



**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

**NECESIDAD DE INCREMENTAR LOS ESFUERZOS DE COOPERACIÓN Y
COORDINACIÓN ENTRE LOS ESTADOS CON REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO
CONTIGUAS CAR Y SAM**

(Presentada por Venezuela)

RESUMEN

Esta nota de estudio, presenta a la consideración de la secretaría de la reunión SAM/IG, entre otras cosas, los aspectos prácticos que los Estados deben tener en cuenta en relación con la coordinación y la cooperación entre el tránsito aéreo civil y militar que hacen posible garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar a través del establecimiento de un espacio aéreo dinámico. Además, el documento argumenta la necesidad de llevar a cabo un análisis de los riesgos que conlleva el incumplimiento de normas claras y establecidas entre Estados contiguos en la provisión de servicios de tránsito aéreo. Esto solo se puede lograr integrando completamente los procedimientos de monitoreo de vuelo y planificación de vuelo dentro de los centros de control de área (ACC) de las unidades involucradas.

Referencias:

- Convenio de Chicago.
- Doc 4444, ATM/501, (Procedimientos para los servicios de navegación aérea, Gestión del tránsito aéreo).
- GREPECAS/18.
- Proyecto Regional RLA/06/901, Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM.
- Reunión sobre armonización, modernización e implementación de la PBN de la OACI/IATA/CANSO para la Región CAR.
- 40 Asamblea OACI, NE/359 de la Comisión Técnica.

1. **Antecedentes**

1.1 Los Estados necesitan administrar su espacio aéreo de tal manera que satisfaga los requisitos de la aviación civil y militar. Para que la aviación internacional funcione como un sistema seguro y armonioso, los Estados han acordado cooperar en la definición de un marco regulador común y, entre otras cosas, los servicios de tránsito aéreo, que incluyen el acceso y uso del espacio aéreo.

1.2 Dado que el espacio aéreo es un recurso cada vez más escaso y valioso, los Estados deben adoptar un enfoque equilibrado para la gestión del tráfico aéreo para que los requisitos del tráfico y la seguridad nacional estén armonizados y satisfechos. Esto requiere comunicación, colaboración y cooperación.

1.3 Son varios los ejemplos que a nivel mundial se pueden citar. Casos similares que en definitiva solo buscan afinar los aspectos de coordinación, de armonización y cooperación entre las partes, para lograr un entendimiento que derive en la gestión de un espacio aéreo eficiente

2. **Análisis**

2.1 Dentro de los múltiples temas tratados durante el desarrollo de la 40 Asamblea de la OACI, partiendo de las iniciativas del GANP y las derivaciones a los Planes Regionales, lo que lógicamente da origen y sentido a los planes nacionales de los Estados, se desprende un universo de requerimientos, de necesidades que deben ser abordados por todos los signatarios de la Organización, con el fin ulterior de lograr un espacio aéreo armonizado e interoperable.

2.2 Durante la citada Reunión, se hizo mención en una de las notas de estudio, al trabajo realizado por la 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) y se resaltó la gran diversidad de temas y estrategias para guiar el desarrollo y la ejecución de las iniciativas descritas en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) que se presentan a la Asamblea para su aprobación.

2.3 Así mismo, en la mencionada Asamblea, la NE/53 de la Comisión Técnica, bajo el asunto 29, propende a actualizar los mecanismos Regionales de apoyo a la implantación por parte de los Estados.

2.4 A través de diversos mecanismos regionales, la OACI promueve la planificación y la implementación, el intercambio de información, la recopilación de datos, la identificación y eliminación de deficiencias de navegación aérea, y la coordinación de actividades a escala regional, a fin de intensificar los esfuerzos de implementación en las áreas de seguridad operacional y navegación aérea.

2.5 Todo esto se argumenta como preámbulo a un asunto, que aun sigue representando para Venezuela, cierto retraso. Durante la Tercera Reunión sobre armonización, modernización e implementación de la Navegación basada en la performance (PBN) de OACI/IATA/CANSO para las Regiones Norteamérica, Caribe y Sudamérica (NAM/CAR/SAM), celebrada en Ciudad de México, México, 2 al 6 de julio de 2018, Venezuela presentó nota de estudio con la finalidad de avanzar en un tema que para la Región SAM ya debería estar en otro nivel. Es decir, la firma de acuerdos operacionales con los Estados CAR, respecto a la reducción de la separación longitudinal a 40NM, ya que en SAM se pretende avanzar hacia las 20NM.

2.6 Sobre este y otros asuntos, Trinidad & Tobago manifestó su interés, apoyando la necesidad de propiciar reuniones bilaterales multidisciplinarias. A esto se ha añadido una situación reiterada que ocurre con la FIR de Antillas Neerlandesas y consiste en el ingreso al espacio aéreo del a FIR Maiquetía, de aeronaves militares sin la debida coordinación, lo que además de contravenir el acuerdo operacional vigente, crea una situación que pone en riesgo el desenvolvimiento de las operaciones civiles dentro de la FIR Maiquetía.

2.7 Durante la 40 Asamblea de OACI, bajo el asunto 30, de la comisión técnica, se presentó la NE/359, que planteaba la necesidad de incrementar los esfuerzos de cooperación y coordinación entre los estados en las regiones de información de vuelo adjuntas a las regiones de CAR y SAM de la OACI.

2.8 Surgen otros temas de interés que requieren arreglos oportunos, como la actualización de los acuerdos operacionales, acuerdos de cooperación en búsqueda y salvamento, implantación de AIDC, interconexión AMHS y así por el estilo, temas netamente técnicos enmarcados dentro del proyecto A2 ‘Sistemas De Navegación Aérea en apoyo de la PBN’ de la Región SAM y su equivalente para la Región CAR.

2.9 Es necesario afinar detalles de coordinación entre los Estados limítrofes de las Regiones CAR y SAM, que están enmarcados en las cartas de acuerdo operacional, pero que requieren ser actualizados, bien sea por la vieja data de dichos acuerdos o bien porque haga falta reformular algunos ítems dentro de esos acuerdos.

2.10 Finalmente es necesario hacer mención a otros asuntos que se deben abordar desde el punto de vista de la seguridad operacional e inclusive pudieran interpretarse desde el punto de vista de la cooperación civil- militar con el objeto de evitar malos entendidos que se han suscitado desde principios del año 2018 y que pudieran requerir arbitraje de un órgano mediador.

3. Conclusiones

3.1 El Convenio de Chicago en su preámbulo dice como “Considerando” que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general.

3.2 La Conclusión GREPECAS 18/10 seguimiento en la implantación de las resoluciones de la asamblea 39º relacionadas con la navegación aérea Propone lo siguiente, en su literal a) **Que:** *Se insta a los Estados de las Regiones CAR/SAM a: “recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM”*

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información suministrada;
- b) reconocer la necesidad de una estrecha coordinación entre los Estados contiguos en el Caribe y América del Sur con el objetivo de lograr el uso optimizado del espacio aéreo intercontinental al tiempo que se mantienen los estándares de seguridad y eficiencia previstos en el Plan Global de Navegación Aérea (GANP);
- c) solicitar a la OACI que reconozca la necesidad de una mayor colaboración y cooperación entre los Estados contiguos para el mantenimiento y la regularidad de la navegación aérea internacional de conformidad con los criterios de seguridad mediante el cumplimiento de los acuerdos operacionales vigentes; y
- d) solicitar a la OACI apoyo para promover el foro de trabajo entre las dos regiones para lograr los objetivos estratégicos de la Organización.