



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 34: Navegación aérea — Control y análisis

CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por CANSO)

RESUMEN EJECUTIVO

La 4ª edición del Plan de Navegación Aérea Internacional (GANP, Doc 9750, remítase a A38-WP/39) brinda guía para los estados, la planificación e implementación de grupos regionales (PIRGs), proveedores de servicio de navegación aérea (ANSP) aeropuertos, usuarios de espacio aéreo y accionistas de la industria en la planificación e implementación de mejoras operativas, que deben ser cumplidas a través de metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU, por sus siglas en inglés) mapas de ruta de tecnología. La mejora de la seguridad, capacidad y eficiencia del sistema de aviación internacional son objetivos centrales.

Sin embargo, incrementar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema de aviación internacional no es solo una cuestión de tecnología. La forma en la que el espacio aéreo es estructurado y diseñado y los servicios de tráfico aéreo están organizados y se ofrecen, tienen un impacto directo en la capacidad y la eficiencia. En relación a esto, Apéndice G- *Delimitación de servicios de tráfico aéreo* para la resolución propuesta revisada sobre una Declaración Consolidada de políticas ICAO continuas y prácticas asociadas relacionadas específicamente con la navegación aérea (Resolución A38, referencia A 38-WP/86) es de vital importancia. CANSO también tiene la visión que una mayor visibilidad de la capacidad y retos de eficiencia para la navegación aérea en ciertas regiones pueden ser un paso positivo para su resolución y se sugiere que este tema sea cubierto en el Informe de Navegación Aérea Internacional propuesto de ICAO (remítase a A38-WP/87.)

Acción: Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que la forma que el espacio aéreo es estructurado y diseñado y los servicios de tráfico aéreo están organizados y siempre que puedan mostrar capacidad y retos de eficiencia en ciertas regiones; y
- b) se recomienda que esta capacidad y retos de eficiencia sean claramente identificada en el Informe de Navegación Aérea Internacional propuesta anualmente para asistir a los Estados en la comprensión de que áreas pueden requerir atención especial e identificar los arreglos cooperativos potenciales entre estados que pudieran llevar a mejorar el desempeño de navegación aérea.

¹ Las versiones en los distintos idiomas fueron proporcionadas por la CANSO.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La sesión 38 de la Asamblea está invitada en A/38-WP/86 para revisar las modificaciones propuestas para la resolución A37-15 y adoptar una resolución revisada en una declaración consolidada de políticas continuas de ICAO y prácticas asociadas relacionadas con la navegación aérea. CANSO desea señalar la importancia de esta Resolución, particularmente el Apéndice G – *Delimitación de espacios aéreos de servicios de tráfico aéreo (ATS)* para incrementar la capacidad y mejorar la eficiencia de sistema de navegación aérea internacional.

1.2 CANSO también tiene la visión, dada la importancia de esta resolución, que los planes de acción será divisados en niveles regionales y globales para tratar la capacidad específica y retos de eficiencia enfrentados en ciertos espacios aéreos. Estos retos deben ser claramente identificados en el *Informe de Navegación Aérea Internacional de ICAO* para asistir a los estados en la comprensión de que áreas pueden requerir una política especial y/o atención legislativa para mejorar efectivamente el desempeño de la navegación aérea para su Estado y en su región y ayudar a propagar la información en la implementación de historias de éxito y mejores prácticas asociadas.

2. DISCUSIÓN

2.1 El objetivo de GANP es incrementar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema de aviación civil internacional y se mejorará o al menos se mantendrá la seguridad. La cuarta edición de GANP brinda guía sobre la planificación e implementación de mejoras operativas y tecnologías de soporte, aviación, procedimientos, estándares y aprobaciones regulatorias necesarias para realizarlo. Esto se logrará a través de la metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación, que forma la base del GANP realizado.

2.2 Sin embargo, incrementar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema de aviación civil internacional no es solo una cuestión de tecnología. La forma que el espacio aéreo es estructurado y diseñado y los servicios de tráfico aéreo están organizados y se ofrecen, tienen un impacto directo en la capacidad y la eficiencia. En algunas regiones y sub-regiones el espacio aéreo es una dificultad grave para el crecimiento del tráfico aéreo y la organización de servicios de tráfico aéreo un impedimento para la eficiencia.

