



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 37: Preparación de una declaración consolidada actualizada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema ATM mundial y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Cuestión 44: Preparación de una declaración consolidada actualizada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

**OBSTÁCULOS INSTITUCIONALES PARA LA IMPLANTACIÓN
DEL CONCEPTO OPERACIONAL DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO
AÉREO MUNDIAL DE LA OACI**

(Nota presentada por la CANSO)

RESUMEN

La Resolución de la Asamblea A35-15 insta a que se tomen medidas para garantizar que el futuro sistema de ATM mundial esté basado en la performance y solicita a los Estados "... que utilicen el concepto de ATM mundial de la OACI como marco común para guiar la planificación y la implantación de los sistemas CNS/ATM". La Asamblea también resolvió que "ni la soberanía ni las fronteras de los Estados deberían resultar afectadas por la implantación de los sistemas CNS/ATM" y señaló que "los Estados deberían abordar [...] las cuestiones económicas e institucionales, ya sea individual o colectivamente".

Si bien la A37-WP/29 no propone modificar la Resolución A35-15, esta nota tiene como finalidad señalar un tema clave allí contenido: para garantizar que el futuro sistema de ATM mundial esté basado en la performance, los Estados deben –en forma individual o conjunta– abordar los aspectos económicos, institucionales, jurídicos y estratégicos respecto de la implantación de los sistemas CNS/ATM.

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

- a) tomar nota de que los desafíos para hacer realidad la visión de un sistema de navegación aérea integrado, armonizado y que pueda utilizarse en todo el mundo, son principalmente de naturaleza institucional y no operacionales o técnicos; y
- b) instar a los Estados a reconocer que estos desafíos institucionales requieren de un fuerte liderazgo político y un compromiso para resolverlos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con los Objetivos estratégicos A, D y E.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No corresponde

¹ Las versiones de todos los idiomas fueron suministradas por CANSO

<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)</i> <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750)</i> <i>Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo</i> <i>Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo (Doc 9426)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161/3)</i>
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Resolución de la Asamblea A35-15 insta a que se tomen medidas para garantizar que el futuro sistema de ATM mundial esté basado en la performance y solicita a los Estados "... que utilicen el concepto de ATM mundial de la OACI como marco común para guiar la planificación y la implantación de los sistemas CNS/ATM". La Asamblea también resolvió que "ni la soberanía ni las fronteras de los Estados deberían resultar afectadas por la implantación de los sistemas CNS/ATM" y señaló que "los Estados deberían abordar [...] las cuestiones económicas e institucionales, ya sea individual o colectivamente".

1.2 El actual Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) elaborado sobre la base de una hoja de ruta de la industria en seguimiento de la Undécima Conferencia de navegación aérea, ofrece una orientación compuesta por los elementos técnicos, operacionales, económicos, ambientales, financieros, jurídicos e institucionales para efectuar la transición del sistema ATM al concepto operacional de una ATM mundial.

1.3 El 35º período de sesiones de la Asamblea reconoció "el papel central que la OACI desempeñará [...] en la facilitación de asistencia a los Estados en relación con los aspectos técnicos, financieros, de gestión, jurídicos y de cooperación de la implantación". No obstante, el progreso para hacer realidad la visión de un sistema de navegación aérea integrado, armonizado y que pueda utilizarse en todo el mundo, ha sido lento debido a los obstáculos institucionales que se han encontrado.

2. ANÁLISIS

2.1 Se recuerda que en el Artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante de la OACI se compromete a proveer servicios e instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea de acuerdo con las normas y métodos recomendados (SARPS, por sus siglas en inglés) establecidas en los Anexos al Convenio. El Convenio no limita de ninguna manera *la forma* en que los Estados deben proveer los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Los Estados pueden elegir libremente la estructura organizativa y la forma jurídica de la entidad que proveerá los servicios; ellos designarán a la autoridad responsable de la prestación de los servicios, ya sea el Estado mismo o una agencia adecuada. Sin embargo, aunque las funciones operativas pueden delegarse, la responsabilidad de cumplir con el Convenio sigue siendo del Estado.

