



A41-WP/655  
P/51  
4/10/22

## ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 33

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto, sobre la cuestión 33 ha sido aprobado por la Comisión Técnica.  
Se recomienda a la Plenaria la adopción de la resolución 33/1.

*Nota: Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta de informe.*

**Cuestión 33: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica****Gestión del tránsito aéreo, ejercicios de salvamento, extinción de incendios y cenizas volcánicas**

33.1 La Comisión considera la nota A41-WP/129, presentada por Bangladesh, en la que se informa sobre las dificultades que tienen los Estados de la Región Asia/Pacífico (APAC) para describir con exactitud las regiones de información de vuelo (FIR). La Comisión toma nota del estado de incorporación de las descripciones de FIR en el Plan de Navegación Aérea de la APAC y alienta a los Estados vecinos a coordinarse para apoyar las iniciativas que han tomado las oficinas regionales de la OACI.

33.2 La Comisión examina la nota A41-WP/86, presentada por Chequia en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea (UE)<sup>1</sup>, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)<sup>2</sup>, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y copatrocinada por Brasil. En la nota se detallan las preocupaciones con respecto a la operación de aeronaves de Estado en espacio aéreo en el que se aplica la separación vertical mínima reducida (RVSM), y se propone la inclusión de un nuevo apéndice en la resolución A40-4 de la Asamblea: *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*. Si bien es consciente del artículo 3, *Aeronaves civiles y de Estado*, del Convenio de Chicago, la Comisión apoya la intención de la propuesta y conviene en que se refleje debidamente en el apéndice I de la resolución: *Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar*. La Comisión toma nota de los talleres cívico/militares recientes y en curso realizados por la OACI, y acuerda que las consideraciones específicas planteadas en la nota A41-WP/86 se señalen a la atención del grupo o grupos expertos pertinentes.

33.3 Como resultado de las deliberaciones, la Comisión acuerda presentar la siguiente resolución para su adopción por la Plenaria en remplazo del apéndice I de la resolución A40-4 de la Asamblea:

**Resolución 33/1: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea.**

*Considerando* que, mediante la resolución A15-9, la Asamblea resolvió adoptar, en cada período de sesiones para el cual se crease una Comisión Técnica, una declaración consolidada de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea actualizados a la fecha de clausura de ese período de sesiones;

*Considerando* que la Asamblea adoptó, mediante la resolución ~~A38-12~~A40-4, apéndices A a O inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el ~~38~~40º período de sesiones de la Asamblea;

*Considerando* que la Asamblea ha examinado las propuestas formuladas por el Consejo para la enmienda de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la resolución ~~A38-12~~A40-4, apéndices A a O inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el ~~40~~41º período de sesiones;

*Considerando* que un criterio o práctica correspondiente que deba aplicarse permanentemente durante un período de más de tres años debería considerarse como criterio permanente o práctica correspondiente; y

*Considerando* que el texto contenido en los documentos normativos o autorizados y fáciles de obtener de la OACI, como los Anexos, planes mundiales, reglamentos internos e instrucciones para las reuniones de navegación aérea, normalmente debería excluirse de las declaraciones consolidadas, incluidas, en particular, a las prácticas correspondientes;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve que:*
  - a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI en materia de navegación aérea existentes al concluir el 40<sup>o</sup>41<sup>o</sup> período de sesiones de la Asamblea; y
  - b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios.
2. *Pide* al Consejo que mantenga en examen la Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea y que notifique a la Asamblea cuando se requieran cambios en la misma; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución ~~A38-12~~A40-4 con sus apéndices, y a la Resolución A15-9.

[...]

