



TEMA:

EL TRATADO DE CHICAGO Y SU IMPACTO EN EL TRAFICO AEREO

1. Ing. Edwin Olmedo Valle Guerrero

Ecuatoriano de 50 años de edad. Máster en Transporte y Logística (En curso 90% desarrollado) , Ingeniero en Administración y Producción Industrial, Diplomado en Liderazgo Transformacional, Auditor Interno Integrado ,Técnico en Seguridad Industrial , 20 años de experiencia laboral en el ámbito privado como Gerente de Distribución, Gerente General de Veia Industrial de la ciudad de Riobamba. Docente de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo Email: edwin_valleg@yahoo.es

2. Lcda. Mgs. Gloria Endara Prieto

Ecuatoriana de 50 años de edad. Máster en Gerencia y Liderazgo Educacional, Licenciada en Comunicación Social, 6 años de experiencia laboral docente en varias Universidades ecuatorianas. 14 años de experiencia en medios de comunicación escritos y radiales. Varias publicaciones de relevancia en revistas indexadas. Capacitadora en temas de educación.

3. Dr. Edwin Patricio Pombosa Junez, PhD.

Docente ESPOCH, Ecuatoriano. Ingeniero de Empresas, Diplomado en Diseño Curricular Superior, Máster en Educación Superior a Distancia, Doctor en Ciencia Económicas PhD Universidad de la Habana, 20 años de experiencia laboral como Gerente de Ventas y Gerente General de varias empresas privadas de la ciudad de Riobamba. Ex Director de Escuela, Ex Director de Talento Humano, Ex Director de Vinculación con la Colectividad y Relaciones Internacionales, Ex Vicedecano y ex Decano de la Facultad de Administración de Empresas de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo; Ex Director Administrativo del GAD Municipal de la ciudad de Riobamba.

Email: pombosaedwin@yahoo.com

4. Ing. Rosa Sandra Burgos Castelo

Ecuatoriana de 42 años de edad, Ingeniera en Administración de Empresas de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, 5 años de experiencia como contadora de importantes medios de comunicación de la ciudad de Riobamba - Ecuador, desde hace cinco años hasta la actualidad docente de las cátedras de gestión y emprendimiento en la Facultad de Salud Pública de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Aspirante a Doctor en Ciencias Económicas en la Universidad de La Habana.

Email: burgossandry@yahoo.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Edwin Olmedo Valle Guerrero, Gloria Endara Prieto, Edwin Patricio Pombosa Junez y Rosa Sandra Burgos Castelo (2018): "El tratado de Chicago y su impacto en el tráfico aéreo", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (febrero 2018). En línea: [//www.eumed.net/2/rev/caribe/2018/02/tratado-chicago.html](http://www.eumed.net/2/rev/caribe/2018/02/tratado-chicago.html)

Resumen

El trafico aéreo se ha tornado de difícil manejo en un mundo globalizado y competitivo en virtud de la demanda presentada por quienes por diferentes razones necesitan trasladarse o enviar carga y encomiendas desde diferentes partes del mundo. Ante esta realidad los diferentes gobiernos del mundo buscan algún instrumento que permita regularizar, mantener y

descongestionar el transporte y a su vez se convierta en una herramienta administrativa – logística de operatividad aérea.

Los Gobiernos firmantes de este documento suscriben los principios contenidos en el Protocolo del tratado de Chicago de manera que la aviación civil internacional, pueda desarrollarse de forma ordenada y pueda establecerse una igualdad de oportunidades de los servicios internacionales de transporte aéreo. El Convenio mencionado consta de cuatro partes con 96 artículos, en las que se tratan los temas referidos a la navegación aérea, la Organización de Aviación Civil Internacional, el transporte aéreo y una última parte de disposiciones adicionales.

Como premisas de este tratado se muestran importantes avances en materia de competencia entre aerolíneas, la organización empresarial, desarrollar aerovías, fomentar el transporte seguro y económico, entre otras. Este artículo analiza sus alcances, su aplicación y sus fundamentos que permiten su aplicación eficaz en la aeronavegabilidad del planeta.

Summary

Air traffic has become difficult to handle in a globalized and counterproductive world by virtue of the lawsuit filed by those who for different reasons need to move or send cargo and parcels from different parts of the world. Faced with this reality, the different governments of the world are looking for an instrument to regularize, maintain and decongest transport and, in turn, become an administrative tool - logistic of aerial operability.

The governments signing this document subscribe to the principles contained in the Protocol of the Chicago Treaty so that international civil aviation can be developed in an orderly manner and equal opportunities can be established for international air transport services. The mentioned Convention consists of four parts with 96 articles, which deal with the topics related to air navigation, the International Civil Aviation Organization, air transport and a last part of additional provisions.

