



## NOTA DE ESTUDIO

### DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto al 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

#### OPERACIONES TRANSFRONTERIZAS DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Presentada por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF)

#### RESUMEN

En esta nota se presenta información sobre la expansión del concepto de operaciones transfronterizas de servicios de tránsito aéreo.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la conferencia a:

- a) tomar nota de la información sobre el uso y la expansión del concepto de operaciones transfronterizas de servicios de tránsito aéreo;
- b) solicitar a la secretaría de la OACI que trabaje con todas las partes interesadas para garantizar que cualquier expansión de las operaciones transfronterizas de los servicios de tránsito aéreo mantenga o mejore los niveles actuales de seguridad operacional de la aviación;
- c) solicitar a la secretaría de la OACI que actualice el anexo 11 y otra documentación relevante para garantizar que cualquier expansión de las operaciones transfronterizas de los servicios de tránsito aéreo mantenga o mejore los niveles actuales de seguridad operacional;
- d) solicitar a la secretaría de la OACI que actualice el anexo 11 con recomendaciones para que los estados garanticen una mayor armonización en los métodos de operaciones, el diseño del espacio aéreo y las clasificaciones en las fronteras adyacentes, así como el intercambio de datos para fomentar los beneficios ambientales y de seguridad;
- e) solicitar a la secretaría de la OACI que garantice que cualquier infraestructura que se le encargue desarrollar para ayudar en la expansión de las operaciones transfronterizas de los servicios de tránsito aéreo en cualquier momento en el futuro, tenga en cuenta cuestiones relativas a las implicaciones legales y judiciales, la concesión de licencias en curso y factores de competencia y el trabajo de otras agencias especializadas de la ONU como la OIT.

<sup>1</sup> Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por ITF.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El concepto de operaciones transfronterizas se aplica desde hace muchos años.

1.2 Los conceptos de operaciones transfronterizas, considerados con más frecuencia, se dividen en dos categorías distintas: servicios de tránsito aéreo suministrados por uno o más estados en el espacio aéreo sobre aguas internacionales como océanos, y servicios de tránsito aéreo suministrados por uno o más estados sobre naciones soberanas no pertenecientes al estado que presta el servicio.

1.3 Hay innumerables ejemplos de esto último en todo el mundo, particularmente en las fronteras internacionales donde partes del espacio aéreo se delegan entre dos o más estados, y otros ejemplos incluyen la provisión de servicios de tránsito aéreo por parte de uno o más estados, a uno o más estados, en una base más amplia y compleja, como la que se ve en el centro de control del área superior de Maastricht (servicios de tránsito aéreo, STA, suministrado en el espacio aéreo de cuatro naciones soberanas).

## 2. ANÁLISIS

2.1 Por lo tanto, las operaciones transfronterizas de gestión del tráfico aéreo no son nuevas y tienen su lugar en el futuro de la aviación para generar oportunidades.

2.2 Una forma de desbloquear oportunidades con operaciones transfronterizas más allá de las mencionadas anteriormente incluiría la racionalización y armonización del espacio aéreo, particularmente en las interrelaciones. Esto incluye los procedimientos para el manejo de aeronaves, así como el diseño y clasificación del espacio aéreo en estas interrelaciones.

2.3 Otras posibilidades se encuentran en el intercambio de datos entre proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los estados para mejorar la tasa de llegadas y salidas y para evitar la concentración o cúmulo de aeronaves en ciertos sectores. Cualquier mejora en esta área tiene el potencial de introducir beneficios de seguridad así como objetivos medioambientales.

2.4 La manera más difícil de desarrollar las operaciones transfronterizas de los servicios de tránsito aéreo es mediante el concepto de una gestión descentralizada del espacio aéreo soberano. Esto puede incluir un enfoque más amplio e integral para las operaciones transfronterizas donde un estado soberano presta servicios de tránsito aéreo en parte o en su totalidad a otro estado soberano que puede ser adyacente o no. Dicha prestación de servicios puede ser temporal o a largo plazo y la provisión de servicios también puede ser activada y suspendida entre estados o proveedores de forma regular o irregular. Puede ser que los estados miembros exijan a la OACI que proporcione una infraestructura para ello.

2.5 Cualquier infraestructura de este tipo debería tener en cuenta una amplia variedad de factores e implicaciones, incluidas las legalidades entre estados soberanos y las implicaciones legales de las operaciones transfronterizas, el impacto en las operaciones y el estatus militar soberano y el estatus del sistema judicial.

2.6 Cualquier infraestructura de este tipo debería tener en cuenta los elementos de licencias y competencias del personal que presta servicio en operaciones transfronterizas, en particular, cuando la provisión de servicios de espacio aéreo se suspende o se activa entre dos o más proveedores de forma regular o irregular.

2.7 Cualquier infraestructura de este tipo tendría que considerar los efectos sobre la financiación de la prestación de servicios de navegación aérea y su distribución entre los distintos actores.

2.8 Cualquier infraestructura de este tipo también tendría que considerar otros factores, incluida la adhesión a los convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). La OACI, agencia especializada de las Naciones Unidas junto con la OIT, debe garantizar que cualquier infraestructura que se pueda desarrollar cumpla con los convenios y recomendaciones de la OIT para que no introduzca problemas a los estados miembros que intentan desarrollar operaciones transfronterizas de servicios aéreos regionales o estatales.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 En términos generales, existen dos métodos principales para mejorar la prestación de servicios de tránsito aéreo en las fronteras internacionales y los límites del espacio aéreo soberano: la armonización de los procedimientos y del espacio aéreo en las fronteras y la expansión generalizada de la prestación de servicios por parte de uno o más Estados en el espacio aéreo que tradicionalmente pertenece a otro Estado soberano.

3.2 Ambos métodos plantean numerosos desafíos, pero en particular el último de los dos, como se mencionó en el punto 3.1. La ejecución deficiente de operaciones transfronterizas ampliadas podría tener consecuencias imprevistas, que en última instancia podrían afectar los niveles actuales de seguridad operacional.

— FIN —