



CEANS-WP/84  
19/9/08

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

**Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008**

**PROYECTO DE INFORME  
SOBRE LA CUESTIÓN 3.4 DEL ORDEN DEL DÍA**

---

<b>Cuestión 3 del orden del día:</b>	<b>Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea</b>
<b>3.4:</b>	<b>Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial</b>

### 3.4.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/16) analizó cuestiones económicas y de organización en el contexto del *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) de la OACI. Para implantar dicho concepto de manera eficaz y económica, especialmente respecto a la financiación de la infraestructura y el establecimiento de un espacio aéreo sin discontinuidades, deberían intensificarse la cooperación y la colaboración internacionales en el seno de la comunidad ATM. Se propuso entonces una enmienda del Doc 9082 a fin de subrayar la importancia de la cooperación internacional. Puesto que la implantación del concepto constituye un proceso continuo, la OACI debería seguir vigilando su evolución para determinar si serán necesarias en el futuro nuevas políticas y textos de orientación.

**Australia** (WP/45) reconoció la participación de los Estados y los terceros proveedores de datos en la transición del servicio de información aeronáutica (AIS) a la gestión de la información aeronáutica (AIM). En la nota pasó revista a una serie de cuestiones institucionales y económicas que se plantean con esta transición, incluidos el alcance de la obligación que cabe a los Estados, la recuperación de los costos, la responsabilidad por el contenido de los datos, así como la titularidad y los derechos de propiedad intelectual sobre los mismos, e indicó que tales cuestiones deberían estudiarse en el Grupo de estudio sobre AIS-AIM.

**Panamá** (WP/72) describió su experiencia en materia de liberalización del transporte aéreo, privatización de su aeropuerto, e implantación de la navegación de área (RNAV), y destacó que la cooperación con los países vecinos en el establecimiento de metas comunes puede contribuir al logro de mayor eficiencia operacional.

**Francia, en representación de la UE, la CEAC, y sus respectivos miembros** (WP/54) presentó la iniciativa europea tendiente a la integración total del sistema que abarca la totalidad de los derechos por infraestructura del transporte aéreo, cumpliendo así y, en algunos casos, excediendo, lo previsto en las políticas de la OACI dirigidas a asegurar la transparencia, la equidad, la comparabilidad y la previsibilidad. En la nota se propuso el refuerzo de los enfoques regionales para estas cuestiones mediante la elaboración de textos de orientación.

Los **miembros de la CLAC** (WP/51) solicitaron que la OACI analice y unifique los aspectos económicos y jurídicos de las organizaciones multinacionales regionales en su papel de canales para implantar el concepto operacional de ATM mundial. Los órganos regionales deberían instar a sus Estados miembros a adoptar las orientaciones de la OACI para alcanzar la uniformidad entre las disposiciones nacionales y la orientación mundial.

Los **miembros del Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional (NAT SPG)** (WP/32) informaron sobre la problemática que plantean en la región del Atlántico septentrional los esfuerzos por asegurar la disponibilidad y sostenibilidad de la

infraestructura de servicios de navegación aérea que se requiere para los servicios de comunicación por satélite. En la nota se solicitó a la OACI que analice la propiedad y control de la infraestructura de servicios de navegación aérea y elabore un proyecto de acuerdo sobre niveles de servicios para su uso por parte de los ANSP, con lo que se aseguraría que los terceros proveedores de servicios cumplan sus obligaciones con ajuste a los requisitos establecidos en materia de seguridad operacional y performance.

La **CANSO** (WP/38) informó a la Conferencia sobre las cuestiones inherentes a la transición de AIS a AIM y sugirió que se brinde orientación al Grupo de estudio AIS-AIM respecto a los principios de imposición de derechos incluidos en el Doc 9082 en cuanto se relacionan con la provisión de información/datos aeronáuticos.