The premise of this treaty shows important advances in terms of competition between airlines, business organization, developing airways, promoting safe and economic transport, among others. This article analyzes its scope, its application and its foundations that allow its effective application in the airworthiness of the planet.

1.- Introducción

Producida la segunda guerra mundial, el transporte aéreo tiene un desarrollo inusitado, las asambleas anteriores sea esta la de París y sus estatutos quedaron cortos ante el avance en este modo de transporte, como principal inconveniente estaba el sistema Europeo y su normativa, por otro lado América ante tal cuestión se vio en la necesidad de un nuevo estatuto aéreo internacional que regule las relaciones aeronáuticas.

“Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden nacional e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la

actividad aeronáutica o modificadas por ella.” (Rodríguez Jurado en su obra “Introducción al Derecho Aeronáutico)

En el artículo 44 del Convenio de Chicago, se consagran los objetivos y fines de la Organización que a nuestro entender son los siguientes:

- Desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional.
- Fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

Y ello para,

- Lograr el desarrollo ordenado y seguro de la aviación civil por todo el mundo.
- Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.
- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo mediante un transporte aéreo seguro, eficaz y económico.
- Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.
- Asegurar el respeto de los Estados contratantes, y que cada Estado contratante tenga la oportunidad de explotar empresas de transporte aéreo.
- Evitar la discriminación entre Estados contratantes
- Promover la seguridad del vuelo
- Promover el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Habiendo convenido en ciertos principios y acuerdos por parte de los países participantes y con el objeto de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y de que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan a base de igualdad de oportunidades y funciones eficaz y económicamente, celebran esta Convención de aplicación mundial.

2.- Análisis Del Tema

Participaron representantes de cincuenta y dos Estados y se propusieron poner en orden el conjunto de normas vigentes tras la parálisis sufrida por la institución (Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI) como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial.

Los países participantes en la que se denominara el Convenio de Chicago fueron los siguientes:

Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Egipto, España, Etiopía, EE. UU., Francia, Grecia, Guatemala,

Haití, Honduras, India, Irán, Irak, Irlanda, Islandia, Liberia, Luxemburgo, México, Nueva Zelandia, Nicaragua, Noruega, Panamá, Paraguay, Países Bajos, Perú, Filipinas, Portugal, Salvador, Suecia, Suiza, Siria, Checoslovaquia, Turquía, Unión Sudafricana, Reino Unido de Gran Bretaña, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia.

De todos ellos sólo ratificaron en forma inmediata 28 Estados. Entre sucesivas ratificación y adhesiones hoy alcanzan a 76 los Estados vinculados

por este convenio. Entró en vigor el 7 de abril de 1947. (M. Erdozain)

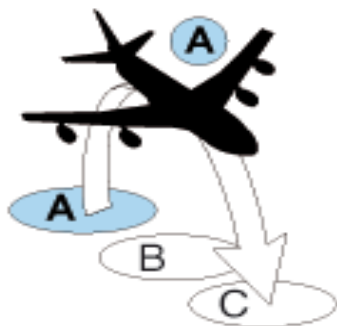
Se acordó constituir un organismo permanente que continuase la tarea de 1919, llamado inicialmente Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI), hasta que en el año 1947 pasó a denominarse Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al ser refrendado el convenio por los Estados miembros. (V. Escalada Op. cit. pág. 66.)

Para los fines de esta Convención se adoptan las definiciones siguientes:

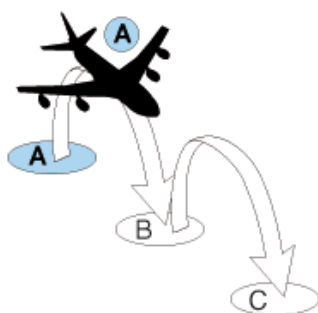
- (a) "SERVICIO AEREO" significa cualquier servicio aéreo por itinerario fijo, que presta una aeronave para el transporte público de pasajeros, correo o carga;
- (b) "SERVICIO AEREO INTERNACIONAL" significa un servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo que corresponde al territorio de más de un Estado;
- (c) "LINEA AEREA" significa cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo internacional.
- (d) "ESCALA PARA FINES NO COMERCIALES" significa un aterrizaje para fines que no sean los de tomar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

En el presente tratado (Chicago) básicamente se emiten las libertades del aire a lo que se comprometen a respetar los países contratantes, son los siguientes:

