



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Medio Ambiente

COOPERACIÓN REGIONAL FRENTE A SITUACIONES DE DESASTRE

Nota presentada por Colombia, “El País de la Belleza”

RESUMEN

Esta nota de estudio examina cuestiones derivadas de la ocurrencia de situaciones de desastre en los estados, proponiendo el establecimiento en la Región SAM de provisiones reglamentarias y mecanismos de cooperación internacional que permitan facilitar y agilizar la movilidad y el ingreso de aeronaves, tripulaciones y personal capacitado para la atención de desastres, así como la generación de sistemas de información que les faciliten ubicar y contactar prontamente la ayuda requerida de otros Estado.

Referencias:

Artículo 3 del Convenio sobre aviación Civil Internacional

Anexo 9 al Convenio

AN-Conf/14-WP/141 30/6/24 COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA LA EXTINCIÓN DE INCENDIOS DE GRAN MAGNITUD (Presentada por Colombia)

**Objetivos Estratégicos
de la OACI:**

*Seguridad operacional.
Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
Seguridad de la aviación y facilitación.
Cada vuelo es seguro (Safety and Security)
La aviación proporciona movilidad fluida,
accesible y
confiable para todos
Ningún País se queda atrás.*

1. Introducción

1.1 El uso de aeronaves ha demostrado ser altamente efectivo en la atención de todo tipo de desastres naturales o antrópicos.

1.2 Por ejemplo, ante grandes incendios forestales, la aplicación de agua o retardantes de fuego desde el aire empleando aeronaves especialmente equipadas, ha sido un medio realmente eficaz para combatirlos, tal como se mencionó en Nota de Estudio presentada por Colombia durante la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea realizada en Montreal el año anterior (AN-Conf/14-WP/141). Ello quedó

demostrado en los incendios que afectaron varios países de la región, como Brasil, Bolivia, Chile, Ecuador y Colombia durante el año 2024, al igual que en los Estados Unidos, al empezar el presente año 2025.

1.3 Lo propio puede decirse de las misiones de socorro y apoyo humanitario ante desastres naturales como terremotos, durante los cuales el transporte de personal y equipos por vía aérea resulta indispensable para apoyar las tareas de rescate. Cabe recordar que buena parte de Sur América, frecuentemente ha sido objeto de intensa actividad sísmica, con lo que la cuestión adquiere especial interés para la región.

1.4 En el caso de las actividades de búsqueda y salvamento de embarcaciones o aeronaves perdidas o accidentadas, el desarrollo de esas misiones sería impensable si no se contara con el apoyo aéreo, como pudo verse en Colombia durante la búsqueda y rescate de los cuatro niños que sobrevivieron a un accidente en la Selva del Amazonas en Colombia en 2023.

1.5 Adicionalmente, el ingreso y salida de los Estados de estas aeronaves, sus tripulantes y demás personal transportado, así como sus equipos, no siempre ha sido lo suficientemente expedito, como tampoco su tránsito o escala sobre el territorio de terceros Estados, lo que sumado a lo anterior puede igualmente resultar en la pérdida de tiempo valioso para atender la emergencia. Por lo anterior, es fundamental establecer un marco normativo y jurídico, con sus correspondientes mecanismos de cooperación internacional que permitan facilitar y agilizar la movilidad y el ingreso de aeronaves, tripulaciones y personal capacitado para la atención de desastres, mediante la flexibilización en la concesión de permisos de ingreso y procedimientos aduaneros, así como de operación.

1.6 En el mismo orden de ideas, se necesitan procedimientos de ingreso y salida de aeronaves y personal, más específicos que los actualmente previstos en el Anexo 9 al Convenio de Chicago, para lograr mayor agilidad y rapidez en el apoyo que puedan ofrecer otros Estados.

