



NOTA DE ESTUDIO

PRIMERA REUNIÓN ESPECIAL DE COORDINACIÓN PARA EL ESPACIO AÉREO NO ASIGNADO EN ALTAMAR (SCM/1)

Lima, Perú, del 22 al 24 de julio de 2019

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Disposiciones y política de la OACI en relación al establecimiento de autoridad y el proceso de enmienda de los Planes Regionales de Navegación Aérea (ANP)

DISPOSICIONES, POLITICA Y MATERIAL DE ORIENTACION DE LA OACI EN RELACION A LA DELEGACION DE ESPACIO AEREO EN ALTA MAR

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio brinda información sobre las principales disposiciones, política y material de orientación de la OACI aplicables a la delegación de espacio aéreo en alta mar, y la delimitación del espacio aéreo ATS.

La acción sugerida se presenta en el párrafo 4.

1. Antecedentes

1.1 Esta nota de estudio brinda información sobre las principales disposiciones, política y material de orientación de la OACI aplicables a la delegación de espacio aéreo en alta mar. También presenta las consideraciones de alto nivel aplicables a la delimitación del espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo (ATS).

1.2 Tales disposiciones, política, material de orientación y consideraciones han influido en las anteriores delegaciones de espacio aéreo en alta mar y, consecuentemente, deben también influir en el desarrollo de cualquier propuesta madura de enmienda de los correspondientes planes regionales de navegación aérea, en lo referente al espacio aéreo conocido como “Espacio aéreo no asignado” – ver la Figura 1.

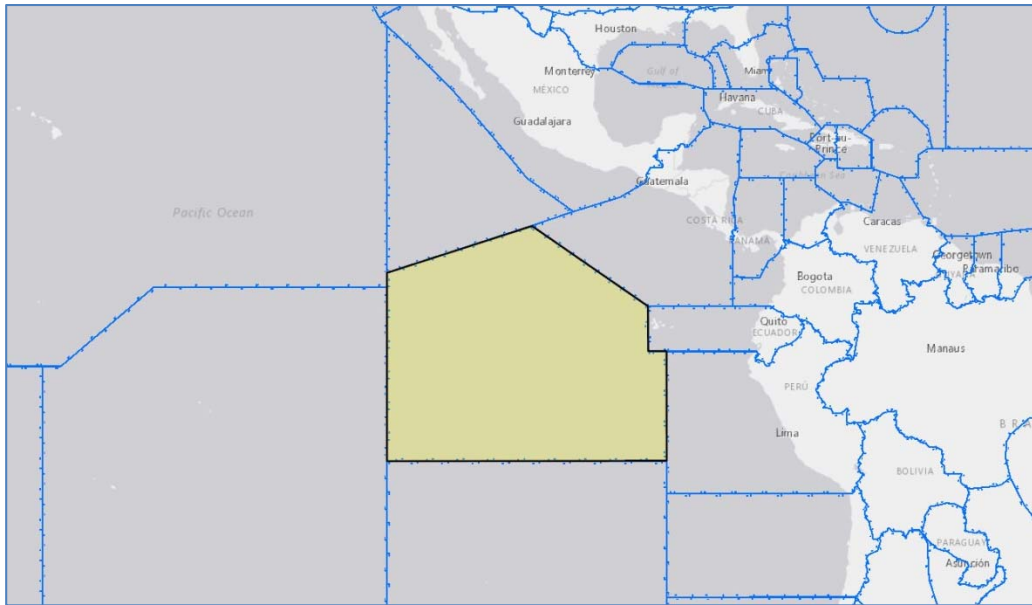


Figura-1: Espacio aéreo no asignado

2. Discusión

Marco jurídico y de política de los planes de navegación aérea sobre alta mar

2.1 **La soberanía y la zona en alta mar** – El *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) (“el Convenio”) en sus Artículos 1 y 2, reconoce que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, es decir, el espacio aéreo sobre sus zonas terrestres y las aguas territoriales adyacentes. En cambio, tal como se indica en el Artículo 12 del Convenio, la soberanía del Estado no se aplica al espacio aéreo sobre “alta mar” y “... las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio” (ver el Anexo 2 – *Reglamento del Aire*). Esto significa que todas las aguas más allá de las aguas territoriales (12 NM) son consideradas alta mar, y que el espacio aéreo sobre alta mar es considerado espacio aéreo internacional desde el punto de vista de la aviación.

