

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA**

Cuestión 32: Preparación de una declaración refundida 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)

**OBSTÁCULOS INSTITUCIONALES PARA LA IMPLEMENTACIÓN
DEL CONCEPTO OPERATIVO DE UNA GESTIÓN DEL TRÁNSITO
AÉREO MUNDIAL DE LA OACI**

(Nota presentada por CANSO)²

RESUMEN

La Resolución A35-15 de la Asamblea insta a que se tomen medidas para garantizar que el futuro sistema de ATM mundial se base en su funcionamiento y solicita a los Estados “que apliquen el concepto de ATM mundial de la OACI como el esquema común para guiar la planificación y la implementación de los sistemas de 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 “las cuestiones económicas e institucionales [...] sean abordadas por los Estados individual o colectivamente”.

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

- a) observar 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 operativos o técnicos;
- b) considerar, para su inclusión en una nueva declaración refundida, el lenguaje propuesto en el párrafo 3.3 de esta nota.

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

¹ Versión en español proporcionada por la CANSO.

² La Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO, por sus siglas en inglés) es la voz mundial de la gestión del tránsito aéreo (ATM, por sus siglas en inglés). En 2006, los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) miembros de CANSO prestaron servicio al 61% del espacio aéreo mundial, controlaron el 84% del tránsito aéreo mundial y administraron 44 millones de vuelos. Los miembros de pleno derecho son: Aena, España | AEROTHAI, Tailandia | Airports Authority of India | Airservices Australia | Airways New Zealand | ANS de la República Checa | ATNS, Sudáfrica | ATSA, Bulgaria | Austro Control, Austria | Avinor, Noruega | AZANS, Azerbaiyán | Belgocontrol, Bélgica | CAA Uganda | DFS, Alemania | DHMI, Turquía | DSNA, Francia | EANS, Estonia | ENAV SpA, Italia | Federal Aviation Administration, Estados Unidos | HungaroControl | Irish Aviation Authority | Kazaeronavigatsia, Kazajstán | LFV, Suecia | LGS, Letonia | LPS, Eslovaquia | LVNL, Países Bajos | MATS, Malta | MoldATSA, Moldova | NAMA | NANSC, Egipto | NATS, Reino Unido | NAV CANADA | NAV Portugal | Naviair, Dinamarca | OACA, Túnez | Oro Navigacija, Lituania | PANSA, Polonia | ROMATSA, Rumania | Sakaeronavigatsia Ltd, Georgia | Serco | skyguide, Suiza | Slovenia Control | SMATSA, Serbia | UkSATSE, Ucrania

<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848)</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 A35-15 de la Asamblea insta a que se tomen medidas para garantizar que el futuro sistema de ATM mundial se base en su funcionamiento y solicita a los Estados “que apliquen el concepto de ATM mundial de la OACI como el esquema común para guiar la planificación y la implementación de los sistemas de CNS/ATM”. La última 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 “las cuestiones económicas e institucionales [...] sean abordadas por los Estados individual o colectivamente”.

1.2 El actual Plan mundial de navegación aérea desarrollado sobre la base de un mapa de carreteras de la industria en continuación de la 11ª Conferencia de navegación aérea, ofrece una orientación compuesta por los elementos técnicos, operativos, económicos, ambientales, financieros, legales e institucionales para efectuar la transición del sistema de ATM al concepto operacional de ATM mundial.

1.3 El 35º período de sesiones de la Asamblea reconoció “el rol central que la OACI deberá desempeñar [...] en facilitar la prestación de asistencia a los Estados con respecto a los aspectos técnicos, financieros, gerenciales, legales y cooperativos de la implementación”. 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) establecidos en los Anexos del 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 legal 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 y pertenece a la nación. 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 reguladora. Esta fragmentación en la ATM afecta la seguridad operacional, 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 del 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 los límites nacionales.

2.4 La OACI recomienda este requisito de organizar el espacio aéreo de acuerdo con la circulación del tránsito, independientemente de los límites nacionales.³ Actualmente, hay numerosos acuerdos 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 acuerdos son aceptados en virtud de las mejoras en seguridad operacional, eficacia y capacidad. No obstante, estos suelen formalizarse mediante contratos entre unidades de control de tránsito aéreo (ATC, por sus siglas en inglés) en vez de realizarse con acuerdos interestatales, con toda la incertidumbre legal e institucional que esos acuerdos informales 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 supervisión, financieros, sociales, de seguridad y defensa, legales 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 operativos, y debe ser delineado considerando la naturaleza de la estructura de la ruta de tránsito en vez de los límites nacionales. La Asamblea previa reconoció que la soberanía y los límites de los Estados no deberían verse afectados por la implementación de los sistemas de CNS/ATM y señaló que los Estados deberían tratar estos temas económicos e institucionales, ya sea individualmente o en conjunto. También se reconoce el rol que las regiones deben desempeñar en la planificación y la implementación de tales sistemas para garantizar la armonización y la interoperabilidad.

³ Anexo 11 de la OACI: *Servicios de tránsito aéreo*, párrafo. 2.9.1

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 operativos o técnicos. Además, se reconoce que estos desafíos requieren de un fuerte liderazgo político y un compromiso de los Estados para resolverlos.

3.3 Se sugiere que la declaración refundida revisada de políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la implementación de CNS/ATM, contenga las siguientes redacciones:

Reconociendo que el futuro sistema mundial de ATM necesita estar orientado a los requisitos y basarse en su funcionamiento;

Reconociendo que la actual fragmentación en la ATM afecta la seguridad operacional, eficacia y capacidad y tiene efectos adversos sobre el medio ambiente, 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 los límites nacionales;

Reconociendo que la soberanía y los límites de los Estados no deberían verse afectados por la implementación de los sistemas de CNS/ATM;

Observando que 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, y que los obstáculos institucionales encontrados requieren de un fuerte liderazgo político y un compromiso de los Estados para resolverlos;

Reconociendo el rol que las regiones deben desempeñar en la planificación y la implementación de los sistemas de CNS/ATM para garantizar la armonización y la interoperabilidad;

La Asamblea:

Insta al Consejo a garantizar que la OACI trabaje en estrecha colaboración con los Estados y socios industriales con el fin de desarrollar una mejor comprensión del concepto operacional de ATM mundial y sus implicancias en los acuerdos organizativos y operativos para la prestación de servicios de navegación aérea;

Resuelve que los Estados en conjunto, y de forma regional, traten los desafíos institucionales para hacer realidad este sistema de navegación aérea integrado, armonizado y que puede utilizarse en todo el mundo.