



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

MEJORAS EN EL PROCESO DE DELIMITACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

En esta nota de estudio se proponen mejoras al proceso de delimitación del espacio aéreo sobre alta mar no soberano, con el objeto de preservar la eficiencia y la economía de los proveedores de servicios y el público usuario del espacio aéreo. Se analiza un enfoque científico basado en datos con miras a llevar adelante un proceso de delimitación del espacio aéreo que esté respaldado por necesidades técnicas y operacionales, ajeno a la agenda política.

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

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio; y
- b) solicitar al Secretario de la OACI que se actualicen las disposiciones pertinentes de la OACI teniendo en cuenta las consideraciones propuestas en esta nota de estudio, en la medida que fuera necesario.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos - <i>Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota de estudio deberían estar a cargo de cada Estado individual que solicite un cambio específico.
<i>Referencias:</i>	<i>Procedimientos suplementarios regionales (Doc 7030)</i> <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)</i> <i>Anexo 11 - Servicios de tránsito aéreo</i> <i>Resolución A40 de la Asamblea, Apéndice G, H</i> <i>MIDeANPVI¹</i>

¹ [Microsoft Word - MIDeANP VOL I - Dec \(icao.int\)](https://www.icao.int/MIDeANP/VOL1/Dec)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Esta nota de estudio tiene como objeto proponer mejoras a la delimitación de las regiones de información de vuelo (FIR) en el espacio aéreo no soberano con el único fin de facilitar el flujo de los viajes aéreos y que cada Estado asuma su compromiso de responsabilidad frente al público de la aviación, evitando alteraciones innecesarias en los viajes aéreos motivadas por intenciones que no resultan beneficiosas para la industria.

1.2 El Anexo 11 - *Servicios de tránsito aéreo* se refiere a la provisión de servicios de tránsito aéreo (ATS) en las FIR, que son aquellas regiones designadas en las que un Estado es responsable de los ATS. Como tales, las FIR pueden comprender no solo espacio aéreo soberano sino también espacio aéreo sobre alta mar. El párrafo 2.1.2 del Anexo estipula que:

"Las partes del espacio aéreo sobre alta mar o en espacio aéreo de soberanía indeterminada en las que haya que suministrar servicios de tránsito aéreo, se determinarán a base de acuerdos regionales de navegación aérea. El Estado contratante que haya aceptado la responsabilidad de suministrar servicios de tránsito aéreo en tales partes, habrá de tomar las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y suministren de conformidad con las disposiciones de este Anexo."

1.3 Como repositorio, la OACI utiliza los Planes de navegación aérea (ANP) regionales para definir las disposiciones, las políticas y los textos de orientación asociados a las responsabilidades asignadas a los Estados en torno a la provisión de instalaciones y servicios de navegación aérea para la navegación aérea internacional, con arreglo al Artículo 28 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, Doc 7300) y de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea.

1.4 Por otra parte, la Resolución 40 de la Asamblea, Apéndice G, además de las razones mencionadas en el párrafo 1.2 también estipula que el propósito de establecer un espacio aéreo más allá del territorio de los Estados consiste en garantizar la seguridad operacional y optimizar la eficiencia y la economía, tanto para los proveedores como para el público usuario de los servicios. Asimismo, dispone que el espacio aéreo no puede fragmentarse por razones que no sean técnicas, operacionales, de seguridad operacional o de eficiencia.

2. ANÁLISIS

2.1 La Asamblea ha resuelto que los planes regionales deberían revisarse cuando fuese evidente que ya no responden a los requisitos existentes y previstos de la aviación civil internacional y que, cuando lo permita la naturaleza de una modificación requerida, la correspondiente enmienda del plan regional debería llevarse a cabo mediante un intercambio de correspondencia entre la Organización, los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes.

2.2 Sin perjuicio de ello, en esta nota de estudio se sugieren mejoras a los procedimientos estipulados para la enmienda de los planes de navegación aérea regionales del Volumen I, estableciendo

el deber de la parte solicitante, sea que se trate de un Estado, una Organización o el Secretario General, de brindar las razones científicas que justifican la enmienda propuesta.

2.3 Dado que las FIR han existido para facilitar el flujo del tráfico aéreo en espacios aéreos definidos, especialmente sobre alta mar, en un espacio aéreo no soberano, éstas deberían estar circunscriptas a funciones técnicas y operacionales asociadas a la seguridad operacional y la regularidad del tráfico aéreo que opera en el espacio aéreo en cuestión. Por ende, quien impulse un cambio debe realizar una evaluación integral y estudios de los riesgos de seguridad operacional, que deberían estar basados en datos de tráfico actual y futuro, la modelización del espacio aéreo y simulación suficiente, así como en pruebas que acrediten que se han realizado consultas con el público usuario del espacio aéreo, todo ello a fin de fundamentar la enmienda propuesta en base a la necesidad operacional evidente de garantizar la seguridad operacional, la eficiencias de las operaciones y la economía para los proveedores de servicios y el público usuario del espacio aéreo.

2.4 En esta nota de estudio se sugieren los criterios generales del procedimiento de enmienda de los planes de navegación aérea regionales, que debería modificarse para garantizar la validez de las enmiendas propuestas a los ANP, debiendo las propuestas estar cabalmente justificadas y ser precisas y congruentes con las necesidades de la industria, con el fin de garantizar un flujo de tráfico aéreo seguro, ordenado y ágil en el espacio aéreo sobre alta mar no soberano.

2.5 La inclusión de los Estados afectados constituye un factor clave, por lo que deberían realizarse consultas previas y acuerdos con las FIR afectadas y suministrarse información sobre dichas consultas y acuerdos. Asimismo, el público usuario del espacio aéreo debería participar de las deliberaciones.

2.6 Deberían también tomarse en cuenta las inquietudes de los Estados afectados al proponerse cualquier enmienda a los ANP, las que deberían presentarse debidamente ante la Comisión de Aeronavegación (ANC) de la OACI, brindando pruebas suficientes que justifiquen los cambios para luego adoptar una decisión sobre cualquier propuesta.