



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 22: Preparación de una declaración refundida actualizada de los criterios permanentes de la OACI en materia de navegación aérea

DELIMITACIÓN DEL ESPACIO AÉREO PARA LA PROVISIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

(Nota presentada por los Estados Unidos de América)

RESUMEN

La presente nota respalda el criterio permanente de la OACI que establece que las regiones de información de vuelo (FIR) deben definirse sobre la base de consideraciones técnicas y operacionales, y recomienda que el espacio aéreo no se segmente para fines que no contribuyan a la seguridad o eficiencia operacional de la gestión del tránsito aéreo (ATM).

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4.

REFERENCIAS

A35-WP/8	<i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082)
Anexo 2 — <i>Reglamento del aire</i>	
Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i>	
<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300) (el Convenio de Chicago), se reconoce que “*todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio*”. La OACI y sus Estados contratantes tomaron conciencia hace mucho tiempo de que la mejor manera de salvaguardar la soberanía consiste en delegar la responsabilidad de los servicios de navegación aérea mediante el establecimiento de regiones de información de vuelo (FIR). La OACI tiene el criterio de unir y ampliar las FIR para lograr una mayor eficiencia, siempre que sea posible.

1.2 Recientemente, varios Estados contratantes han propuesto dividir en segmentos menores las FIR establecidas para fines ajenos a la gestión eficiente del tránsito aéreo. A menudo, esas propuestas obedecen a motivos políticos y otras consideraciones no relacionadas con la seguridad operacional. Pero en algunos casos, están motivadas por un interés por tener una participación en los derechos de usuario disponibles. En el marco de los principios rectores de la OACI, los derechos de usuario deben guardar una proporción razonable respecto del costo de la provisión de los servicios.

1.3 En el Convenio de Chicago, las resoluciones de la Asamblea, el Anexo 11 y otros textos de orientación de la OACI, se ha dispuesto que las FIR se deben establecer y diseñar en función de la eficiencia de las corrientes de tránsito, y que sólo deberían imponerse derechos de usuario para cubrir los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea según las necesidades identificadas en los planes regionales de navegación aérea.

2. ANÁLISIS

2.1 La segmentación de las FIR establecidas para otros fines que no sean: 1) la mayor eficiencia operacional y 2) la conservación de los niveles actuales de seguridad operacional es contraria a las resoluciones y directrices de la OACI.

2.2 El Anexo 11 (en su párrafo 2.1.1 y en la nota que lo acompaña) confirma que el criterio sobre el que se basa el establecimiento de las FIR no tiene una relación directa con la soberanía:

“Nota.— Si un Estado delega en otro la responsabilidad del suministro de servicios de tránsito aéreo sobre su territorio, lo hace sin derogación de su soberanía nacional. Análogamente, la responsabilidad del Estado suministrador se limita a consideraciones técnicas y operativas, y no sobrepasa las pertinentes a la seguridad y facilitación del movimiento de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo de que se trate.”

En el párrafo 2.1.2 del Anexo 11, se establece además que la responsabilidad de suministrar servicios de tránsito aéreo (ATS) en el espacio aéreo sobre alta mar se determinará sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea.

2.3 En la Resolución A33-14 de la Asamblea, en su Apéndice N, Cláusula dispositiva 1, se establece específicamente que:

“los límites de los espacios aéreos ATS, ya sea sobre los territorios de los Estados o sobre alta mar, se determinarán basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, a fin de garantizar el más alto grado de eficacia y economía, tanto para los proveedores como para los usuarios de los servicios”.

2.4 Asimismo, la Práctica correspondiente núm. 1 de la misma Resolución indica lo siguiente:

“Los Estados contratantes deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente y económica posible los espacios aéreos ATS, la ubicación óptima de los puntos de transferencia de responsabilidad y los procedimientos más eficientes de coordinación, en colaboración con otros Estados interesados y con la Organización”.

2.5 En octubre de 2003, la 11ª Conferencia de navegación aérea de la OACI respaldó el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM), que insta a que:

“la OACI, los Estados y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) consideren el concepto operacional de ATM mundial como el marco global común para guiar la planificación para la implantación de los sistemas ATM y concentrar toda la labor de desarrollo ATM”.

