



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

**ASPECTOS ATM Y PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL
EN LA FIR SIMFEROPOL**

(Nota presentada por Ucrania)

RESUMEN

En la presente nota se describe la situación actual respecto a la gestión del tránsito aéreo (ATM) y los problemas de seguridad operacional en la región de información de vuelo (FIR) Simferopol, en particular en el espacio aéreo sobre alta mar, donde la responsabilidad por servicios de tránsito aéreo (ATS) está delegada en Ucrania; y se presentan medidas para normalizar las operaciones de vuelo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que figura en la presente;
- b) apoyar los esfuerzos emprendidos por Ucrania en estrecha cooperación con organizaciones internacionales y otras autoridades estatales de aviación para normalizar las operaciones de vuelo en el espacio aéreo sobre alta mar en la FIR Simferopol como medio posible para avanzar y hallar una solución aceptable para normalizar los movimientos de tránsito en dicho espacio aéreo;
- c) pedir a la Federación de Rusia que se adhiera estrictamente al Convenio de Chicago y sus Anexos y retire sus publicaciones de información aeronáutica, relacionadas con el espacio aéreo en la FIR Simferopol, en particular sobre alta mar; y
- d) convenir en que la OACI adopte medidas eficaces para responsabilizar a los Estados miembros que violen el Convenio de Chicago y sus Anexos, incluida la interferencia en el suministro de servicios de navegación aérea (ANS) en el espacio aéreo internacional que esté bajo la responsabilidad de otro Estado miembro.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo</i> <i>Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica</i> <i>Resolución 68/262 de la Asamblea General de las Naciones Unidas — Integridad territorial de Ucrania</i> <i>Decisión EUR/NAT96/38-ATS del Consejo de la OACI del 17 de febrero de 1997</i> <i>Plan Europeo de Navegación Aérea (Doc 7754)</i>

	<p>AN-Conf/13-WP/245 Informe de la decimotercera Conferencia de navegación aérea Comunicación EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) de la OACI, del 3 de diciembre de 2018 Decisión 58/01 de GEPNA – Actualización de la tabla AIC 02/18 sobre deficiencias de navegación aérea en la Región EUR publicada por Ucrania Publicación de Ucrania: <i>Fundamento de seguridad operacional respecto al suministro de servicios de navegación aérea dentro del espacio aéreo ucranio y el espacio aéreo sobre alta mar, donde la responsabilidad en materia de ATS está delegada en Ucrania en virtud de acuerdos internacionales</i> Publicación de Ucrania: <i>Seguimiento posterior a la implantación de la vigilancia de la seguridad operacional y utilización de rutas ATS disponibles para planificación de vuelos dentro del espacio aéreo sobre alta mar, donde la responsabilidad en materia de ATS está delegada en Ucrania en virtud de acuerdos internacionales</i></p>
--	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Ucrania apoya firmemente la voluntad de la OACI de garantizar la seguridad operacional y la seguridad y eficiencia de la aviación civil internacional y considera que el estricto cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y sus Anexos, los documentos de la OACI y las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas reviste suma importancia para todos los Estados miembros de la OACI y las partes interesadas de la comunidad de aviación en el difícil entorno moderno.

1.2 No obstante, la aviación civil internacional se ha enfrentado con una situación en que un Estado miembro de la OACI no observaba disposiciones fundamentales del Convenio de Chicago y sus Anexos, lo que redundaba en posibles riesgos para la navegación aérea internacional.

2. FIR SIMFEROPOL

2.1 La FIR Simferopol abarca el espacio aéreo soberano de Ucrania y el espacio aéreo sobre alta mar. La responsabilidad de suministrar servicios de tránsito aéreo (ATS) sobre alta mar en dicha FIR fue delegada en Ucrania en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, según lo aprobado mediante la Decisión EUR/NAT96/38-ATS del Consejo de la OACI, del 17 de febrero de 1997, que fue prescrita por el Plan Europeo de Navegación Aérea (Doc 7754) y figura ahora en el eANP. Por consiguiente, Ucrania es el único Estado reconocido a nivel internacional como responsable del suministro de ATS en dicha FIR y de la publicación de información aeronáutica relativa a la misma.

2.2 En abril de 2014, de manera unilateral y en contradicción con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las normas de la OACI y el eANP EUR, la Federación de Rusia anunció que el espacio aéreo en la FIR Simferopol, incluido el espacio aéreo sobre alta mar, está bajo su propia responsabilidad.

2.3 Como resultado de ello, la Federación de Rusia sigue publicando información aeronáutica relativa a la FIR Simferopol, desempeña actividades peligrosas sin la debida coordinación con Ucrania y trató de interferir con los ATS suministrados por Ucrania. Cabe señalar que dichas acciones de la Federación de Rusia se extienden más allá del espacio aéreo soberano de Ucrania, hasta el espacio aéreo internacional sobre el mar Negro, lo que contradice el Convenio de Chicago, sus Anexos 11 y 15 y el eANP EUR de la OACI y puede plantear un peligro para los vuelos dentro del espacio aéreo internacional sobre alta mar que está bajo responsabilidad de Ucrania.

2.4 Las mencionadas medidas adoptadas por la Federación de Rusia resultaron en una reducción significativa de la utilización eficiente del espacio aéreo dado que los explotadores de aeronaves a menudo prefieren rutas más largas evitando la FIR Simferopol. Dicha reconfiguración de los movimientos de tránsito aéreo amplió los problemas de carga de trabajo en materia de capacidad y control de tránsito aéreo (ATC) en las FIR adyacentes. Considerando el aumento continuo del tránsito, esto constituye un problema no solo para Ucrania sino para la red en su totalidad.

