



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 37: Otros asuntos de navegación aérea

**OPERACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE RUTAS
AÉREAS TRANSPOLARES**

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

En esta nota figuran propuestas para que se agregue una cláusula dispositiva a la Resolución A33-13, “Uso de rutas transpolares”, sobre la función que desempeña el Consejo en la organización de las actividades interregionales relacionadas con la operación y modernización de la estructura de rutas aéreas transpolares.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a considerar añadir a la Resolución A33-13 el texto propuesto en la Sección 3 de esta nota de estudio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio contribuye al logro del Objetivo estratégico D: Eficiencia – <i>Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848) <i>Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM</i> (Doc 9750)

¹ Las versiones en inglés y ruso fueron proporcionadas por la Federación de Rusia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con el anuncio de las autoridades de la aviación de la Federación de Rusia sobre la aplicación, a partir del 1 de febrero de 2001, de un sistema de aerovías transpolares que cruce las aguas del océano Ártico, se estableció una estructura fundamentalmente nueva para las rutas aéreas dentro del sistema de servicios aéreos mundiales, que conecta a América del Norte con Asia sudoriental y la región del Pacífico.

1.2 El establecimiento de esta estructura fue el resultado de los esfuerzos combinados realizados por los Estados contratantes y organizaciones internacionales interesados en el marco del Grupo directivo informal de alto nivel de la OACI sobre rutas transasiáticas, transiberianas y transpolares (ITASPS), presidido por el Presidente del Consejo de la OACI.

1.3 En 2001, en el 33° período de sesiones de la Asamblea de la OACI se reconoció que la implantación de esta estructura de aerovías, en la que se utilizan rutas transpolares, constituye un hecho de excepcional importancia que redundará en considerables beneficios ecológicos, en relación con la protección del medio ambiente, y en ventajas económicas significativas para los pasajeros y las líneas aéreas, ya que se reduce sustancialmente el tiempo de vuelo entre destinos en las regiones de América del Norte, Asia sudoriental y el Pacífico.

1.4 La Asamblea adoptó la Resolución A33-13, "Uso de rutas transpolares", por medio de la cual, entre otras cosas, pidió al Consejo, que es responsable de la orientación general durante el establecimiento de la nueva estructura de aerovías internacionales usando rutas transpolares, que "tome medidas apropiadas para movilizar los recursos de los Estados, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras a fin de asegurar el desarrollo dinámico de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares".

2. ANÁLISIS

2.1 Los resultados de la implantación de la estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares dan testimonio de la necesidad siempre creciente de desarrollar y mejorar las características de las rutas transpolares y de modernizar los sistemas ATM responsables de dichas rutas.

2.2 Desde que, en 2001, se implantó la estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares, el número de vuelos que se lleva a cabo sobre el Polo Norte y en el espacio aéreo ruso ha crecido de manera rápida y uniforme. Lo siguiente representa el número total anual de vuelos transpolares en la Federación de Rusia:

- a) en 2003, 883 vuelos;
- b) en 2004, 2 053 vuelos;
- c) en 2005, 3 731 vuelos; y
- d) en 2006, 5 308 vuelos.

Durante los primeros cuatro meses del año 2007 en curso, se llevaron a cabo 1 913 vuelos en estas rutas. En 2006, durante este mismo período, se habían llevado a cabo 1 447 vuelos.

2.3 En la Federación de Rusia se está llevando a cabo una serie de medidas para mejorar aún más la configuración de las rutas transpolares. Además de las cuatro rutas existentes Polar-1, Polar-2,

Polar-3 y Polar-4, se abrió otra ruta transpolar para realizar operaciones de vuelo a partir del 7 de junio de 2007 en la Aerovía G226. Para finales de 2007, se añadirá una ruta más, elevándose a seis el número de rutas. Se tiene pensado abrir salidas de pista que conecten las rutas Polar-2 y Polar-3, así como las rutas Polar-3 y Polar-4. La estructura de rutas transpolares dentro del espacio aéreo de la Federación de Rusia figura en el adjunto a esta nota.

