

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 30: Otros Asuntos que habrá de Considerar la Comisión Técnica****NECESIDAD DE INCREMENTAR LOS ESFUERZOS DE COOPERACIÓN Y COORDINACIÓN ENTRE LOS ESTADOS CON REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO ADYACENTES EN LAS REGIONES CAR Y SAM DE LA OACI**

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Este documento presenta los aspectos prácticos que los Estados deben tomar en cuenta para la coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar, que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar mediante la implantación de un espacio aéreo dinámico. Además, expone la necesidad de hacer un análisis de los riesgos que implica la no observancia de reglas claras y definidas entre los Estados adyacentes, en el suministro de servicios de tránsito aéreo. Esto solo se puede lograr al integrar a fondo los procedimientos de Seguimiento de Vuelos y Planificación de Vuelos dentro de los Centros de Control (ACC) de las dependencias involucradas.

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

- resaltar la necesidad de una estrecha comunicación entre los Estados adyacentes del Caribe y Suramérica, a fin de lograr un uso del espacio aéreo intercontinental optimizado pero manteniendo los estándares de seguridad operacional y eficiencia que se invocan en el GANP y el GASP;
- solicitar a la OACI que se reconozca la necesidad de una mayor colaboración y cooperación entre Estados adyacentes para el sostenimiento y regularidad de la navegación aérea internacional bajo los criterios de seguridad operacional, mediante el cumplimiento de los acuerdos operacionales suscritos; y
- exhortar a la OACI a que se propicien más escenarios de trabajo entre ambas Regiones para el logro de los objetivos estratégicos de la Organización, en beneficio de la comunidad aeronáutica internacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad Operacional y Capacidad y Eficiencia de la Navegación Aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i> <i>Plan mundial de navegación aérea</i> (GANP, Doc 9750) <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> (GASP, Doc 10004) <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del Tránsito</i>

¹ La versión en español fue proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de).

	<i>Aéreo</i> (PANS-ATM, Doc.4444) Acuerdos Operacionales entre Estados para el suministro de Servicios de Tránsito Aéreo
--	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados se ven en la necesidad de administrar su espacio aéreo de forma que se puedan satisfacer los requisitos de la aviación, tanto civil como militar.

Para que la aviación internacional pueda operar como un sistema seguro y armónico, los Estados acordaron colaborar para definir una infraestructura normativa común y, entre otros, los servicios de tránsito aéreo, que incluyen el acceso y el uso del espacio aéreo.

1.2 Siendo el espacio aéreo un recurso cada vez más escaso y máspreciado, los Estados deben adoptar un enfoque equilibrado para la gestión del tránsito aéreo, de forma que se armonicen y satisfagan las necesidades del tránsito y de la seguridad nacional. Esto exige comunicación, colaboración y cooperación.

1.3 Una norma es una especificación relativa a características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimientos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria para la seguridad operacional o la regularidad de la navegación aérea internacional y que los Estados contratantes deberán cumplir de conformidad con el Convenio; en caso de que sea imposible el cumplimiento, es obligatorio notificar al Consejo con arreglo al Artículo 38 del Convenio de Chicago.

1.4 El Convenio establece las prerrogativas y restricciones de todos los Estados miembros de la OACI y contempla la adopción de normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales para normalizar el transporte aéreo internacional. El Convenio reconoce y acepta el principio de que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Aquí es necesario resaltar que esa soberanía plena es sobre el territorio del Estado en particular y no sobre el territorio de otro Estado.

1.5 Gracias a un mayor diálogo y a una cultura que está cambiando, la cooperación cívico-militar se está convirtiendo en un tema de actualidad mundial, por los enormes beneficios que conlleva para los sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM) y otras actividades de aviación, tanto civiles como militares.

2. ANÁLISIS

2.1 El artículo 3 del Convenio de Chicago, en el literal d) establece que “Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado”.

2.2 La Circular OACI 330-AN/189 en su capítulo 1, en 1.2.3 menciona que “los Estados deben salvaguardar la navegación de las aeronaves civiles”. La reglamentación de esas operaciones y servicios queda pues a discreción de cada Estado, generándose así una gran diversidad de normas militares. No obstante, especialmente en espacio aéreo congestionado, la armonización de la reglamentación es una condición indispensable para lograr un sistema de aviación seguro, ordenado, eficiente y sostenible ecológicamente. Armonización que debe estar concatenada con los requisitos operacionales y los criterios de seguridad de los Estados adyacentes.

2.3 De acuerdo a lo contenido en el preámbulo del Anexo 11 de la OACI, — *Servicios de tránsito aéreo*, permite a los Estados delegar la responsabilidad de la provisión de ATS en otro Estado. No obstante, los Estados mantienen la soberanía sobre el espacio aéreo así delegado, como lo confirma el Convenio al que se han adherido. Este factor puede requerir y de hecho es así, coordinación adicional en la cooperación cívico-militar y la debida consideración en acuerdos bilaterales o multilaterales.

2.4 Es así como la Circular OACI 330-AN/189 en 1.2.6 resalta que hay cada vez más operaciones militares multinacionales transfronterizas que exigen coordinación y planificación complejas para evitar la segregación o restricciones innecesarias y obtener el nivel requerido de seguridad operacional. A la luz del Artículo 3 (d), la OACI debería apoyar a los Estados en la armonización de las operaciones de sus aeronaves de Estado y de los servicios respectivos, en un contexto regional, e idealmente mundial.

2.5 En virtud lo antes expuesto, el mismo Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece la necesidad de un marco normativo que crea algunas obligaciones a los Estados relativas a cuestiones cívico- militares, como la formulación de reglamentos de seguridad operacional de la aviación que cumplan con los SARPS de la OACI contenidos en los Anexos al Convenio (Artículo 37) y la adopción de medidas relativas, por ejemplo, a la ATM, estipuladas en los Anexos al Convenio, tales como la clasificación del espacio aéreo y la coordinación entre el tránsito civil y el militar.

2.6 Esto se debe extender más allá de las fronteras territoriales o de los límites de suministro del servicio de tránsito aéreo o región de información de vuelo (FIR) de cada Estado, aún cuando se trate de un espacio aéreo internacional o sobre aguas internacionales, debido a que algunos de los Estados suministran los mencionados servicios en estos espacios ya que se encuentran enmarcados en los límites de su FIR.

2.7 De allí la importancia de la armonización entre las acciones y operaciones civiles y militares que trascienden las fronteras de cada Estado y que pudiera en algún momento afectar la seguridad de las operaciones civiles que se realizan en el espacio aéreo bajo responsabilidad de un Estado adyacente.

2.8 El Anexo 2 — *Reglamento del aire*, contiene normas relativas al vuelo y a maniobras de las aeronaves en el ámbito del Artículo 12 del Convenio. Incluye disposiciones para la coordinación con las autoridades militares por razones de integridad y soberanía territorial de un Estado, a saber, por razones de defensa aérea. Para facilitar la coordinación con las dependencias militares competentes, debe presentarse un plan de vuelo para cualquier vuelo dentro de las áreas designadas o a lo largo de rutas designadas. En esos casos, el plan de vuelo se presenta para facilitar la coordinación y el control de los vuelos con un intercambio de datos transparente y en tiempo real.