1.7 Es importante considerar que no todas las aeronaves empleadas para la extinción de incendios son necesariamente civiles, sino que algunas podrían ser aeronaves de Estado, motivo por el cual se debe plantear la posibilidad de otorgar el mismo tratamiento expedito a estas aeronaves, teniendo en cuenta lo establecido en el literal (c) del artículo 3 del Convenio de Chicago.

1.8 Sin embargo, los Estados no siempre disponen de información que les permita de primera mano saber a qué otros Estados acudir y con qué aeronaves, equipos o personal cuentan o cuáles podrían ofrecerles en un determinado caso. No disponer de esa información implica destinar valioso tiempo para averiguarlo y hacer los contactos pertinentes, lo que conlleva demoras capaces de agravar la situación, por lo cual para hacer frente a esa situación, también se hace necesaria la adopción de medidas que permitan disponer de información en cuanto a qué Estado o Estados estaría en capacidad de ofrecer ayuda y con qué organizaciones, personas, aeronaves y equipos cuenta para ello.

2. **Discusión**

2.1 La gran magnitud que pueden alcanzar los desastres naturales o antrópicos puede superar la capacidad de respuesta del Estado afectado, obligándolo a acudir a la ayuda de otros Estados, preferiblemente vecinos para mayor rapidez.

2.2 Por otra parte, es necesario dar un mayor alcance a las prescripciones del Anexo 9. Este contiene prescripciones sobre “Vuelos de socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejantes en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas” Esas disposiciones ciertamente

comprometen a los estados a facilitar la entrada, la salida y el tránsito por su territorio de las aeronaves que realicen vuelos de socorro, de organizaciones internacionales reconocidas por las Naciones Unidas, o en nombre de estas, o bien de los Estados o en nombre de ellos, pero no son lo suficientemente detalladas como para facilitar la manera de llevar ese mecanismo de cooperación a la práctica.

2.3 La misma norma internacional define los vuelos de socorro como: (...) los que se realizan para mitigar los efectos de las catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejante en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas.” Durante un desastre y en plena situación de emergencia no siempre será fácil establecer de manera rápida si se requiere o no ayuda de las Naciones Unidas. En ese momento lo único determinante seguramente será que la magnitud del desastre ha excedido o está a punto de exceder la capacidad del Estado para enfrentarla de manera efectiva, independientemente que la ayuda requerida provenga o no la de las Naciones Unidas.

2.4 Como es natural, el Anexo indica a los Estados en términos generales, que hacer, pero no cómo hacerlo. Se requiere en consecuencia un instrumento o documento adicional que permita a los Estados solicitar u ofrecer la ayuda requerida acompañado de un procedimiento muy ágil para llevarlo a la práctica, de modo que el ingreso del personal, aeronaves y equipos, así como el tránsito sobre terceros Estados sea realmente expedito.

2.5 Es necesario tener en cuenta que el personal al igual que las aeronaves empeladas en esas misiones no siempre será de carácter civil. En conciencia será necesario asegurar que cuando se trate de aeronave de Estado, se les dé un tratamiento similar que el dado a las civiles, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 3 (c) del Convenio de Chicago.

2.6 Además de lo anterior, será muy conveniente contar con un registro o base de datos en los que se pueda consultar ágilmente los recursos como personal, aeronaves o equipos de que dispone y que estaría en capacidad de ofrecer cada Estado.

2.7 También es importante que los Estados tengan en cuenta los costos que este servicio o apoyo podría representarles y los arreglos a que deberían llagar en ese sentido.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

1. Que la OACI Región SAM

- a) Establezca un marco normativo y jurídico, con sus correspondientes mecanismos de cooperación internacional que permitan facilitar y agilizar la movilidad y el ingreso de aeronaves, tripulaciones y personal capacitado para la atención de desastres, mediante la flexibilización en la concesión de permisos de ingreso y procedimientos aduaneros, así como de operación.
- b) Construya sistema de información con la relación de organizaciones, aeronaves, personal y equipos que cada Estado estaría en capacidad de aportar u ofrecer a los demás en caso de ser necesario para atender desastres naturales o antrópicos.