2.6 El concepto operacional establece, en parte, que:

“2.2.2 Si bien se reconoce la soberanía, el espacio aéreo se organizará a escala mundial. Se reducirán a un mínimo las áreas homogéneas ATM y/o áreas de encaminamiento y se considerará la posibilidad de unir áreas adyacentes. Los miembros interesados de la comunidad ATM emprenderán la planificación estratégica de toda área que se defina. El proveedor de servicios ATM que esté a cargo de ese espacio aéreo efectuará modificaciones tácticas en el espacio aéreo específico.

2.2.3 Se realizará una planificación coordinada entre áreas adyacentes con el objetivo de lograr un solo continuo de espacio aéreo. El espacio aéreo dentro de ese continuo estará libre de incongruencias y discontinuidades operacionales. Se organizará el espacio aéreo para dar cabida, en su momento oportuno, a las necesidades de los distintos tipos de usuarios. La transición entre áreas será en todo momento transparente para los usuarios.”

2.7 Cabe señalar además que el Artículo 15 del Convenio de Chicago establece, entre otras disposiciones, que:

“Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.”

2.8 La OACI ha establecido que sólo pueden imponerse derechos para cubrir los costos de las instalaciones y servicios que otorgan beneficios al transporte aéreo internacional. En la introducción de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), se incluye lo siguiente:

Alcance y proliferación de los derechos

8. El Consejo recomienda que los Estados:

- i) *permitan la imposición de derechos únicamente para servicios y funciones que se proporcionan para operaciones de aviación civil o que tienen relación directa o que en definitiva son beneficiosos para las mismas.*
- ii) *se abstengan de imponer derechos que discriminen a la aviación civil internacional en relación con otros medios de transporte internacional.*

2.9 En el mismo documento (Doc 9082), en el párrafo 38 ii), se establece lo siguiente:

“Los costos que se han de considerar deben ser los calculados en relación con las instalaciones y servicios, incluyendo los servicios de satélites, previstos y establecidos con arreglo a los planes regionales de navegación aérea de la OACI, complementados en caso necesario, de conformidad con recomendaciones formuladas por la pertinente reunión regional de navegación aérea de la OACI, y aprobadas por el Consejo. Debería excluirse toda otra instalación o servicio, a menos que se proporcione a petición de los explotadores, y debería excluirse también el costo de las instalaciones o servicios proporcionados mediante contrato o por los propios transportistas, así como todo gasto excesivo imputable a su construcción, funcionamiento o mantenimiento.”

2.10 En la Resolución A33-19 de la Asamblea, Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, Apéndice F, Sección II, se señala que *“...debería mantenerse un cierto equilibrio entre los respectivos intereses financieros de los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea y de las líneas aéreas”*. Los planes regionales de navegación aérea deberían reflejar una demarcación del espacio aéreo basada en la eficiencia y economía para los usuarios y proveedores, manteniendo ese equilibrio.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La segmentación del espacio aéreo por razones políticas o para recaudar derechos de usuario adicionales no sólo reduce la eficiencia y aumenta el costo para los usuarios innecesariamente, sino que es contraria a los criterios establecidos por la OACI desde hace mucho tiempo.

3.2 La división de las FIR establecidas en segmentos menores de espacio aéreo aumenta los requisitos de coordinación y la carga de trabajo de los controladores de tránsito aéreo sin proporcionar beneficios a los usuarios. Además, esa división adicional del espacio aéreo puede conllevar una reducción del nivel de seguridad operacional como resultado del incremento de los cambios de frecuencia que acarrea la segmentación del espacio aéreo.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a aprobar la enmienda del Apéndice N de la A33-14 que se presenta en la nota A35-WP/8, con los cambios propuestos en el apéndice de la presente nota.

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A35-X (en sustitución de la Resolución A33-14)

APÉNDICE N

Delimitación de los espacios aéreos de los servicios de tránsito aéreo (ATS) en los planes regionales de navegación aérea

...

La Asamblea resuelve, por lo que concierne a los planes regionales de navegación aérea, que:

1. ~~los límites de los límites de~~ los espacios aéreos ATS, ya sea sobre los territorios de los Estados o sobre alta mar, ~~se determinarán y delimitarán~~ ~~establecerán~~ basándose en consideraciones de carácter técnico y operacional, a fin de garantizar ~~el más alto grado de~~ la seguridad operacional y ~~optimizar la~~ eficacia y economía, tanto para los proveedores como para los usuarios de los servicios;
2. ~~el espacio aéreo ATS establecido no deberá segmentarse por razones que no estén basadas en consideraciones técnicas, operacionales y de seguridad operacional;~~

— FIN —