## APÉNDICE I

### **Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar**

*Considerando* que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar y que un gran número de instalaciones y servicios de navegación aérea están a disposición y son utilizados tanto por la aviación civil como por la aviación militar;

*Considerando* que el Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional declara que sus signatarios convinieron “en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

*Considerando* que el artículo 3 a) del Convenio establece que “el Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado” y que el artículo 3 d) prescribe que, “cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, los Estados contratantes tengan debidamente en cuenta la seguridad operacional de la navegación de las aeronaves civiles”;

*Reconociendo* que el tránsito aéreo civil en crecimiento y el tránsito aéreo militar en misiones se beneficiarían considerablemente con un uso más flexible del espacio aéreo y que no se ha llegado a soluciones satisfactorias del problema del acceso al espacio aéreo en todas las áreas;

*Considerando* que el uso flexible del espacio aéreo, tanto por el tránsito aéreo civil como por el militar puede considerarse como el objetivo final, que la mejora de la coordinación y la cooperación cívico-militar constituye una forma inmediata de abordar de manera más eficiente la gestión del espacio aéreo; y

*Recordando* que el concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería constituir un recurso utilizable, que cualquier restricción en el uso de cualquier volumen particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria y que todo el espacio aéreo debería manejarse en forma flexible; y

*Considerando* que la aplicación de una separación vertical mínima reducida (RVSM) aporta muchas ventajas, entre otras, una mayor capacidad de espacio aéreo, un ahorro de costos y una reducción del impacto ambiental, que se basa en estrictos requisitos de capacidad de mantenimiento de la altitud de las aeronaves, que puede afectarse incluso por pequeñas modificaciones de la célula;

*La Asamblea resuelve* que:

1. la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;
2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados miembros para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2;
3. el Secretario General proporcionará asesoramiento y orientación sobre las mejores prácticas en la coordinación y cooperación cívico-militar;
4. los Estados miembros podrán incluir, cuando corresponda, a representantes de las autoridades militares en sus delegaciones a las reuniones de la OACI; y
5. la OACI constituye un foro internacional que contribuye a facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y a realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares.

### **Prácticas correspondientes**

1. Los Estados miembros deberían iniciar o mejorar la coordinación y cooperación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la cláusula dispositiva 1 anterior.
2. Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la cláusula dispositiva 2, el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.

3. Los Estados miembros deberían revisar las prácticas existentes para asegurarse de que la aprobación de la operación de aeronaves de Estado en espacio aéreo en donde se aplica la separación vertical mínima reducida (RVSM) se realice, ya sea en cumplimiento de los requisitos de capacidad de mantenimiento de la altitud asociados, o de una manera equivalente, y tenga en cuenta cualquier modificación ulterior de la célula. Además, en la mayor medida posible, los Estados miembros deberían facilitar la participación de aeronaves de Estado apropiadas en programas técnicos de monitoreo de altitud para garantizar el cumplimiento continuo de tales requisitos, a fin de aplicar la política mencionada en las cláusulas dispositivas 1 y 2 que anteceden.

34. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación y cooperación cívico-militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales, conforme a las cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 que anteceden.

33.4 La Comisión examina la nota A41-WP/68, presentada por Pakistán, que contiene información sobre las medidas existentes y propuestas para mitigar el impacto de los vuelos en tránsito de larga distancia que atraviesan la FIR Kabul, a fin de gestionar eficazmente el flujo de la aviación civil internacional, de manera colaborativa con Estados adyacentes. La Comisión toma nota de las actividades de Pakistán y del establecimiento del equipo de coordinación de contingencias (CCT) por la OACI, de conformidad con las disposiciones aplicables del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, para facilitar los debates y acuerdos colaborativos, y alienta la participación activa de todas las partes interesadas pertinentes.

33.5 La Comisión considera la nota A41-WP/399, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), en la que se presenta un método de análisis de riesgo del ingreso de aeronaves en espacio aéreo RVSM sin coordinación previa, para evaluar el impacto en la seguridad operacional. La Comisión recuerda las disposiciones de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) relativas a las responsabilidades de una dependencia de servicios de tránsito aéreo cuando observa la presencia de una aeronave no identificada en su zona. La Comisión toma nota del trabajo que está realizando la OACI sobre la RVSM y conviene en que el contenido de la A41-WP/399 se señale a la atención del grupo experto apropiado.

