5.29 del Anexo 9, Capítulo 5, para reflejar los avances tecnológicos modernos, permitiendo a los Estados proporcionar documentos de viaje a sus nacionales dentro de los 7 días siguientes a una solicitud de otro Estado Contratante.

## **2.6 Trata de personas**

**2.6.1** La trata de personas es un problema persistente en la industria de la aviación, que suele ser el principal medio de transporte utilizado por los traficantes. Estados Unidos invita a apoyar una resolución que subraye la importancia de prestar la debida atención a la Circular 362, *Directrices para combatir la trata de personas en la cadena de suministro de los operadores aéreos*. Esta resolución fomentará la continuación de los esfuerzos de la OACI para ayudar a los Estados en sus iniciativas para combatir la trata de personas.

## **2.7 Inmigración ilegal**

**2.7.1** Las organizaciones criminales transnacionales desempeñan un papel importante en el tráfico ilícito de migrantes y operan con casi total impunidad en múltiples jurisdicciones para facilitar el rápido traslado de clientes desde el origen hasta el destino, a menudo por rutas indirectas. Estos grupos bien organizados se coordinan a través de fronteras internacionales, aprovechan las rutas de la aviación comercial y tienen poca consideración por la seguridad de las personas objeto del contrabando humano. Desmantelar las redes criminales que facilitan la migración ilegal requiere la cooperación internacional de múltiples partes interesadas, incluyendo a los gobiernos nacionales, las agencias de seguridad pública, las autoridades aeroportuarias, las aerolíneas, las agencias de viajes y otros proveedores de servicios. Dado el impacto generalizado de esta cuestión en múltiples regiones y estados, y como seguimiento de la A42, los Estados Unidos continuara de colaborar con el Panel de Facilitación de la OACI para explorar la posibilidad de actualizar las SARPS existentes o introducir otras nuevas, guiados por los debates previstos en la Asamblea.

## **2.8 Intercambio de información**

**2.8.1** Estados Unidos espera elaborar documentos de información sobre los esfuerzos relacionados con las actividades de movilidad aérea avanzada, las actividades de gestión del tráfico de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la armonización internacional de las normas técnicas de los dispositivos de entrenamiento de simulación de vuelo (FSTD), los objetivos de modernización del tráfico aéreo de la FAA, las dificultades de previsibilidad y coordinación avanzada relacionadas con el reingreso aleatorio de desechos espaciales, y la definición y delimitación del espacio exterior.

Además de los temas examinados anteriormente, Estados Unidos podrá tratar de intercambiar información sobre nuevas propuestas o recomendaciones que se prevé abordarán otros temas de gran interés, entre ellos:

- Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP-CMA);
- Aumentar la eficiencia y eficacia de la OACI;
- Innovación en la aviación;
- Asistencia técnica y cooperación;
- Planes globales;
- Cuestiones relacionadas con el espectro; y
- Mecanismos regionales de apoyo a la implementación

## **3 ACCIÓN DE LA CONFERENCIA**

**3.1** Se invita a la Conferencia a:

**3.2** Utilizar la información contenida en este documento para coordinar y colaborar con los Estados Unidos en la identificación y el avance de los puntos en común durante la 42ª Asamblea de la OACI.