2.2 **Planes de Navegación Aérea de la OACI** – Los Planes Regionales de Navegación Aérea (ANP) de la OACI son utilizados como repositorios de las responsabilidades asignadas a los Estados en cuanto a la provisión de instalaciones y servicios de navegación aérea para la navegación aérea internacional, de conformidad con el Artículo 28 de Convenio y de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea. El objetivo es que las instalaciones y servicios suministrados por los Estados de conformidad con el ANP formen un sistema integrado.

2.3 El **Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo** del Convenio se refiere a las regiones de información de vuelo (FIR), las cuales definen el área dentro de la cual un Estado es responsable del ATS. Así, las FIR pueden comprender no sólo el espacio aéreo soberano sino también el espacio aéreo sobre alta mar. El párrafo 2.1.2 del Anexo indica:

“ 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.”

2.4 Asimismo, el Anexo 11, en la Sección 2.11 Especificaciones para las regiones de información de vuelo, áreas de control y zonas de control, establece lo siguiente:

“2.11.1 Recomendación.— *La delimitación del espacio aéreo donde haya que facilitar servicios de tránsito aéreo debería guardar relación con la naturaleza de la estructura de las rutas y con la necesidad de prestar un servicio eficiente.....”*

Nota 1.— Es aconsejable concertar acuerdos que permitan la delimitación del espacio aéreo situado a través de fronteras nacionales cuando tal medida facilite el suministro de servicios de tránsito aéreo (véase 2.1.1). Cuando se usen técnicas de tratamiento de datos por las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, resultarán sumamente convenientes los acuerdos que permitan la delimitación del espacio aéreo mediante líneas rectas.

2.5 **Resolución A38-12:** - Como política, la Asamblea estableció, entre otras cosas, en la Resolución A38-12: *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*, Apéndice G – *Delimitación de los espacios aéreos de los servicios de tránsito aéreo (ATS)*:

“2. los espacios aéreos ATS no deberían fragmentarse por razones que no sean técnicas, operacionales, de seguridad o de eficiencia;

5. toda delegación de responsabilidad por parte de un Estado en otro o toda asignación de responsabilidad en lo tocante a alta mar, estará limitada a funciones de orden técnico y operacional relativas a la seguridad y regularidad del tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate;”

Como política de la OACI, la Resolución A38-12, en el Apéndice G también describe la práctica correspondiente, como se indica;

“1. Los Estados miembros deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente y económica posible los espacios aéreos ATS, la ubicación óptima de los puntos de transferencia de responsabilidad y los procedimientos más eficientes de coordinación, en colaboración con otros Estados interesados y con la OACI.”

2.6 **Autoridad ATS** - Cada FIR es operada por una autoridad ATS apropiada, que es la autoridad competente designada por el Estado como responsable de proporcionar ATS en el espacio aéreo en cuestión, de conformidad con el ANP aprobado por el Consejo de la OACI, cumpliendo, al mismo tiempo, los requisitos del Anexo 11. Asimismo, el Artículo 12 del Convenio de Chicago establece que el Reglamento del Aire de la OACI es de plena aplicación sobre alta mar (ver Anexo 2 — *Reglamento del Aire*). El preámbulo del Anexo 11 (Aplicabilidad) aclara lo siguiente en cuanto a la aplicabilidad combinada de los Anexos 2 y 11 en las FIR:

“El Anexo 11 se refiere al establecimiento de los espacios aéreos, dependencias y servicios necesarios para fomentar con seguridad el movimiento ordenado y rápido de las aeronaves. Se ha hecho una distinción clara entre el servicio de control del tránsito aéreo, el servicio de información de vuelo y el servicio de alerta. Su objeto, al igual que el del Anexo 2, es el de lograr que el vuelo en las rutas aéreas internacionales se efectúe en condiciones uniformes tendientes a incrementar la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas.”