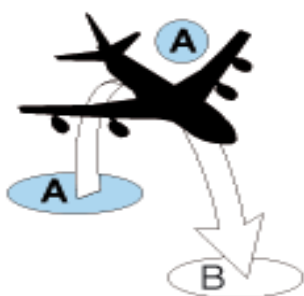
1.- Es el derecho de una aeronave del Estado "A" a sobrevolar el territorio de otro Estado "B" sin aterrizar



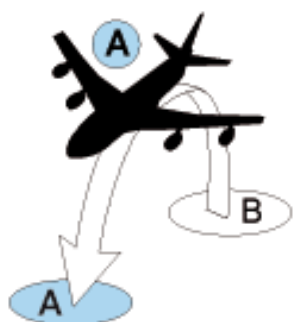
2.- Otorga a una aeronave del Estado "A" el derecho de aterrizar en el territorio del Estado "B", por razones técnicas tales como recargar combustible, mantenimiento, emergencias, etc. Sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga y/o correos.



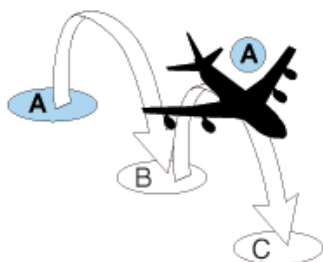
3.- Es denominada Libertad de Transporte al Exterior y otorga a una aeronave Bandera del estado "A" el permiso de desembarcar en el Estado "B" pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado "A".



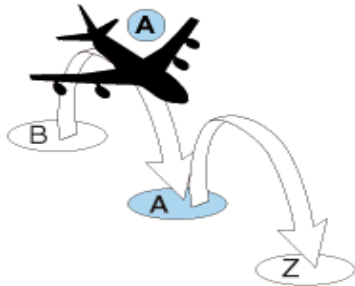
4.- Es denominada Libertad de Transporte al Exterior y otorga a una aeronave Bandera del estado "A" el permiso de desembarcar en el Estado "B" pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado "A".



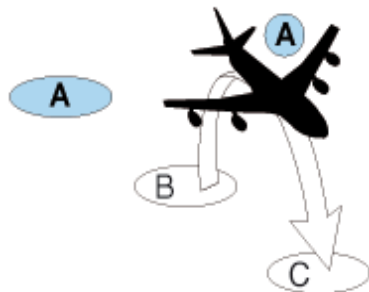
5.- También conocida como Libertad de Transporte Externo Consecutivo, concede el derecho a una aeronave Bandera del Estado "A" a embarcar pasajeros, correo y carga en el Estado "B" y transportarlos hasta terceros Estados "C", partiendo del País Bandera.



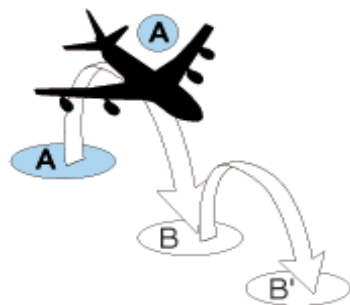
6.- Conocida como La Libertad de Transporte Externo-Interno, concede el derecho a una aeronave del Estado "A" para que transporte tráfico comercial entre otros dos Estados "B" y "C", siempre y cuando haga escala en su propio territorio.



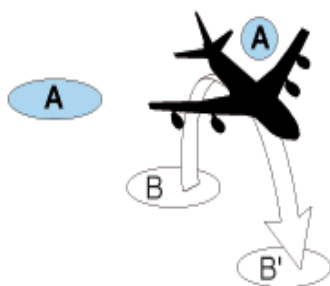
7.- Es conocida también como Libertad de Transporte Externo, Permite a una aeronave bandera del Estado "A" efectuar transporte comercial, fuera de su territorio, entre dos Estados "B" y "C".



8.-También llamada de "cabotaje consecutivo" es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado, partiendo (o culminando el servicio) en el país al que pertenece la línea aérea.



9.- La libertad para transportar tráfico entre dos puntos internos en un país "B" con aeronaves basadas en el país "B" sin tocar el país bandera. También se conoce como "el cabotaje completo" o "cielos abiertos"



El tratado correspondiente con sus dieciocho anexos reguló los aspectos fundamentales de la aviación, a saber: Licencias al Personal, Reglamento del Aire, Meteorología, Cartas Aeronáuticas, Unidades de medida a utilizar en las comunicaciones aeroterrestres, Operación de Aeronaves, Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, Aeronavegabilidad, Facilitación, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicios de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento, Investigación de accidentes e incidentes de aviación, Aeródromos, Servicios de Información Aeronáutica, Protección al Medio Ambiente, Seguridad para la protección de la Aviación contra los actos de interferencia ilícita, y Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas.