2.4 Además, la experiencia en la operación de aerovías transpolares confirma que existe una necesidad siempre creciente de contar con un mecanismo que coordine en desarrollo de las características de las rutas transpolares y sus mejoras, el desarrollo de infraestructura y la modernización de sistemas ATM responsables de dichas rutas, basándose en los esfuerzos combinados de los Estados miembros de la comunidad de la aviación mundial.

2.5 Como ejemplo, el establecimiento de ventanas de tiempo para entrar y salir del espacio aéreo eliminaría las limitaciones existentes de capacidad del Centro de control de área (ACC) de Anchorage y, por consiguiente, duplicaría la capacidad de las rutas transpolares que existen en el espacio aéreo de la Federación de Rusia. Como ejemplo adicional, China puede establecer otros puntos nuevos de entrada/salida y organizar rutas independientes a fin de cubrir los requisitos del siempre creciente flujo de tránsito aéreo.

2.6 Los requisitos de un mecanismo de esa índole deben ser cubiertos por el grupo de trabajo interregional de reciente creación, el Grupo directivo sobre sistemas transregionales de espacio aéreo y de apoyo a la gestión del tránsito aéreo (TRASAS), establecido en el año en curso en el marco de las actividades conjuntas de las Oficinas regionales de la OACI de Europa/Atlántico septentrional, Asia/Pacífico y Norteamérica/Centroamérica/Caribe. Las atribuciones del TRASAS abarcan actividades relacionadas con la operación de los tramos transpolares, transiberianos y transasiáticos de las rutas aéreas internacionales y la modernización de los sistemas ATM en el espacio aéreo transregional.

2.7 En vista de la importancia excepcional de los resultados logrados en 1998-2001 por el grupo directivo de alto nivel ITASPS, cuyas actividades fueron supervisadas por el Consejo al más alto nivel, debería suponerse que la experiencia del ITASPS debe considerarse en la organización de las actividades del grupo TRASAS de alto nivel, que es similar a la del ITASPS, como una de las formas de organización de las actividades interregionales en esta área.

3. PROPUESTAS

3.1 En virtud de los antecedentes expuestos en la Sección 2, se propone incorporar un nuevo párrafo 4 después de la Cláusula dispositiva 3 de la Resolución A33-13, "Uso de rutas transpolares", en el que se establece lo siguiente:

"La Asamblea:

...

4. *Pide* al Consejo que mantenga su función de coordinación y las iniciativas para organizar las actividades interregionales relativas a la operación de la estructura de aerovías transregionales internacionales con rutas transpolares y a la modernización de los sistemas ATM responsables de dichas rutas en el espacio aéreo transregional".

APÉNDICE

A33-13: USO DE RUTAS TRANSPOLARES

Considerando que dentro del marco de la OACI se ha establecido una nueva estructura de rutas aéreas sobre el Polo Norte, que enlaza a Norteamérica con el sudeste de Asia y la región del Pacífico;

...

La Asamblea:

1. *Declara* que, para aprovechar al máximo las ventajas de la implantación de rutas transpolares, es necesario que los Estados que prestan servicios de tránsito aéreo en el marco de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares se empeñen en alcanzar el mayor grado de planeación coordinada para aumentar la capacidad de esa estructura;

2. *Pide* al Consejo que tome medidas apropiadas para movilizar los recursos de los Estados, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras a fin de asegurar el desarrollo dinámico de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares; y

3. *Pide* al Consejo que, como prioridad, vigile el desarrollo de la nueva estructura de aerovías internacionales con rutas transpolares y, si es necesario, prepare recomendaciones relativas a la operación y desarrollo de esa estructura; y

4. *Pide* al Consejo que mantenga su función de coordinación y las iniciativas para organizar las actividades interregionales relativas a la operación de la estructura de aerovías transregionales internacionales con rutas transpolares y a la modernización de los sistemas ATM responsables de dichas rutas en el espacio aéreo transregional”.