2.3 Se recuerda que el Artículo 28 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional que cada estado contratante comienza a brindar en los aeropuertos de su territorio, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones de navegación aérea para facilitar la navegación aérea internacional según prácticas y estándares internacionales recomendados (SARPs, por sus siglas en inglés) Considerando que el Anexo 11 al Convenio también prevé que un Estado contratante puede delegar su responsabilidad en la prestación de servicios de tráfico aéreo sobre su territorio a otro Estado mediante acuerdo bilateral; los arreglos cooperativos entre estados contratantes son impulsados para liderar a una administración de tráfico aéreo más eficiente.

2.4 Cuando se refiere a la planificación de la navegación aérea regional y la estructura del espacio aéreo y diseño, la resolución A37-15, Apéndice M, resuelve que “los límites de los espacios aéreos ATS, ya sea sobre los territorios de los Estados o sobre alta mar, se estipularán en base a consideraciones técnicas y operativas, para garantizar la seguridad y la optimización de la eficiencia, así como la economía tanto para proveedores como para usuarios del servicio”; Y que “los espacios aéreos ATS no deberán fragmentarse por ninguna otra razón que no sea de naturaleza técnica, operativa, de seguridad y/o eficiencia”; Los estados son ampliamente impulsados a considerar el establecimiento conjunto de una sola autoridad de servicios de tráfico aéreo responsable de la oferta de servicios de tráfico aéreo dentro del espacio aéreo que se extienden sobre los territorios de dos o más estados o sobre el mar.

2.5 Sumamente importante, la sesión 37 de la Asamblea ampliamente reconocido y declarado que “cualquier estado contratante que delega a otro esta la responsabilidad de brindar servicios de tráfico aéreo dentro del espacio aéreo sobre su territorio hace eso sin derogación de su soberanía”. Este es un claro reconocimiento del Artículo 1 de la Convención que reconoce que cada estado ha completado una soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo sobre su territorio. La soberanía es el poder supremo e independiente o autoridad de un estado para decidir y actuar. La decisión para delegar la disposición ofrecimiento de servicios de tráfico aéreo para otro estado y la designación de una autoridad de servicios de tráfico aéreo es de hecho un acto de soberanía, no un abandono de soberanía.

2.6 También queda claro del Artículo 28 de la Convención que al delegar la responsabilidad funcional para el ofrecimiento de servicio a otro estado, el estado delegado retiene una responsabilidad residual, la obligación asegura que la entrega de servicio sea apropiadamente regulada y supervisada. El estado delegado debe prescribir los requisitos por los cuales el estado debe establecer y mantener las instalaciones y servicios y tanto el estado delegado y provisto reserva el derecho a revocar dicho arreglo en cualquier momento.

2.7 Existen muchos ejemplos de estados que han delegado exitosamente a otro estado la responsabilidad de servicios de tráfico aéreo donde esto tiene sentido para razones técnicas, operativas, seguridad y eficiencia. Hay una delegación mutua entre los EE.UU. y Canadá. Tonga y Samoa han delegado en Nueva Zelanda; y también hay diversas delegaciones en Europa entre Finlandia, Suecia y Noruega, Francia y Suiza. Este debe ser ampliamente impulsado, especialmente para aquellas regiones y sub-regiones que enfrentan retos de capacidad y eficiencia.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Aunque GANP brinda un marco estratégico para la planificación e implementación de mejoras operativas, no trata la forma que el espacio aéreo es estructurado y diseñado y los servicios de tráfico aéreo son organizados y provistos, que pueden tener un impacto directo en la capacidad y eficiencia del sistema de navegación aérea internacional. Apéndice F - *Delimitación de espacios aéreos de servicios de tráfico aéreo (ATS)* para la resolución revisada sobre una *Declaración Consolidada de Políticas de ICAO y prácticas asociadas relacionadas específicamente a la navegación aérea* (Resolución A38-xx) brinda una base de acción concertada por estados y la planificación regional e implementación de grupos (PIRG) en el tratamiento de la capacidad y retos de eficiencia en sus regiones.