Como antecedentes de la Convención de Chicago, además de la Convención de París, se encuentran:

- 1919: Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (París)
- 1926: Convención Ibero-Americana Aérea.
- 1929: Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (Varsovia)
- 1933: Tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (Roma) (Ambrosini, Antonio)

A continuación vamos a citar lo estipulado en cada uno de los anexos de una manera netamente académica mas no detallada ya que nos tomaría tiempo y espacio para la redacción y análisis pormenorizado. (Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional)

2.1. Licencias al personal

Mientras el transporte aéreo no pueda prescindir de los pilotos y demás personal de a bordo y de tierra, la competencia, pericia y formación de ellos seguirá constituyendo la garantía básica de toda explotación eficaz y segura. La formación adecuada del personal y el otorgamiento de licencias crean un sentimiento de confianza en los Estados, lo que lleva al reconocimiento y aceptación a escala internacional de la competencia y licencias, y aumenta la confianza del viajero en la aviación.

Se establecen normas y métodos recomendados internacionales, (Organización de Aviación Civil Internacional, Décima edición

Julio de 2006), para el otorgamiento de licencias al siguiente personal:

a) Tripulación de vuelo:

- Piloto privado — aeronaves de despegue vertical, avión, dirigible o helicóptero;
- Piloto comercial — aeronaves de despegue vertical, avión, dirigible o helicóptero;
- Piloto de aeronaves de varios tripulantes — avión;
- Piloto de transporte de línea aérea — aeronaves de despegue vertical, avión o helicóptero;
- Piloto de planeador;
- Piloto de globo libre;
- Navegante;
- Mecánico de a bordo.

b) Otro personal:

- Mantenimiento de aeronave (técnico/mecánico);
- Controlador de tránsito aéreo;
- Encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo;
- Operador de estación aeronáutica

2.2. Reglamento del aire

Los viajes por vía aérea deben ser seguros y eficientes, y para ello es preciso contar, entre otros requisitos, con un conjunto de normas convenidas a escala internacional que constituyen el denominado reglamento del aire. Las normas elaboradas por la OACI, que comprenden las reglas generales, reglas de vuelo visual y reglas de vuelo por instrumentos contenidas en el Anexo 2, se aplican sin excepción alguna sobre alta mar así como también sobre los territorios nacionales, en la medida en que no estén en pugna con las reglas del Estado sobrevolado. El piloto al mando de la aeronave es responsable del cumplimiento del reglamento del aire.

El Reglamento del aire se aplicará a las aeronaves que ostenten las marcas de nacionalidad y matrícula de un Estado contratante, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, siempre que no se oponga al reglamento publicado por el Estado que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual se vuele

Responsabilidad respecto al cumplimiento del Reglamento del aire (Organización de Aviación Civil Internacional, Normas internacionales, Décima edición Julio de 2005, Capítulo 2. Aplicación Del Reglamento Del Aire)

- Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave

El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con el Reglamento del aire, pero podrá dejar de

seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

-Medidas previas al vuelo

Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

2.3. Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional

Los pilotos deben estar informados de las condiciones meteorológicas prevalecientes en las rutas que habrán de recorrer y en los aeródromos de destino.

