



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

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

**ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL ESPACIO AÉREO EN EL PACÍFICO**

(Nota presentada por Kiribati)

**RESUMEN**

En la presente nota se informa a la Asamblea sobre iniciativas y políticas de los Pequeños Estados Insulares (PEI) del Foro de las Islas del Pacífico (FIP) respecto del espacio aéreo superior, así como el camino a seguir propuesto durante los años venideros.

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

- a) tomar nota de la información que figura en esta nota;
- b) respaldar los planes para un único gran bloque de espacio aéreo gestionado en forma central en el Pacífico que abarca el espacio aéreo por encima de los territorios soberanos de los PEI del FIP; y
- c) debatir cualesquiera asuntos pertinentes, según corresponda.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de mayor eficiencia en la gestión del espacio aéreo superior.
<i>Repercusiones financieras:</i>	La formulación del espacio aéreo superior del Pacífico contribuirá por cierto a la mejora de los beneficios económicos para los Estados sobre cuyos territorios soberanos está ubicado dicho espacio aéreo.
<i>Referencias:</i>	

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 El Foro de las Islas del Pacífico (FIP) es una agrupación política de 16 Estados independientes y autónomos. Sus miembros son Australia, Estados Federados de Micronesia, Islas Cook, Islas Salomón, Fiyi, Kiribati, Nauru, Niue, Nueva Zelandia, Palau, Papua Nueva Guinea, República de las Islas Marshall, Samoa, Tonga, Tuvalu y Vanuatu. Los Miembros asociados son Nueva Caledonia, Tokelau y Polinesia Francesa. Los Observadores actuales del Foro son: Wallis y Futuna, la Mancomunidad de Naciones (la Commonwealth), las Naciones Unidas, el Banco Asiático de Desarrollo, la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central, el Banco Mundial, el Grupo ACP, Samoa Estadounidense, Guam y la Mancomunidad de las Islas Marianas del Norte y la Organización Internacional para las Migraciones, con Timor Leste como Observador especial.

1.2 Los Pequeños Estados Insulares (PEI) forman parte del FIP.

1.3 Hace algunos años, el FIP estableció una política sobre gestión del espacio aéreo superior en el Pacífico central para proporcionar mayor eficiencia y reconocer las posibles ventajas económicas para aquellos Estados sobre cuyo territorio soberano está ubicado dicho espacio aéreo. La política se distribuyó a todos los Estados del FIP en 2016 con la Circular 419, que afirmaba:

*“dado que estudios anteriores como el Estudio del concepto de gestión del espacio aéreo del Foro del Pacífico, de 1999, y el Informe de IOS Partners de 2001 recomendaron contratar una entidad regional de servicios de tránsito aéreo para el suministro de servicios de tránsito aéreo por licitación.”*

1.4 Las tres últimas reuniones anuales del FIP publicaron comunicados proporcionando, entre otras cosas, informes sobre las discusiones relativas al espacio aéreo y actualizaciones de las políticas del FIP y los PEI. Los párrafos específicos sobre el espacio aéreo en estos comunicados se distribuyeron a las partes interesadas en el espacio aéreo del Pacífico y el texto completo de los mismos está disponible en el sitio web del FIP.

1.5 La información sobre las discusiones en el seno del FIP y los PEI, así como las políticas relativas al espacio aéreo del Pacífico, se presentó en las APANPIRG ATMSG/5 y ATMSG/6 y se debatió en las APANPIRG/28 y APANPIRG/29, incluyendo una reunión informal de partes interesadas durante la APANPIRG/28.

1.6 Durante 2019 el tema ha recibido creciente atención dentro de los miembros de los PEI y ha sido planteado en varias reuniones regionales, incluyendo la DGCA/55 celebrada en Nadi, Fiyi, en octubre de 2018, durante la cual se presentó un informe a la Secretaria General de la OACI. Una misión de Vanuatu a la Sede de la OACI también planteó el asunto durante su visita en febrero de 2019. Asimismo, se ha distribuido una nota informativa oficial entre los miembros del FIP.

## 2. ANÁLISIS

### Discusiones en el FIP

2.1 Desde 1993, y posiblemente antes, se han venido llevando a cabo discusiones sobre la reorganización del espacio aéreo superior del Pacífico. Asimismo se realizaron numerosos estudios y se publicaron informes al respecto. Con una excepción (2003) los informes han recomendado alguna forma de reorganización del espacio aéreo para alcanzar mayor eficiencia en la gestión del mismo, con arreglo a las políticas de la OACI, y reconocer las reclamaciones de soberanía de los Estados oceánicos, incluido Kiribati.

2.2 El asunto se presentó y planteó en la Reunión Cumbre de Presidentes de Micronesia celebrada en febrero de 2019 y, a partir de ahí, también se ha planteado en diversas reuniones con socios para el desarrollo que visitaron Kiribati o con quienes solicitaron reuniones bilaterales en otras partes.

