



## CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

Cuestión 3 del  
orden del día:

3.4:

Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea

Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial

### GLOBALIZACIÓN ATM Y SU IMPACTO ECONÓMICO EN EL SISTEMA MUNDIAL

[Nota presentada por los Estados miembros<sup>2</sup> de  
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)]

#### RESUMEN

Las medidas recomendadas a la Conferencia figuran en el párrafo 3.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial se encuentran fundamentados en la globalización, entendida como el proceso desarrollado como consecuencia de la interacción entre los Estados, subregiones y regiones; y producida por la expansión de los mercados de capital, el comercio y la inversión externa directa.

1.2 Así las cosas, el capital es libre de ubicarse en donde es más productivo. Bajo la hipótesis de que las economías de escala que una plataforma CNS basada en satélites y de amplia cobertura geográfica brindarían a un tráfico en continuo crecimiento, presionado por los altos costos de los combustibles, que demanda un sistema eficiente y en donde la escasez de capacidad en el espacio aéreo empieza a impactar decididamente a los operadores, a colocarles restricciones y a generar demoras, la gestión del tránsito aéreo presenta un marco atractivo para que el capital busque estructurar proyectos en respuesta a esta necesidad.

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por la CLAC.

<sup>2</sup> Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1.3 Los Estados, por tradición prestadores de servicios de navegación aérea, se enfrentan al reto del acceso a las nuevas tecnologías para garantizar la eficiencia demandada por los usuarios de estos servicios. La OACI ha llevado el mensaje de integración a las organizaciones multilaterales como una respuesta de transición al problema causado por la globalización, mientras que otros Estados han buscado ya la intervención del capital privado para lograr la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial.

1.4 El Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) Dr. Assad Kotaite, ante la Undécima Conferencia de navegación aérea (Montreal, 22 de septiembre de 2003) alentó al auditorio a crear el concepto de un sistema de gestión del tránsito aéreo interfuncional, continuo y global para la aviación civil internacional en el siglo XXI: “Ha llegado el momento de ajustar nuestra estrategia y embarcarnos en la próxima fase para establecer la infraestructura de la navegación aérea del futuro.” El mensaje implica una inversión, un mecanismo de edificación que encuentra su respuesta en la globalización y un escenario de tiempo establecido. “Este concepto global es adelantado en su descripción de los servicios que se necesitarán para el funcionamiento del sistema de gestión del tránsito aéreo global hasta el año 2025”.

1.5 Sin embargo, existen algunas ideas motivadas por la frágil línea entre la eficiencia de un sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial y la seguridad operacional, interrogante que parece será solucionada con la implementación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) adecuados que brindarán las garantías necesarias a los Estados y a los ciudadanos sobre el nivel adecuado de seguridad operacional. Por consiguiente, este paradigma parece estar cambiando y se puede considerar que los entes privados están en condiciones de cumplir cabalmente sus responsabilidades en materia de la seguridad operacional.

1.6 Otro argumento común en los Estados, es la preocupación por la debida contraprestación al entregar un recurso que, como su espacio aéreo, es cada vez más demandado, escaso y útil. Este elemento es esencial para el desarrollo de los organismos multinacionales, así como aquellos mecanismos que permitan una adecuada distribución de las capacidades que se han de desarrollar, así como el empleo, las contribuciones y el equilibrio necesario entre los Estados para mantener la eficiencia.

1.7 Finalmente, aún persiste cierto debate sobre los conceptos de soberanía que se sopesan con la eficiencia general que se obtiene del proceso de implantación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Es evidente que las expectativas sobre el tipo de tecnologías y sistemas que contribuirán con los diferentes requisitos operacionales del ATM mundial se han dado. Ahora corresponde la estructuración de los mecanismos jurídicos y económicos que permitan la consolidación de las unidades de explotación económica que los hagan posibles.

2.2 Las comisiones regionales de aviación civil o las organizaciones de Estados deben formar parte de la construcción de los nuevos escenarios, no sólo para orientar a los Estados, como lo ha hecho la CLAC sobre la metodología que debe emplearse en la fijación de tarifas, sino como foro de discusión para dar una orientación al proceso de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial en sus aspectos económicos, políticos y jurídicos.