33.6 La Comisión examina la nota A41-WP/132, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se proponen mejoras al proceso de delimitación del espacio aéreo sobre alta mar y no soberano. La Comisión reconoce la necesidad de contar con criterios objetivos para determinar si las enmiendas propuestas de los planes regionales de navegación aérea en este sentido garantizan la seguridad operacional y optimizan la eficiencia y la economía, tanto para proveedores como para usuarios de los servicios. La Comisión recomienda que la OACI estudie y enmiende los procedimientos y la política aplicables a la delimitación del espacio aéreo, según se considere necesario, con sujeción a las prioridades existentes financiadas con el presupuesto de 2023-2025 y a la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. La Comisión hizo hincapié en que ningún nuevo criterio debería aplicarse de forma retroactiva.

33.7 La Comisión examina la nota A41-WP/278, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), que contiene información sobre la iniciativa del Estado de diseñar capacitación técnica especializada sobre investigación de accidentes para el personal de servicios de salvamento y extinción de incendios (RFFS), como respuesta a la demanda de calidad y conocimientos expertos en el trabajo preliminar de investigación de accidentes en el lugar del suceso. La Comisión subraya que los RFFS deben centrarse en la ejecución de tareas de REFF y que cualquier capacitación en investigación de accidentes dirigida a los RFFS debería limitarse a acciones para preservar el lugar del accidente y proteger las pruebas transitorias hasta que llegue al lugar el equipo de investigación de accidentes.

33.8 La Comisión considera la nota A41-WP/398, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Panamá y la República Dominicana, referente a una función ampliada de los RFFS para aumentar el nivel de seguridad operacional en materia de prevención de incendios y/o accidentes en las instalaciones aeroportuarias. La Comisión reconoce la importancia de las actividades de seguridad operacional y prevención que realizan los RFFS, siempre que tales actividades no afecten su responsabilidad principal de salvar vidas en el caso de un accidente o incidente de aviación que ocurra en un aeródromo o en sus alrededores.

33.9 La Comisión examina la nota A41-WP/346 Revisión Núm.1, presentada por Nueva Zelanda, en la que se destaca la importancia de los ejercicios periódicos de cenizas volcánicas para garantizar la máxima preparación para afrontar eventos volcánicos. Tomando nota de que en cada región de la OACI se realizan con regularidad ejercicios de cenizas volcánicas, la Comisión alienta a los Estados miembros a seguir colaborando con la OACI en este sentido, y a dar seguimiento a las lecciones extraídas. La Comisión también destaca la importancia de instalar infraestructura de comunicaciones apropiada para la difusión efectiva de avisos de los observatorios de volcanes destinados a la aviación (VONA).

#### **Asuntos varios**

33.10 La Comisión examina la nota A41-WP/175, presentada por Chequia en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea (UE)<sup>1</sup>, los demás Estados miembros de la CEAC<sup>2</sup>, Canadá y EUROCONTROL, copatrocinada por Brasil, Nueva Zelanda y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA); la nota A41-WP/255, presentada por Estados Unidos; y la nota A41-WP/421, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), apoyada por Costa Rica, Panamá y la República Dominicana. La Comisión toma nota de las propuestas para el perfeccionamiento del Marco de Confianza para la Aviación Internacional (IATF) de las notas A41-WP/175 y A41-WP/255, así como del avance en el desarrollo y aplicación del Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información (ISMS) para los servicios de navegación aérea (ANS) y los siguientes pasos previstos descrito en la nota A41-WP/421. La Comisión toma nota de que ya está en curso la formulación de requisitos relativos a la seguridad de la información, y de que también se está creando un nuevo grupo experto. En ese sentido, la Comisión conviene en que el contenido de las notas se señale a la atención del grupo experto.

33.11 La Comisión examina la nota A41-WP/90, presentada por Irán (República Islámica del), en la que se destacan los beneficios y las dificultades del uso de sistemas de inteligencia artificial (IA) en la aviación. La Comisión toma nota de que el uso de IA ya se está estudiando en grupos expertos en datos, análisis e innovaciones. Tomando nota de la aplicabilidad de la resolución A40-27: *Innovación en la aviación*, la Comisión acuerda remitir el contenido de la nota A41-WP/90 a los grupos expertos pertinentes.

