



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 5 del

orden del día:

Cuestiones emergentes

5.1:

Operaciones por encima del nivel de vuelo 600

OPERACIONES POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO 600

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta una reseña de las operaciones efectuadas generalmente por encima del nivel de vuelo 600 y, además de exponerse su situación, se proporciona información pertinente para su expansión de forma segura y ordenada. Si bien la menor densidad de estas operaciones actualmente y a corto plazo permite que se inscriban en las normas existentes, es necesario elaborar textos de orientación preliminares para abordar los aspectos normativos de las mismas. A más largo plazo, la comunidad internacional debería examinar en qué medida han de resolverse las cuestiones técnicas y operacionales para permitir, en condiciones de seguridad, niveles de densidad del tránsito considerablemente mayores. En la nota también se sugiere que, para referirse a este tema, se emplee el término “operaciones aeroespaciales a mayor altitud”.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar la Recomendación 5.1/x — Operaciones aeroespaciales a mayor altitud, que figura en el párrafo 3.1.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y de Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
Repercusiones financieras:	<i>Repercusiones para la comunidad de la aviación:</i> Los Estados que realicen operaciones aeroespaciales a mayor altitud tendrán que invertir en sus programas normativos a fin de garantizar que las operaciones se lleven a cabo de forma segura e integrada. La industria tendrá que participar (e invertir) en los procesos de toma de decisiones en colaboración establecidos para la aviación civil a fin de garantizar el acceso equitativo de todos los usuarios del espacio aéreo. <i>Repercusiones para la OACI (relativas a los niveles actuales de los recursos del Presupuesto del Programa regular):</i> Dado que la elaboración de las actuales normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y su implantación progresiva continuarán a lo largo de los próximos trienios, son necesarios recursos adicionales, financieros y humanos, para apoyar las iniciativas de la Organización en los ámbitos altamente especializados que abarcan las operaciones a gran altitud.
Referencias:	A/39-WP/504, P/39

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos años, el “nivel de vuelo 600” se ha convertido en una forma no oficial de denominar a los nuevos tipos de operaciones que suelen realizarse en un intervalo general del espacio aéreo comprendido entre 60 000 y 90 000 ft. Dado que este nivel de vuelo tan específico puede generar confusión, la presente nota se referirá a estas operaciones como “operaciones aeroespaciales a mayor altitud”. Cabe citar, por ejemplo, los globos estratosféricos, las alas volantes que funcionan con energía solar y los dirigibles, muchos de los cuales prestan o podrían prestar servicios de comunicación a zonas con pocos recursos o a personas afectadas por catástrofes naturales o que han de actuar ante situaciones de este tipo. Gran cantidad de estas aeronaves realizan vuelos de larga duración. Los últimos años han sido testigos de cómo ha aumentado su tránsito desde, hacia y sobre cada vez más Estados. Además de las aeronaves actuales, existen otras que se encuentran en diversas fases de desarrollo (desde turborreactores supersónicos de aviación civil hasta globos que alcanzan más de 140 000 ft).

2. ANÁLISIS

2.1 En el segundo Simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea (GANIS/2, Montreal, 11-13 de diciembre de 2017) se expuso a la comunidad de la aviación en qué situación se encontraban las operaciones aeroespaciales a mayor altitud. Ello incluía las operaciones en marcha y llevadas a cabo recientemente para prestar servicios de Internet en zonas remotas o tras producirse un desastre natural. Se prevé la demanda en todo el mundo de dichos servicios, esenciales para alcanzar los Objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas.

2.2 Durante el GANIS/2 también se hizo evidente que, aunque actualmente la cantidad de operaciones es relativamente reducida, es muy probable que en los próximos años aumente considerablemente. Este crecimiento se observará en el número real de operaciones de aviación civil internacionales, el número de Estados que participe y en la diversidad de nuevos tipos de aeronaves. De acuerdo con la información presentada en el GANIS/2, entre éstos figuraría con toda probabilidad un gran número de aeronaves no tripuladas, de transporte supersónico y para efectuar vuelos de larga duración y de vehículos híbridos (p. ej., cápsulas que se desprenden de un globo y planean de vuelta a tierra).

2.3 En el primer Simposio sobre implementación en materia de seguridad operacional y navegación aérea (SANIS/1, Montreal, 13-15 de diciembre de 2018), la comunidad reguladora y de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) que tenía experiencia en este tipo de operaciones proporcionó información sobre cómo podían llevarse a cabo, a menudo en zonas con escasa infraestructura. Aunque estos nuevos usuarios del espacio aéreo y sus entidades reguladoras tenían que elaborar políticas y métodos innovadores, también gestionaban los intereses públicos (relativos a estas operaciones) en el marco actual de normas y políticas internacionales. Sin embargo, podría no ser así en caso de un crecimiento significativo del tránsito de este tipo de aeronaves.