2.3 Un trabajo descentralizado por parte de estos mecanismos permitiría cristalizar el mandato que la 36ª Asamblea de la OACI dio a la Organización, al incorporar en el programa de trabajo en la esfera jurídica, el estudio de los organismos multinacionales regionales, de forma de armonizar el marco jurídico internacional y las responsabilidades derivadas de las relaciones que de su actividad se

desarrollen (véase la nota A36-WP/230); por ello vale la pena considerar algunos párrafos de la nota A36-WP/297 y A36-WP/341 que indican:

*“47.8 Al analizar el Asunto núm. 3 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico, diversas delegaciones apoyaron la inclusión de los organismos multinacionales regionales, tal como se sugería en la nota A36-WP/230. Esas delegaciones consideraron que era sumamente importante diseñar reglas claras y principios rectores respecto de la participación de los organismos regionales en la implantación de los sistemas de CNS/ATM. Una delegación destacó además la necesidad de contar con un marco mundial claro...”*

Por lo que se acordó *“47.9 La Comisión **convino en** modificar el Asunto núm. 3 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico para incluir a los organismos multinacionales regionales al considerar un marco jurídico. La Comisión señaló que tenía entendido que, una vez que los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil elaboraran un modelo de marco jurídico regional, la OACI podría distribuir ese modelo a sus Estados miembros, y que los Estados interesados podrían utilizar la información como texto de orientación para elaborar su propio marco jurídico regional, según correspondiera”.*

2.4 Se requiere que el Comité Jurídico inicie el proceso de establecer las guías para el establecimiento de los organismos multinacionales, para crear el marco regulatorio que permita dar guía al proceso del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial, bien sean estos organismos una asociación de Estados o estén financiados por capital privado o una combinación de ambos, u otras modalidades jurídicas o económicas.

2.5 Así, los entes regionales, deben analizar estas iniciativas y orientar a los Estados a seguir los lineamientos de la OACI, de manera que las disposiciones nacionales concuerden con las orientaciones globales, y de esta forma se logren los beneficios que el concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial procura obtener y que los mismos sean equilibrados para todos los que en él convergen, en especial para los Estados. Asimismo, se debe establecer el lineamiento para su sostenibilidad de forma de normalizar la mundialización del ATM que, bajo su forma actual, está "avanzando a una velocidad extraordinaria pero sin mapa ni brújula", se dice en un informe del PNUD sobre la globalización y que parece aplicar al concepto precedente.

2.6 Es una responsabilidad de la OACI el evitar que la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial derive en la multiplicación de desigualdades, en el aumento de la brecha en el conocimiento de los sistemas CNS, a fin de mantener un principio equilibrado entre los Estados, los Estados y el capital privado, y entre todos ellos y el usuario, de forma que los beneficios operativos, económicos y relativos al medio ambiente sean mayores que los costos globales que el alcanzarlos implica.

2.7 Es por ello que el Comité Jurídico debe establecer el decálogo que en consenso constituya los principios y pilares en relación con los intereses económicos, el capital y su rentabilidad en este contexto, los beneficios a corto y mediano plazos, las prácticas de organizaciones netamente privadas, mixtas o asociaciones de Estados, la reglamentación en cada Estado para permitir su operación, la desreglamentación estatal y la reglamentación supranacional para el funcionamiento de estos organismos, incluyendo las consideraciones económicas y laborales, la relación de estos organismos y los derechos de tráfico como elemento limitante a su crecimiento y las reglas de sus órganos de gobierno bajo un principio de crecimiento equilibrado de los Estados.

### 3. **CONCLUSIONES**

- 3.1 Ante las consideraciones realizadas y la importancia de este asunto se solicita que:
- a) la OACI, en cumplimiento del plan de trabajo en aspectos jurídicos, dé prioridad al estudio de los organismos multinacionales como vehículos para la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial; y
  - b) se recomiende que las comisiones regionales de aviación civil que aún no lo han hecho, así como los grupos de interés u otras organizaciones, establezcan procesos para el estudio de los aspectos relacionados con la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial.

### 4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

- 4.1 Se invita a la Conferencia a:
- a) tomar conocimiento de esta nota de estudio;
  - b) indicar expresamente la importancia que amerita la globalización ATM para el desarrollo futuro de la aviación y su impacto económico en el sistema mundial de transporte aéreo y cómo la OACI debe solidificar criterios jurídicos y económicos al respecto; y
  - c) resaltar la necesidad de que este proceso se desarrolle con una guía y orientación del más alto nivel forjada del consenso de todos los interesados en obtener un nuevo escenario del ATM bajo la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo mundial.

— FIN —