La Parte I, Sección 2, Capítulo 1 del *Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo* (Doc 9426) especifica lo siguiente acerca de dicha responsabilidad sobre alta mar:

“1.3.3 ... cabe notar que la aceptación de dicha responsabilidad delegada por parte de un Estado, en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea, no implica que este Estado quede facultado para imponer sus reglas y disposiciones específicas en dicho espacio aéreo a su propia discreción. De hecho, las condiciones de operación en dicho espacio aéreo estarán regidas por las disposiciones aplicables de la OACI de carácter mundial y regional complementario y sólo se podrá aplicar disposiciones nacionales específicas en la medida que éstas sean esenciales para permitir al Estado ejercer eficientemente las responsabilidades que ha asumido bajo los términos del acuerdo regional de navegación aérea.”

y

“3.2.3 Respecto a la delimitación de los límites FIR sobre alta mar, éstos estarán, en todo caso, sujetos a un acuerdo regional de navegación aérea y deberían estar basados en la estructura de rutas aéreas existente o esperada, así como en la capacidad de los Estados proveedores seleccionados de brindar los servicios requeridos sin esfuerzo excesivo.”

2.7 Anexo 12

Cabe notar que el Anexo 12 — *Búsqueda y salvamento* contiene la recomendación:

2.2.1.1 Recomendación.— En la medida en que sea posible, las regiones de búsqueda y salvamento deberían coincidir con las correspondientes regiones de información de vuelo y, en el caso de las regiones sobre alta mar, con las regiones de búsqueda y salvamento marítimas.

No obstante, no existe una recomendación equivalente en el sentido que las FIR deberían coincidir con las regiones de búsqueda y salvamento (SRR). Por lo tanto, las únicas consideraciones que afectan la delimitación lateral de las FIR sobre alta mar son operacionales y técnicas referidas a la naturaleza de la estructura de rutas y a la necesidad de contar con un servicio eficiente (como se indica más arriba). Una vez hecha la delimitación de una FIR, entonces se puede determinar la SRR.

A partir de entonces, se aplica el Anexo 12 como sigue:

2.1.1.1 Las partes de alta mar o las zonas de soberanía indeterminada en las que se haya de establecer servicios de búsqueda y salvamento se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea. Los Estados contratantes que hayan aceptado la misión de prestar servicios de búsqueda y salvamento en dichas áreas, en forma individual o en cooperación con otros Estados, tomarán las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y se presten de acuerdo con las disposiciones de este Anexo.

Anotando, asimismo, que:

Nota 1. [del párrafo 2.2.1].— Las regiones de búsqueda y salvamento se establecen para asegurar el suministro de una infraestructura de comunicaciones adecuada, un encaminamiento de las alertas de socorro eficiente y una coordinación operacional apropiada para apoyar eficazmente los servicios de búsqueda y salvamento. Los Estados limítrofes pueden cooperar para establecer servicios de búsqueda y salvamento dentro de una misma región SAR.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota del contenido de la nota de estudio;
- b) analizar la medida en que las disposiciones, políticas y material de orientación de la OACI aplicable a la delegación de espacio aéreo sobre alta mar, y las consideraciones aplicables a la delimitación de los límites del espacio aéreo ATS influyen en las discusiones de la SCM/1; y
- c) aplicar estas disposiciones, según el caso, al elaborar una propuesta conjunta de enmienda del plan regional de navegación aérea aplicable.

— FIN —