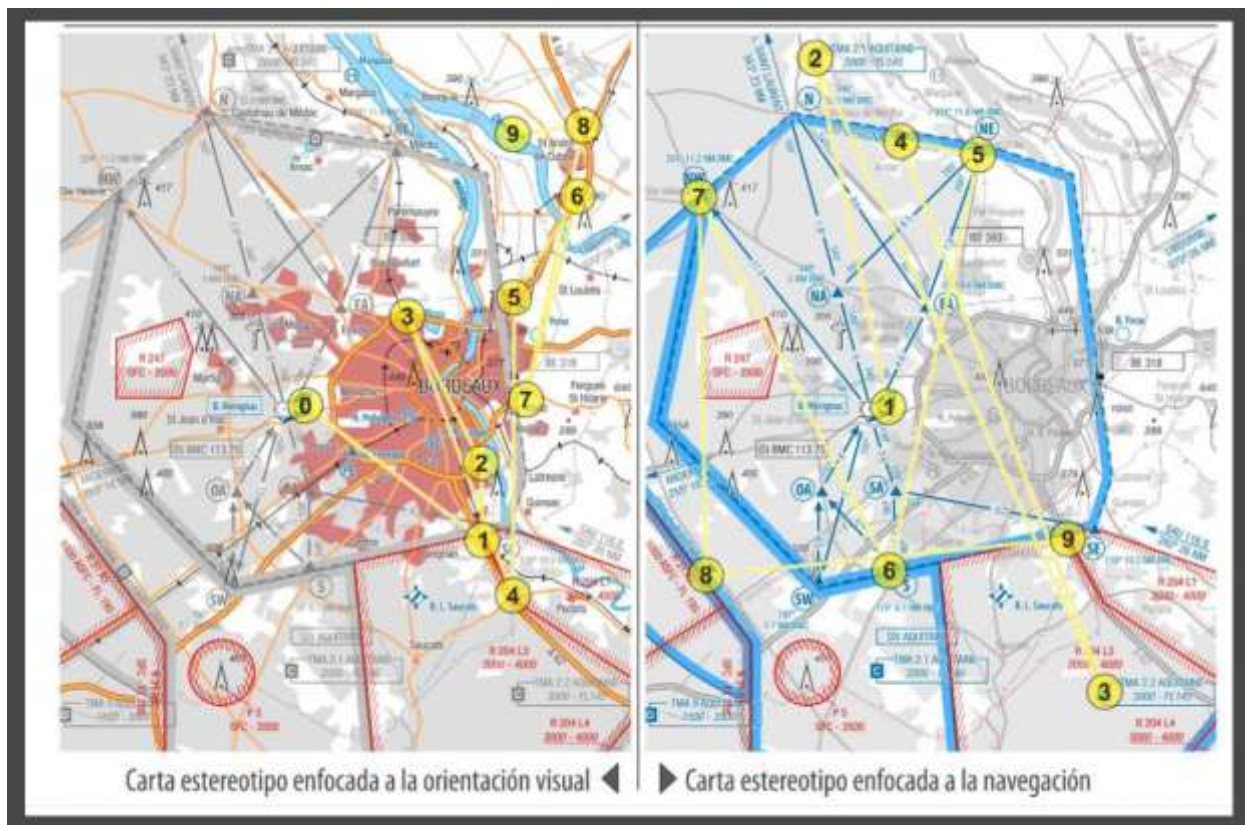
Los empleados o contratistas de los proveedores de servicios de navegación aérea proporcionan las observaciones e informes meteorológicos. Pudiera ser que este personal no satisfaga plenamente los prerequisites acerca de conocimientos y competencia en la capacitación especificados por la Organización Meteorológica Mundial para el personal meteorológico. Sin embargo, el proveedor de los servicios debe demostrar a la autoridad meteorológica del Estado que el personal de observación es competente para hacer con precisión observaciones meteorológicas para la aviación, conformes a las especificaciones de la OMM/OACI, y de poner en clave con precisión los informes resultantes en el plazo de tiempo asignado. (Suplemento Del Anexo 3 Decimoquinta Edición, Capítulo 7)

Se proporciona información actualizada siempre y cuando resulte posible. Sin embargo, en Canadá es responsabilidad del piloto al mando, antes de iniciar un vuelo, garantizar que se conozca toda la información meteorológica necesaria que resulte apropiada para el vuelo pretendido. (Suplemento Del Anexo 3 Decimoquinta Edición, Capítulo 9)

2.4. Cartas aeronáuticas

Las normas, métodos recomendados y notas explicativas de este literal o 4 definen las obligaciones de los Estados de ofrecer determinados tipos de cartas aeronáuticas de la OACI, y especifican la cobertura, el formato, la identificación y el contenido de la carta incluyendo la simbología normalizada y el color. El objetivo es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en el suministro de cartas aeronáuticas que no tienen información apropiada de una calidad definida. Cuando en una carta aeronáutica se indica "OACI" en el título, quiere decir que el productor de la misma ha cumplido con las normas pertinentes en general y con aquellas correspondientes a un tipo de carta de la OACI, en particular.

Las cartas aeronáuticas representan la garantía de un viaje aéreo.



Fuente: www.aerocivil.gov.co/servicios

2.5. Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres

El problema de las unidades de medida que se utilizan en la aviación civil internacional se remonta a los albores de la OACI. En la Conferencia Internacional de Aviación Civil, celebrada en Chicago en 1944, los asistentes se percataron de la importancia de contar con un sistema común de mediciones y se adoptó una resolución en la que se pedía a los Estados que utilizaran el sistema métrico como patrón internacional básico.