33.12 La Comisión examina la nota A41-WP/337, presentada por Colombia, apoyada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), referente al estado de implementación de la vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) en la Región SAM. Tomando nota del buen progreso de los Estados de la Región SAM y de las iniciativas de la OACI a nivel mundial y regional para apoyar la aplicación de la ADS-B, incluido el intercambio de información, la Comisión conviene en que el contenido de la nota A41-WP/337 se remita a los grupos expertos apropiados.

33.13 La Comisión examina la nota A41-WP/183 presentada por los Emiratos Árabes Unidos sobre el uso de documentos en formato digital a bordo de la aeronave. En la nota se destaca la necesidad de formular orientaciones sobre el uso de esos formatos y de que los Estados los acepten como válidos. La Comisión toma nota de que esta tarea ya se está adelantando, y acuerda remitir el contenido de la nota A41-WP/183 al grupo experto pertinente.

33.14 La Comisión examina la nota A41-WP/338, presentada por Chile, y apoyada por los 20 Estados miembros de la CLAC<sup>3</sup>, Guyana y Suriname. En la nota se destaca la necesidad de incorporar prácticas de capacitación y certificación adaptables a las nuevas tecnologías y procesos que debe enfrentar el personal de control de tránsito aéreo que opera los sistemas actuales y operará los sistemas futuros, alineados al concepto de Instrucción y Evaluación Basadas en Competencias (CBTA). La Comisión recuerda la resolución A40-25 de la Asamblea: *Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación*, toma nota del trabajo que está realizando la OACI sobre este tema y acuerda remitir los detalles de la nota A41-WP/338 al grupo experto pertinente.

33.15 La Comisión examina la nota A41-WP/215, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, relativa al enfoque que se ha adoptado en el Estado para implementar la CBTA sobre mercancías peligrosas. Agradeciendo el ofrecimiento de los Emiratos Árabes de invitar a los Estados miembros a participar en los cursos, la Comisión conviene en remitir el contenido de la nota A41-WP/215 al grupo experto pertinente.

33.16 La Comisión examina la nota A41-WP/299, presentada por Singapur y la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF), en la que se destacan las presiones que imponen en la seguridad operacional las medidas que se toman por fuera de la aviación, y se propone la concertación de arreglos explícitos para la evaluación de la reglamentación sobre seguridad operacional y la cooperación. La Comisión toma nota de que se está creando un nuevo grupo experto que abordaría la gestión integrada de riesgos y conviene en remitir el contenido de la nota A41-WP/299 a este grupo experto.

33.17 Se toma nota de las notas de información presentadas por: Arabia Saudita (A41-WP/512, A41-WP/519 y A41-WP/525); Brasil (A41-WP/288 y A41-WP/291); Camerún (A41-WP/334); Canadá, Estados Unidos, Japón, Singapur y Tailandia (A41-WP/499); China (A41-WP/450 y A41-WP/462); los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)<sup>4</sup> (A41-WP/417 y A41-WP/565); Estados Unidos (A41-WP/496, A41-WP/497, A41-WP/500, A41-WP/501 y A41-WP/600); India (A41-WP/566); Indonesia (A41-WP/505 y A41-WP/508); Irán (República Islámica del) (A41-WP/113, A41-WP/114 y A41-WP/308); Omán (A41-WP/464); la República de Corea (A41-WP/548 y A41-WP/535); la República Dominicana (A41-WP/305, A41-WP/307 y A41-WP/394); Venezuela (República Bolivariana de), apoyada por Bolivia (República Plurinacional de), Panamá y la República Dominicana (A41-WP/383 y A41-WP/506); El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) (A41-WP/593) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) (A41-WP/269).

---

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

<sup>3</sup> Argentina, Aruba (Reino de los Países Bajos), Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

<sup>4</sup> Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.