**Malí** (WP/43 – nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 3.1.1).

La **Comisión Europea** (WP/56 – nota de información) ofreció información sobre la esencia de la segunda fase del “Cielo único europeo” (SES II), que se apoya en cuatro pilares principales relacionados entre sí: la performance y la sostenibilidad, la tecnología, la seguridad operacional y los aeropuertos.

### 3.4.2 **Análisis**

3.4.2.1 Habida cuenta de la mundialización del sistema de transporte aéreo y la exigencia de proceder a una implantación eficaz y económica del concepto operacional ATM mundial, la Conferencia coincidió con el proyecto de conclusiones presentado en la nota WP/16, así como las enmiendas que en dicha nota se proponen para las partes pertinentes del Doc 9082 referidas a la cooperación internacional. Además, la Conferencia acordó que el Doc 9082 debería mencionar la importancia de los enfoques regionales para la implantación del concepto mundial, por ser estos capaces de reportar beneficios tales como una mayor transparencia, equidad, y la disponibilidad de costos de infraestructura del transporte aéreo comparables y previsibles.

3.4.2.2 Respecto a las cuestiones económicas y demás aspectos institucionales vinculados con la transición del actual AIS al AIM, la Conferencia consideró que sería prematuro adoptar conclusiones específicas en este momento. Por ello, se acordó que se brinde la orientación correspondiente al grupo de estudio AIS-AIM y se disponga la coordinación entre los distintos aspectos técnicos y económicos.

3.4.2.3 De igual manera, se apoyó la propuesta de que la OACI elabore un proyecto de modelo de acuerdo sobre niveles de servicio que puedan utilizar los ANSP en sus contrataciones con terceros proveedores del sector privado. En este sentido, la Conferencia coincidió en que sería de utilidad que la OACI, como parte de su labor regular, llevara a cabo un estudio de casos de alcance acotador respecto a la propiedad y control de la infraestructura de servicios de navegación aérea.

### 3.4.3 **Recomendación**

3.4.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y el debate posterior sobre los aspectos económicos y de organización relacionados con la implantación del concepto ATM mundial en el marco de la cuestión 3.4 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

---

**RECOMENDACIÓN 14 – ASPECTOS ECONÓMICOS Y DE ORGANIZACIÓN RELACIONADOS CON LA IMPLANTACIÓN DEL CONCEPTO DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO MUNDIAL (ATM)**

**LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:**

- a) los Estados se esfuercen por implantar el concepto operacional ATM mundial de manera eficaz y económica, utilizando el GANP como documento de planificación de la implantación, mediante la cooperación y colaboración internacionales en el seno de la comunidad ATM;
- b) los Estados consideren la conveniencia de facilitar el proceso de implantación del concepto operacional ATM mundial mediante la adopción, cuando corresponda, de un enfoque regional que otorgue mayor transparencia, equidad, y comparabilidad y previsibilidad de los costos de la infraestructura de transporte aéreo;
- c) la OACI continúe vigilando la evolución de los aspectos económicos y de organización relacionados con el concepto operacional ATM mundial y el GANP para determinar si se necesitarán nuevas políticas y textos de orientación en el futuro;
- d) la OACI respalde la labor del grupo de estudio AIS-AIM en lo relativo a los aspectos económicos y demás aspectos institucionales que se vinculan con la transición del actual AIS al AIM según se requiera;
- e) la OACI emprenda un estudio de casos sobre la propiedad y control de la infraestructura de servicios de navegación aérea, que incluya la elaboración de un proyecto de acuerdo sobre niveles de servicios que puedan utilizar los ANSP para que los terceros proveedores del sector privado cumplan sus obligaciones con ajuste a los requisitos establecidos en materia de seguridad operacional y performance; y
- f) la OACI enmiende los párrafos 12 y 20 del Doc 9082 a fin de subrayar la necesidad de cooperación internacional y hacer referencia a los enfoques regionales en la implantación del concepto operacional ATM mundial y el GANP.