El Sistema Internacional de Unidades, preparado y actualizado por la Conferencia General de Pesas y Medidas (CGPM), se utilizará teniendo en cuenta las disposiciones de 3.2 y 3.3, como sistema normal de unidades de medida en todos los aspectos de las operaciones aéreas y terrestres de la aviación civil internacional. (Organización de Aviación Civil Internacional, Unidades de Medida internacionales, - 1ra. Edición, 2008)

Las unidades que no pertenecen al sistema SI y que figuran en la Tabla 3-3, se han conservado temporalmente para utilizarlas como unidades opcionales, debido a su amplia difusión y para evitar los posibles problemas de seguridad que podrían surgir, debido a la falta de coordinación internacional en cuanto a la terminación de su uso. Se espera que la fijación de esas fechas se establezca con suficiente anticipación, antes de la terminación efectiva. Cualquier procedimiento especial relacionado con la terminación de unidades específicas podrá ser comunicado por separado.

2.6. Operación de aeronaves

En pocas palabras, el propósito de este literal es lograr la mayor normalización posible en las operaciones de las aeronaves de transporte aéreo internacional, para alcanzar así el más alto grado de seguridad y eficacia.

El piloto al mando se cerciorará de que no inicie un vuelo a menos que se haya determinado previamente, por todos los medios razonables al alcance, que las instalaciones y servicios terrestres o marítimos, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas para la navegación, que estén disponibles y se requieran necesariamente durante ese vuelo para la operación segura del avión, son adecuados para el tipo de operación de acuerdo con el cual haya de realizarse el vuelo. (Organización de Aviación Civil Internacional, Séptima edición Julio de 2008)

Método recomendado:

Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes. (Organización de Aviación Civil Internacional, Séptima edición Julio de 2008)

2.7. Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves

¿Cómo se clasifican o identifican las aeronaves y cómo es posible determinar su nacionalidad?

Estas son dos de las preguntas que se responden en el más breve de los Anexos de la OACI, que trata de las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, e incluye una tabla en la cual se clasifican las aeronaves de acuerdo con la forma en que se sustentan en vuelo.

La marca de nacionalidad o la marca común y la de matrícula se pintará sobre la aeronave o se fijarán a la misma de cualquier otra forma que les dé una permanencia similar. Las marcas deberán aparecer limpias y visibles en todo momento.

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas.

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

MARCAS DE NACIONALIDAD, MARCAS COMUNES Y DE MATRÍCULA QUE HAN DE USARSE

-La marca de nacionalidad o la marca común y la de matrícula constarán de un grupo de caracteres.

-La marca de nacionalidad o la marca común precederá a la de matrícula. Cuando el primer carácter de la marca de matrícula sea una letra, ésta irá precedida de un guion.

-La marca de nacionalidad se seleccionará de la serie de símbolos de nacionalidad, incluida en las señales de llamada por radio que la Unión Internacional de Telecomunicaciones atribuye al Estado de matrícula. Las marcas de nacionalidad seleccionadas se notificarán a la organización de Aviación Civil Internacional.

-La marca común se seleccionará de la serie de símbolos incluidos en los distintivos de llamada por radio atribuidos a la Organización de Aviación Civil Internacional por la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

(Organización Internacional de Aviación Civil, Quinta edición Julio de 2003)

2.8. Aeronavegabilidad

En aras de la seguridad, toda aeronave debe diseñarse, construirse y explotarse de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad apropiados del Estado de matrícula de la misma. En consecuencia, respecto de la aeronave se expide un certificado de aeronavegabilidad que atestigua que está en condiciones de volar.

2.9. Facilitación

Las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre Facilitación (FAL) provienen de diversas disposiciones del Convenio de Chicago. Según el Artículo 37, la OACI debe adoptar y enmendar, en su oportunidad, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que, entre otras cosas, tratan de formalidades de aduana e inmigración. Según el Artículo 22, cada Estado contratante conviene en adoptar todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduanas y despacho.

2.10. Telecomunicaciones aeronáuticas

El Volumen I del Anexo 10 es un documento técnico en el cual se definen, para las operaciones de aeronaves internacionales, los sistemas que proporcionan la radio ayudas para la navegación que utilizan las aeronaves en todas las fases de vuelo.

En los Volúmenes II y III se abordan las dos categorías generales de comunicaciones orales y de datos que se utilizan en la aviación civil internacional. Se trata de las comunicaciones tierra-tierra entre puntos en tierra y de comunicaciones aire-tierra entre las aeronaves y puntos en el terreno

2.11. Servicios de tránsito aéreo

El control del tránsito aéreo era casi desconocido en 1944. Hoy día, el control del tránsito aéreo, los servicios de información de vuelo y de alerta, que en conjunto forman los servicios de tránsito aéreo, son uno de los elementos terrestres de apoyo esenciales para la seguridad y eficiencia de las actividades del tránsito aéreo en el mundo. El Anexo 11 al Convenio de Chicago define los

servicios de tránsito aéreo y especifica cuáles son las normas y métodos recomendados de carácter mundial a ellos aplicables.

