



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea

3.1: Propuestas para mejorar la eficiencia de los servicios de navegación aérea que contribuyen al LTAG

MEJORA DEL ESPACIO AÉREO EN ALTA MAR QUE CONTRIBUYE A LA CONSECUCCIÓN DEL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG)

(Nota presentada por la Sultanía de Omán)

RESUMEN

En esta nota, se presentan las preocupaciones estratégicas abordadas en la Región MID y se hace referencia al crecimiento del tránsito en la Región MID y en todo el mundo. Este es un aporte al logro del objetivo del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750) de seguir mejorando la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia del sistema mundial de aviación civil, al tiempo que se mejora o al menos se mantiene la seguridad operacional, y adoptar el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050, según el *Informe de la Comisión Técnica del 41º período de sesiones de la Asamblea* (Doc 10186).

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a que adopte las medidas propuestas en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 A medida que los viajes aéreos mundiales siguen en aumento, el espacio aéreo sobre alta mar en la interfaz entre las regiones Oriente Medio y Asia/Pacífico se ha convertido en un corredor de tránsito crucial para los vuelos que conectan Europa con la región de Asia y el Pacífico. Este espacio aéreo estratégico facilita el paso eficiente y seguro de numerosas aerolíneas, mejorando la conectividad entre estas dos grandes partes del mundo.

1.2 La Asamblea de la OACI, en su 41º período de sesiones, adoptó un objetivo mundial ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional de cero emisiones netas de carbono para 2050 para contribuir a lograr el objetivo de temperatura del Acuerdo de París de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). El logro del LTAG dependerá del efecto combinado de múltiples reducciones de emisiones de CO₂, incluida la adopción acelerada de tecnologías de aeronaves nuevas e innovadoras, la racionalización de las operaciones de vuelo y el aumento de la producción y uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF).

2. ANTECEDENTES

2.1 La conclusión núm. 6 de los grupos PIRG y RASG en las reuniones MIDANPIRG/20 y RASG-MID/10 trata sobre la coordinación para mejorar el espacio aéreo en alta mar entre la región MID y Asia Pacífico (APAC). La Región MID de la OACI tiene la tarea de iniciar y fomentar iniciativas interregionales y subregionales encaminadas a mejorar el espacio aéreo en la interfaz con la Región Asia/Pacífico; por otro lado, se alienta a los Estados y a las partes interesadas en la aviación a que colaboren y apoyen en las iniciativas de desarrollo del espacio aéreo encaminadas a mejorar la seguridad operacional y la eficiencia.

2.2 Refiriéndose a la séptima reunión de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Oriente Medio (DGCA-MID/7), que tuvo lugar en Riad (Arabia Saudita) del 19 al 20 de mayo de 2024, el Secretario General de la OACI, en su discurso de apertura, se refirió a los objetivos estratégicos actuales de la organización y las esferas prioritarias, y destacó:

- a) la necesidad de colaborar para alcanzar el objetivo ambicioso mundial a largo plazo (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050, señalando la importancia de los combustibles de aviación sostenibles, las nuevas tecnologías y las mejoras operacionales; y
- b) la importancia de la colaboración, afirmando que “fortalecer significativamente nuestro compromiso colectivo, tanto política como financieramente, con los programas y flujos de trabajo dentro de cada una de estas áreas primordiales nos permitirá impulsar un progreso significativo y tangible en la región de Oriente Medio y más allá”.

2.3 La región MID se enfrenta a dificultades para adaptarse al crecimiento del tránsito aéreo debido, principalmente, a la estructura de la red de rutas y a las numerosas limitaciones de las rutas en la interfaz con la región APAC. Es imperativo que la región MID optimice la estructura del espacio aéreo para dar cabida a los crecientes volúmenes de tráfico sin dejar de lado la seguridad operacional y la eficiencia.

2.4 La colaboración entre las regiones MID y APAC es esencial para garantizar un flujo fluido del tránsito aéreo y gestionar eficazmente el crecimiento del tráfico aéreo regional y mundial a fin de optimizar los flujos de tránsito para reducir las emisiones de CO₂ y así contribuir al LTAG.

2.5 Los esfuerzos armonizados facilitarán el intercambio de las mejores prácticas, mejorarán la interoperabilidad de los sistemas de navegación aérea y garantizarán la aplicación coherente de la navegación basada en la performance en todas las regiones.

2.6 La Sultanía de Omán reconoce el *Enfoque de Colaboración Regional* y las iniciativas adoptadas en las reuniones conjuntas celebradas con:

- a) los Emiratos Árabes Unidos;
- b) el Reino de Arabia Saudita;
- c) la República de la India;
- d) la República Islámica del Pakistán;
- e) el Estado de Qatar; y
- f) la República Islámica de Irán.

2.7 Si bien los Estados deberían reconsiderar la estructura de su espacio aéreo para poder adaptarse al crecimiento previsto, la optimización de las rutas aéreas requeriría, en la mayoría de los casos, de un enfoque regional. Esta optimización es cada vez más crítica en las regiones donde el crecimiento previsto del tránsito está por encima de la media. Omán, en coordinación con Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos, está evaluando e investigando las mejores prácticas para mejorar la red de rutas en el plano regional.

2.8 Por lo expuesto, en junio de 2023 Omán emprendió la iniciativa del Proyecto Estratégico del Espacio Aéreo de Omán (OASP) para optimizar el espacio aéreo, y comenzó a trabajar para mejorar la navegación aérea mediante una mejor estructura de la red de rutas a fin de dar cabida a los flujos regionales e internacionales, incluida la introducción del concepto de espacio aéreo de ruta libre (FRA), en pos de optimizar los flujos de tránsito para reducir las emisiones de CO₂ y contribuir así al logro del LTAG.

2.9 Los principales flujos de tránsito en Oriente Medio son los provenientes de Europa que atraviesan la región de Oriente Medio con destino a Asia y viceversa. Omán ha promovido reuniones y talleres con países vecinos de la región de Asia y el Pacífico sobre cómo mejorar las rutas para proporcionar una gestión eficiente del tránsito aéreo en los principales flujos de tránsito. Una de las medidas que se está analizando y teniendo en cuenta es la introducción de nuevas estructuras de rutas, como vías aéreas paralelas unidireccionales entre Omán y los Estados vecinos para mejorar el tránsito entre las regiones EUR, MID y APAC.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de las iniciativas expuestas, incluidas las iniciadas por Omán;
- b) hacer hincapié en la importancia de optimizar las operaciones y las rutas del espacio aéreo como primer paso para reducir las emisiones de CO₂ a corto, medio y largo plazo, con miras a alcanzar finalmente el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG);
- c) reconocer que la eficiencia de los encaminamientos de larga distancia contribuiría sustancialmente a optimizar las operaciones;
- d) identificar la optimización de los principales flujos de tránsito como prioridad para los Estados y la OACI, y pedir a la OACI que incluya este esfuerzo en su próximo plan de actividades y en las propuestas presupuestarias; y
- e) pedir a la OACI que inicie una estrecha coordinación con los Estados y los usuarios del espacio aéreo pertinentes a fin de poner en marcha iniciativas entre las oficinas regionales para gestionar los encaminamientos de largo alcance en función de los principales flujos de tránsito.