2.3 La reunión del FIP de 2019 está prevista para septiembre. Dicha reunión se celebrará en Tuvalu, el Estado que más recientemente pasó a ser Estado contratante de la OACI. En el orden del día de dicha reunión figuran debates sobre el espacio aéreo superior así como el contenido de esta nota que se presenta a la Asamblea de la OACI.

2.4 La política del FIP comprende el suministro de servicios de gestión del espacio aéreo por un contratista, supervisado por una organización que depende de los Estados sobre cuyo territorio soberano está ubicado el espacio aéreo. Esta organización también sería responsable de los pagos al contratista y del desembolso de fondos procedentes de los derechos de sobrevuelo percibidos.

2.5 También sería necesario establecer la vigilancia normativa de la seguridad operacional del contratista. Esto debe ser realizado por una organización independiente, dado que ambas funciones deben estar completamente separadas por razones de integridad normativa, políticas de la OACI y probidad.

2.6 Como parte de la implementación, y ciertamente mucho antes de que puedan ocurrir cambios reales en el espacio aéreo, es necesario que se establezca la organización de supervisión de la gestión. Después de dicho establecimiento, una de las primeras tareas de la organización sería el llamado a licitación para los servicios de gestión del espacio aéreo.

### **Política de la OACI**

2.7 La política de la OACI sobre el establecimiento de Regiones de información de vuelo (FIR) nuevas o subdivisión de las mismas se opone claramente a la creación de FIR adicionales y todo cambio que se introduzca en la configuración del espacio aéreo debe demostrar que aporta mayor eficiencia en la gestión y operaciones de dicho espacio.

2.8 La política de los PEI del FIP, si se implementa, permitirá seguir estos criterios de mejora de la eficiencia. A este respecto, las actividades de Kiribati se han concentrado en aumentar el conocimiento y la conciencia de los vecinos regionales con respecto de la política del FIP y en tratar de aumentar la conciencia y el apoyo de la comunidad de aviación internacional en cuanto a los cambios en los arreglos existentes de acuerdo con las políticas de los PEI del FIP.

### **Propuesta de eficiencia**

2.9 La política del FIP prevé establecer un único bloque de espacio aéreo gestionado en forma central en el Pacífico central, aplicando economías de escala para permitir la gestión segura y efectiva del espacio aéreo por parte de un único organismo a efectos de reducir los costos a los usuarios del espacio aéreo, maximizando al mismo tiempo los beneficios para los Estados sobre cuyos territorios soberanos está ubicado dicho espacio. Esto corresponde a las políticas establecidas de la OACI y la CANSO en cuanto a una gestión más eficiente y rentable del espacio aéreo.

2.10 Se ha previsto que la reglamentación del proveedor de servicios será una función asignada a la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO) existente.

### **Búsqueda y salvamento**

- Durante las actividades de la Administración de Aviación Civil de Kiribati (AACK) en el seno de foros de aviación internacional se ha planteado el aspecto de búsqueda y salvamento (SAR).
- En circunstancias normales, la Región de búsqueda y salvamento (SRR) coincide con la Región de información de vuelo y la responsabilidad de los servicios SAR corresponde al Estado responsable de la FIR/SRR.
- En el marco de los arreglos propuestos por los PEI del PIF sobre el espacio aéreo superior será necesario abordar el aspecto de la SRR y responsabilidades SAR conexas.

### **Aplicación más amplia**

- Durante las conversaciones con otros Estados y organizaciones de aviación internacional se ha planteado el aspecto de la aplicación de los arreglos propuestos fuera de los PEI. Esto se aplica en particular a las preocupaciones iniciales expresadas por Airport Fiji Limited (AFL) en relación con la segregación de los sectores septentrionales de la FIR Nadi.
- Como sugiere la política de la OACI en la materia, en términos generales cuanto mayor sea el bloque de espacio aéreo mayor será la eficiencia del suministro de servicios debido a economías de escala. Esto constituye también el fundamento de la política de los PEI del FIP en materia de espacio aéreo superior: los Estados más pequeños encontrarían difícil la financiación de la infraestructura necesaria para proporcionar servicios de gestión del tránsito aéreo diferenciados en el espacio aéreo sobre sus territorios.

### **Actividades futuras**

2.11 El camino a seguir está planificado por etapas como sigue:

- Establecimiento de un órgano de gestión del espacio aéreo integrado por representantes de los diversos PEI. El propósito del organismo es preparar y presentar propuestas de cambios del espacio aéreo a la Oficina regional APAC de la OACI, con arreglo a los procedimientos existentes.
- Posteriormente, se encargará a ese organismo la gestión del proceso de cambios y su implementación, incluyendo el llamado a licitación internacional para seleccionar un ANSP apropiado que suministre los servicios ATS.

— FIN —