2.2 A pesar de la libertad que el Convenio otorgó a los Estados para que determinen los planes organizativos y operativos para la prestación de los servicios de navegación aérea, estos servicios constituyen, en gran parte, el único eslabón aún organizado de la cadena de valores aeronáuticos, que es operado por la nación y pertenece a ésta. La liberalización del transporte aéreo ha obligado a las aerolíneas a reestructurarse y reorganizarse y, en algunos Estados y regiones, a fusionarse o incorporarse. Los aeropuertos también han podido comercializarse y privatizarse, y en algunos casos, se han convertido en parte de compañías aeroportuarias y de infraestructura mundiales. Para una función que es verdaderamente global por naturaleza, los servicios de navegación aérea deben poder reestructurarse y organizarse para convertirse en un servicio integrado, armonizado y que pueda utilizarse en todo el mundo.

2.3 Actualmente, hay diferentes reglas y requisitos operativos para cada proveedor de servicios de navegación aérea, según lo establecido por la autoridad nacional encargada de la reglamentación. Esta fragmentación en la ATM afecta la seguridad, eficacia y capacidad y tiene efectos adversos sobre el medio ambiente. La prestación de servicios de navegación aérea (ANS, por sus siglas en inglés) está comprometida. La gestión de tránsito aéreo debe ser organizada de manera más funcional, mientras que el espacio aéreo debe ser organizado siguiendo los requisitos operativos, y debe ser delineado considerando la naturaleza de la estructura de la ruta de tránsito en vez de las fronteras nacionales.

2.4 La OACI recomienda este requisito de organizar el espacio aéreo de acuerdo con la circulación del tránsito, independientemente de las fronteras nacionales². Actualmente, hay numerosos arreglos en los cuales un proveedor de servicios de navegación aérea ha sido delegado para brindar servicios de tránsito aéreo en regiones de información de vuelos, áreas de control o zonas de control que se extienden sobre el territorio de otro Estado. Tales arreglos son aceptados en virtud de las mejoras en seguridad operacional, eficacia y capacidad. No obstante, estos suelen formalizarse mediante contratos entre dependencias de control de tránsito aéreo (ATC, por sus siglas en inglés) en vez de realizarse con arreglos interestatales, con toda la incertidumbre jurídica e institucional que esos arreglos oficiosos pueden acarrear.

2.5 La organización del espacio aéreo en bloques funcionales de espacio aéreo (FAB, por sus siglas en inglés) como parte de la iniciativa Cielo Único Europeo, puede considerarse una extensión de este concepto que consiste en la organización del espacio aéreo según la circulación del tránsito, pero a mayor escala. Un FAB puede extenderse por el espacio aéreo bajo la responsabilidad de más de un Estado miembro de la Unión Europea, y dichos Estados miembros deben designar a uno o más proveedores de servicios de navegación aérea dentro de ese FAB. Esto conducirá finalmente a la consolidación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP, por sus siglas en inglés). Se pueden lograr mejoras en la capacidad y la eficacia, mientras se mantiene un buen nivel de seguridad operacional. También se espera conseguir beneficios ambientales.

2.6 No obstante, esta iniciativa europea para “desfragmentar” el espacio aéreo y mejorar el funcionamiento de la ATM requiere, en primer lugar, un acuerdo estatal para crear un FAB y luego un acuerdo con los ANSP que serán designados como los proveedores del servicio dentro de ese FAB. Se reconoce la existencia de importantes obstáculos legislativos, reglamentarios y de vigilancia, financieros, sociales, de seguridad y defensa, jurídicos y de responsabilidad que requieren de un fuerte liderazgo político y un compromiso de los Estados para resolverlos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La gestión del tránsito aéreo debe ser organizada de manera más funcional, mientras que el espacio aéreo debe ser organizado siguiendo los requisitos operacionales, y debe ser delineado considerando la naturaleza de la estructura de rutas de tránsito en vez de las fronteras nacionales. La Asamblea previa reconoció que la soberanía y las fronteras de los Estados no deberían verse afectados por la implantación de los sistemas CNS/ATM y señaló que los Estados deberían tratar estos temas económicos e institucionales, ya sea individualmente o en conjunto. También se reconoce el papel que las regiones deben desempeñar en la planificación y la implantación de tales sistemas para garantizar la armonización y la interoperabilidad.

3.2 La experiencia europea demuestra que los desafíos para hacer realidad la visión de un sistema de navegación aérea integrado, armonizado y que pueda utilizarse en todo el mundo, son principalmente de naturaleza institucional y no operacionales o técnicos. Además, se reconoce que estos desafíos requieren de un fuerte liderazgo político y un compromiso de los Estados para resolverlos.

— FIN —

² Anexo 11 de la OACI: Servicios de tránsito aéreo, párr. 2.9.1