Objetivos de los servicios de tránsito aéreo

- a) prevenir colisiones entre aeronaves;
- b) prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre esas y los obstáculos que haya en dicha área;
- c) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
- d) asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos;
- e) notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según sea necesario.(Organización de Aviación Civil Internacional, Decimotercera edición Julio de 2001)

2.12. Búsqueda y salvamento

Los servicios de búsqueda y salvamento están organizados para responder a personas aparentemente en peligro o en necesidad de ayuda. Para ubicar rápidamente a los supervivientes de los accidentes de aviación, se han incorporado en el Anexo 12 de la OACI — Búsqueda y salvamento (SAR) — normas y métodos recomendados de aceptación internacional.

En Ecuador existen fases para búsqueda y salvamento, citando a continuación:

- **Fase de Incertidumbre (INCERFA)**

Esta fase será declarada por el RCC Quito, en coordinación con la dependencia ATC correspondiente, cuando:

- a) No se haya recibido ninguna comunicación de la aeronave en un plazo de 30 minutos a partir de la hora en que debería haberse recibido una comunicación, o a partir de la hora en que se haya intentado sin éxito establecer las comunicaciones con dicha aeronave, de estos dos sucesos el que ocurra primero.
- b) O cuando hayan transcurrido 30 minutos, después de la hora estimada de llegada últimamente notificada por una aeronave, o estimado por las dependencias de los servicios de tránsito aéreo. De estos dos sucesos el que ocurra más tarde.
- c) Excepto cuando no exista ninguna duda sobre la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes.
- d) Si existiere alguna duda acerca de la seguridad de una aeronave o de las personas a bordo, la situación deberá ser investigada así como recopilada la mayor cantidad posible de información para análisis.

- * **Fase de Alerta (ALERFA)**

Esta fase será declarada por el RCC Quito, en coordinación con la Dependencia ATC correspondiente, cuando:

- a) Después de la Fase de Incertidumbre, no se ha obtenido ninguna noticia de la aeronave en las subsiguientes tentativas de establecer comunicaciones con las mismas, o en investigaciones a partir de fuentes pertinentes; o cuando.
- b) La aeronave a recibido la autorización de aterrizar y el aterrizaje no se ha efectuado en un plazo de cinco minutos a partir de la hora prevista de aterrizaje, sin que se hayan vuelto a establecer las comunicaciones con la misma; o cuando;
- c) Se haya recibido información indicando que la eficiencia de funcionamiento de la aeronave se ha deteriorado, aunque no hasta el punto de que sea probable un aterrizaje forzoso; excepto cuando haya pruebas de que no es necesario preocuparse por la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes; o cuando
- d) Se sepa o se crea que la aeronave ha sido objeto de interferencia ilícita.

*** Fase de Peligro (DETRESFA)**

Esta fase será declarada por el RCC Quito, en coordinación con la dependencia ATC correspondiente, cuando:

- a) Después de la Fase de Alerta, hayan fallado nuevas tentativas de establecer comunicaciones con la aeronave y el fracaso de investigaciones más amplias indiquen la probabilidad de que la aeronave está en peligro; o cuando
- b) Se considere que está agotado el combustible a bordo de la aeronave o que es insuficiente para que la aeronave pueda llegar con seguridad; o cuando
- c) Se reciba información en el sentido de que la eficiencia de funcionamiento de la aeronave se ha deteriorado hasta tal punto de que sea probable un aterrizaje forzoso; o cuando
- d) Se haya recibido información o se tiene un grado razonable de certeza de que la aeronave va a efectuar, o ya ha efectuado, un aterrizaje forzoso;
- e) Salvo cuando se tenga razonablemente la certeza de que la aeronave y sus ocupantes no están gravemente amenazados y de que no existe peligro inminente y que por lo tanto no requieren asistencia inmediata. (<http://www.ais.aviacioncivil.gob.ec/ifis3/aip/GEN%203.6>)

13. Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Las causas de los accidentes e incidentes graves de aviación deben investigarse para impedir que se repitan. La determinación de las causas se lleva a cabo de mejor manera si la investigación es adecuada. Para recalcar este punto, en el Anexo 13 se sostiene que el objetivo de la investigación de un accidente o incidente es la prevención.

