

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Perfeccionamiento de las normas de la OACI

EXAMEN DE LAS RUTAS CON SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

(Nota presentada por Sudáfrica)

RESUMEN

Las líneas aéreas están tratando desesperadamente de reducir los costos de personal, combustible y otros costos elevados para mantener su viabilidad. En esta nota se propone que los PIRG examinen y racionalicen todas las estructuras de rutas ATS incluidas en los planes de navegación aérea para determinar todo posible ahorro adicional que pueda efectuarse en los tiempos de vuelo para los usuarios, lo cual se traducirá directamente en beneficios financieros y para el medio ambiente. También se pide que se implanten todas las rutas aéreas incluidas en los planes de navegación aérea que contribuyan a un sistema más eficiente y se insta a los Estados a participar activamente en la labor de los PIRG al respecto.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 3.

REFERENCIAS

Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo (Doc 9426)
Informe del Auditor externo (Doc 9833)
Informe de la 14ª reunión del Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG/14) (disponible únicamente en inglés y francés)
Informe de la 11ª Conferencia de navegación aérea (Doc 9828)
Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los precios del combustible están causando un aumento de costos cuando las empresas del sector apenas están volviendo a la normalidad tras una serie de sucesos que en el pasado reciente tuvieron repercusiones graves para la aviación civil internacional. Según se prevé, este año las líneas aéreas que prestan servicios internacionales deberán pagar \$8 000 millones EUA más de lo que pagaron

en 2003. Las líneas aéreas están tratando desesperadamente de reducir los costos de personal, combustible y otros costos elevados para mantener su viabilidad.

1.2 Una de las medidas que puede adoptar la OACI para asistir al sector de la aviación civil consiste en seguir garantizando que se cuente con la ruta más económica entre los puntos de salida y de destino. Sin embargo, debido a las numerosas demandas, a menudo conflictivas, que efectúan los diversos usuarios respecto al uso del espacio aéreo y a consideraciones políticas, ambientales y de seguridad, en muchos casos no es posible volar por la ruta más conveniente, lo cual hace aumentar los costos adicionales de combustible y mantenimiento que deben sufragar los explotadores.

1.3 Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) creados por el Consejo son responsables de garantizar el desarrollo continuo y coherente de los planes regionales de navegación aérea y de controlar y fomentar su ejecución, tarea que se viene realizando con mucho éxito.

1.4 En su Conclusión 4/1, la 11ª Conferencia de navegación aérea (Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003) subrayó la necesidad de armonizar los sistemas de navegación aérea entre regiones. La Conferencia tomó nota de que los PIRG habían avanzado notablemente en la implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) y de que, en algunos casos, habían trabajado conjuntamente entre regiones para fomentar iniciativas de alcance mundial. Se señaló que esas iniciativas coordinadas de los PIRG se habían traducido en beneficios importantes tanto para los proveedores como para los usuarios de los servicios de tránsito aéreo (ATS).

1.5 La Conferencia tomó nota además de que el actual mecanismo de planificación regional ya brinda a los Estados y a los PIRG la oportunidad de avanzar en cuanto a los procedimientos para ampliar la capacidad, situación que puede redundar en beneficios reales y ahorros para los usuarios y proveedores de servicios.

2. ANÁLISIS

2.1 Existen ejemplos excelentes de reestructuración de rutas aéreas y de la función que desempeñan las Oficinas regionales y los grupos regionales de planificación y ejecución de la OACI en la introducción de una nueva red de rutas que conecta a Asia meridional y sudoriental, Oriente Medio y Europa (EMARSSH), que logró beneficios mensurables significativos bajo la dirección de la OACI. Se redujeron los tiempos de vuelo entre Europa y Australasia en 30 minutos en promedio. Esa reducción se tradujo en un ahorro estimado del 1% en combustible, es decir 22,4 millones de kilogramos de combustible por año, así como una reducción anual de \$55 millones EUA en los costos de las líneas aéreas. También tuvo un impacto ambiental positivo.

2.2 Otro buen ejemplo de ahorros que se lograron mediante la reestructuración de rutas aéreas es el establecimiento de las rutas transpolares, que permiten la circulación del tránsito entre Norteamérica y la Región Asia, a través del espacio aéreo de Rusia y el Canadá, con beneficios económicos y ambientales. De los informes de los PIRG se desprende que existen varias rutas en los planes de navegación aérea que los Estados no implantan ni alinean, lo cual fuerza a los usuarios a efectuar vuelos por rutas que no ofrecen un nivel óptimo de rendimiento económico, situación que no nos podemos permitir.

2.3 Para garantizar que los recursos de los usuarios se aprovechen al máximo, será necesario que los grupos regionales de planificación y ejecución, en coordinación con los usuarios, examinen las rutas ATS con mayor frecuencia, teniendo en cuenta las nuevas tecnologías para satisfacer los requisitos

de los usuarios y efectuar ahorros adicionales. Al mismo tiempo, los cambios propuestos deberían coordinarse a escala regional antes de presentarlos ante la OACI para su tramitación en el nivel más alto.

2.4 En caso de que los PIRG determinen la existencia de rutas que no se implanten, aparentemente por falta de voluntad política, se debería señalar el problema a la atención del Consejo de la OACI para que adopte medidas inmediatas. Cabe recordar que en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se establece que los Estados contratantes se comprometen a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

2.5 En el entorno económico actual, todo tiempo de vuelo que pueda reducirse mediante la optimización de las estructuras de rutas es de suma importancia para asegurar la viabilidad financiera de determinadas rutas. Teniendo esto en cuenta, se propone que se encargue a los grupos regionales de planificación y ejecución que otorguen prioridad a la tarea de examinar todas las rutas aéreas incluidas en los planes de navegación aérea con el propósito de buscar y proponer oportunidades de efectuar ahorros adicionales mediante la reducción de los tiempos de vuelo.

3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los ahorros financieros y ambientales que se han logrado mediante la introducción de nuevas rutas aéreas o por medio de la revisión de las existentes;
- b) encargar al Consejo que, como cuestión prioritaria, solicite a los grupos regionales de planificación y ejecución que determinen posibilidades de efectuar ahorros adicionales mediante la racionalización de las estructuras de rutas aéreas;
- c) encargar al Consejo que inste a los Estados a participar activamente en la labor de los PIRG con el propósito de racionalizar las rutas aéreas; y
- d) encargar al Consejo que inste a los Estados a implantar todas las rutas aéreas incluidas en los planes de navegación aérea que contribuyan a un sistema más eficiente.