2.5 No obstante, Ucrania despliega esfuerzos sostenidos para reanudar operaciones de vuelo normales en el espacio aéreo sobre el mar Negro. Entre otras cosas, Ucrania:

- a) estableció la zona prohibida UKP35 (SFC–UNL) por encima de la República Autónoma de Crimea, incluidas las aguas territoriales, guiada por su derecho en virtud de los Artículos 1, 2, 9 (a y b), sin distinción de nacionalidad para todos los Estados;
- b) organizó el suministro continuo de ATS en la FIR Simferopol a partir de centros ATM ucranios adyacentes situados en Odesa y Dnipro en estricto cumplimiento del Anexo 11 de la OACI;
- c) elaboró, en estrecha cooperación con EUROCONTROL y otras partes interesadas de la aviación, el fundamento de seguridad operacional que contiene pruebas y medidas de mitigación de riesgos para asegurar la aceptación de riesgos relacionados con el suministro de servicios de navegación aérea dentro del espacio aéreo sobre alta mar donde la responsabilidad en materia de ATS está delegada en Ucrania (fundamento de seguridad operacional);
- d) demostró a la comunidad de aviación que no tiene ningún problema técnico o de procedimientos para suministrar servicios en el espacio aéreo bajo su responsabilidad;
- e) implantó procedimientos especiales para la planificación de vuelos y el uso de cuatro rutas ATS aplicando aproximación por fases para normalizar las operaciones de vuelo sobre alta mar en la FIR Simferopol;
- f) ha estado ejerciendo continuamente vigilancia posterior a la implantación (PIM) de los mencionados procedimientos especiales, lo que demuestra la eficacia de la mitigación de riesgos aplicada. Explotadores de aeronaves de diferentes Estados y regiones utilizan regularmente el espacio aéreo ATS sobre alta mar. Se han realizado más de 77 000 vuelos (al mes de junio de 2019) durante el seguimiento posterior a la implantación; y
- g) estableció un mecanismo de intercambio de información con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) de la Unión Europea, al menos una vez al mes, respecto a los resultados detallados de la PIM, como se menciona en el apartado f).

2.6 Ucrania adopta una postura activa en el ámbito internacional y coopera estrechamente con organizaciones internacionales y autoridades estatales de aviación a fin de normalizar los movimientos de tránsito aéreo sobre alta mar en la zona del mar Negro. Información actualizada:

- a) durante la 13ª Conferencia de navegación aérea, Ucrania presentó una nota de estudio en la que se describen los aspectos ATM en la FIR Simferopol relacionados con la

seguridad operacional de los vuelos civiles internacionales. Se informó también al Comité acerca de la labor en curso del Equipo especial sobre el mar Negro del Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea (GEPNA) de la OACI, encaminada a seguir buscando soluciones posibles para normalizar las operaciones de vuelo. Esto incluía una posible aproximación por fases para facilitar los movimientos de tránsito y los aspectos de capacidad y carga de trabajo ATC en las FIR adyacentes. El Comité acogió con satisfacción el compromiso de todos los Estados de cumplir el Convenio de Chicago y sus Anexos, cooperar a fin de garantizar la seguridad operacional de los vuelos en el espacio aéreo sobre el mar Negro y abstenerse de toda medida que pueda afectar directa o indirectamente a la seguridad operacional;

- b) cabe señalar que la Conferencia no respaldó una propuesta de la Federación de Rusia relativa a la necesidad de una auditoría (evaluación) técnica de la capacidad de los Estados adyacentes al mar Negro para proporcionar servicios de navegación aérea completos para la FIR Simferopol, incluidas operaciones de búsqueda y salvamento en esa región, ni su propuesta de enmendar el Plan Europeo de Navegación Aérea; y
- c) la OACI publicó la comunicación EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) relativa a la actualización de la información promulgada sobre operaciones de aeronaves en las FIR Simferopol y Dnipro, reemplazando a las anteriores comunicaciones EUR/NAT 15-0420.TEC (FOL/CUP) del 18 de agosto de 2015 y EUR/NAT 14-0243.TEC (FOL/CUP) del 2 de abril de 2014. La OACI recuerda los procedimientos promulgados por Ucrania mediante una circular de información aeronáutica, así como una serie de NOTAM que surtieron efecto a partir del 27 de agosto de 2015, como medida de apoyo a operaciones seguras por un número limitado de rutas ATS en la parte occidental de la FIR Simferopol. En la comunicación, la OACI reafirma que, de conformidad con el eANP EUR de la OACI, Ucrania tiene la responsabilidad de proporcionar servicios de navegación aérea y recomienda que los explotadores de aeronaves consideren este hecho y demás información pertinente para reevaluar el riesgo para la seguridad operacional de los vuelos en las zonas en cuestión.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las publicaciones de información aeronáutica de la Federación de Rusia relacionadas con el espacio aéreo de la FIR Simferopol, en particular sobre alta mar, contradicen los Anexos 11 y 15 de la OACI (como se reconoce también en la Decisión 58/01 de GEPNA) y constituyen los principales obstáculos para una utilización eficiente de la FIR Simferopol.

3.2 Ucrania sigue suministrando servicios de navegación aérea seguros y adopta medidas graduales para normalizar los movimientos de tránsito aéreo sobre alta mar en la FIR Simferopol para la aviación civil internacional. No obstante, Ucrania considera que unos esfuerzos consolidados facilitarían en gran medida la normalización de las operaciones de vuelo en las mencionadas regiones.

3.3 Ucrania adopta medidas necesarias basadas en aspectos de seguridad operacional para salvaguardar la navegación aérea y sigue proporcionando servicios apropiados dentro del espacio aéreo bajo su responsabilidad, en pleno cumplimiento del Convenio de Chicago, las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y los acuerdos internacionales.