2.4 En el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI también se tomó nota de que algunas de las iniciativas existentes para llevar a cabo operaciones aeroespaciales a mayor altitud respondían directamente a los Objetivos de desarrollo sostenible 9 y 17 de las Naciones Unidas. De ese modo, la Asamblea alentaba el uso de soluciones aeronáuticas conformes con los SARPS que contribuyan al logro de los ODS (véanse A/39-WP/504 y P/39).

2.5 Aunque no son necesarias nuevas normas a corto plazo, para que el sector de las operaciones aeroespaciales a mayor altitud pueda crecer de forma segura y ordenada a medio plazo, la comunidad internacional debería analizar los problemas que podrían surgir si se efectúan grandes cantidades de operaciones de este tipo. Entre ellos podrían citarse los siguientes:

- a) la integración en el sistema mundial de navegación aérea de las aeronaves que efectúan estas operaciones a medida que ascienden y descienden por el espacio aéreo compartido con el tránsito convencional, de conformidad con el Reglamento del aire;
- b) la gestión del espacio aéreo de mayor altitud teniendo en cuenta las capacidades de las nuevas aeronaves y que no habría aeronaves civiles tradicionales a altitudes en las que operan las nuevas; y
- c) los perfiles de vuelo poco convencionales de algunas aeronaves nuevas (p. ej., aeronaves que “merodean” por una pequeña área geográfica durante un largo período o los “enjambres” de globos).

2.6 En estas primeras etapas será necesaria la cooperación entre los nuevos usuarios del espacio aéreo para reducir la posibilidad de ineficiencia en el futuro. Por tanto, resulta alentador que en el GANIS/2 la industria indicara que estaba trabajando de forma comunitaria para estudiar y proponer soluciones a los posibles riesgos, así como a otros problemas. Esto incluye la elaboración (en un Estado miembro) de una serie de principios para garantizar el acceso y la equidad, manteniendo al mismo tiempo un nivel aceptable de seguridad operacional.

2.7 No obstante, la comunidad internacional debería seguir de cerca cómo evolucionan los acontecimientos en busca de oportunidades para una posible armonización, y actuar en forma oportuna al respecto.

2.8 Sobre la base de sus experiencias (incluidas las compartidas en el SANIS/1) con operaciones aeroespaciales a mayor altitud y considerando que dichas operaciones se expandirán a otros Estados, las entidades reguladoras necesitarán la orientación de la OACI para integrar las nuevas aeronaves en las normas y políticas internacionales existentes. Además, cabe esperar que los Estados que no estén familiarizados con este tipo de operaciones pidan asistencia a la OACI y a la comunidad.

2.9 Cabría señalar que a medida que las operaciones aeroespaciales a mayor altitud se desarrollen y evolucionen, la OACI irá poniendo en práctica todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea y del Plan global para la seguridad operacional de la aviación mediante procesos bien establecidos de asignación de labores técnicas a los grupos de expertos pertinentes.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Tal como se ha expuesto anteriormente, las operaciones aeroespaciales a mayor altitud han progresado en los últimos años. Se espera que esta tendencia siga. A fin de garantizar que dichos progresos se hagan de manera segura, eficiente y armonizada, se invita a la Conferencia a acordar la siguiente recomendación:

Recomendación 5.1/x — Operaciones aeroespaciales a mayor altitud

Que la Conferencia:

- a) tome nota de las novedades en las operaciones aeroespaciales a mayor altitud y de que el número de aeronaves que efectúan dichas operaciones y las áreas geográficas en las que se llevan a cabo sigue en aumento;
- b) pida a la OACI que brinde orientación y, según sea necesario, establezca otras disposiciones sobre los aspectos normativos de las operaciones aeroespaciales a mayor altitud;

- c) pida a la OACI que trabaje con los Estados y la industria para identificar los problemas que afectan al sistema mundial de navegación aérea y que aborde la armonización de éste de manera proactiva;
- d) pida a los Estados en los que se efectúen de manera regulada operaciones aeroespaciales a mayor altitud que compartan con otros Estados, a través de la OACI si procede, su experiencia y conocimientos; y
- e) pida a los Estados que, a través de la OACI, cuando así se solicite, presten asistencia a otros Estados sobre los aspectos normativos de las operaciones aeroespaciales a mayor altitud.

— FIN —