La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

- a) En el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- b) Fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) Nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d) Nombre del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- e) Fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;
- f) Último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- g) Posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;
- h) Número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;
- i) Lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;
- j) Indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado del suceso;
- k) Características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- l) Identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la autoridad de investigación de accidentes del Estado del suceso; y
- m) Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas. (Organización de Aviación Civil Internacional Novena edición Julio de 2001)

14. Aeródromos

La peculiaridad de este ítem es la gran variedad de temas de que trata, que van desde la planificación de aeropuertos y helipuertos hasta detalles como el tiempo que deben tardar en entrar en servicio las fuentes secundarias de energía eléctrica; desde aspectos de ingeniería civil hasta la iluminación; desde la provisión de los más modernos equipos de salvamento y extinción de incendios hasta los requisitos más sencillos para reducir el peligro que representan las aves en los aeropuertos.

15. Servicios de información aeronáutica

Una de las actividades auxiliares de la aviación civil internacional, más vitales y menos conocidas, es la desplegada por los servicios de información aeronáutica (AIS). El objeto del servicio de información aeronáutica es asegurar el flujo de información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

16. Protección del medio ambiente

El Anexo 16 (Volúmenes I y II) trata de la protección del medio ambiente contra los efectos del ruido y de las emisiones de los motores de las aeronaves, dos asuntos de los que apenas se hablaba cuando se firmó el Convenio en Chicago.

EFFECTOS DE RUIDO

Al respecto, las Regulaciones Aeronáuticas y demás normas complementarias considerarán, necesariamente, los siguientes aspectos:

- Aplicación;
- Medida de la evaluación del ruido;
- Puntos de medición del ruido;
- Niveles máximos de ruido;
- Compensaciones; y
- Procedimientos de ensayo.

EMISION DE GASES

Al respecto, las Regulaciones Aeronáuticas y demás normas complementarias considerarán, necesariamente, los siguientes aspectos:

- Generalidades;
- Medición de las emisiones de humo;
- Emisiones gaseosas; y
- Datos necesarios.

17. Seguridad: Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

El Anexo 17 se ocupa esencialmente de aspectos administrativos y de coordinación, así como de las medidas técnicas para proteger la seguridad del transporte aéreo internacional y en él se requieren las que cada Estado contratante establezca su propio programa de seguridad de la aviación civil, incorporando las medidas de seguridad suplementarias que puedan proponer otros órganos competentes.

18. Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea

Se especifican las normas y métodos recomendados generales que se han de seguir para poder transportar sin riesgo mercancías peligrosas. El Anexo contiene disposiciones bastante estables, que sólo exigirán modificaciones esporádicas utilizando el procedimiento normal de enmienda de los Anexos. Según este documento, los Estados contratantes deben también observar las disposiciones de las instrucciones Técnicas, que contienen las múltiples y minuciosas instrucciones necesarias para la manipulación correcta de la carga peligrosa.

A continuación citamos las mercancías peligrosas:

Clase 1. Materias y objetos explosivos

Clase 2. Gases

Clase 3. Líquidos inflamables

Clase 4.1 Materias sólidas inflamables, autorreactivas y explosivas desensibilizadas sólidas.

Clase 4.2 Materias que pueden experimentar inflamación espontánea

Clase 4.3 Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables

Clase 5.1 Materias comburentes

Clase 5.2 Peróxidos orgánicos

Clase 6.1 Materias tóxicas

Clase 6.2 Materias infecciosas

Clase 7 Materias radiactivas

Clase 8 Materias corrosivas

Clase 9 Materias y objetos peligrosos diversos

El Anexo 18 y las Instrucciones Técnicas entraron en vigor el 1 de enero de 1983 y fueron aplicables a partir del 1 de enero de 1984, fecha en que cabía prever que todos los Estados contratantes de la OACI se habrían ajustado a los requisitos de la Organización y les habrían otorgado reconocimiento jurídico.

4. CONCLUSIONES:

-La aplicación al pie de la letra de la presente reglamentación ha constituido al transporte aéreo el más confiable especialmente en el transporte de pasajeros.

-La homologación de las normativas por los países miembros constituye un compromiso de las empresas de servicio aéreo para con sus clientes.

-La existencia de cada vez mayores exigencias obligan a actualizar constantemente estos ítems y mejorarlos para con ello garantizar de manera eficaz su aplicación y ejecutabilidad.

-En este tipo de transporte el cuerpo colegiado que lo rige está orientado a la creación de normativas específicamente técnicas sin tintes políticos como sucede en otros modos de transporte.

5. BIBLIOGRAFIA

- Organización de Aviación Civil Internacional

- Ambrosini, Antonio: "Instituciones del Derecho de la Aviación", Bs. Aires, 1949.

- Videla Escalada, Federico N.: "El Derecho Aeronáutico. Rama Autónoma de las Ciencias Jurídicas". Bs. A3., 1948.

- Bravo Navarro, M. "Derecho Aeronáutico". Diccionario Jurídico Espasa. Madrid. 1999. Pág. 302.