



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

PROPUESTA DE AVANCE PARA LA INTEGRACIÓN DE OPERACIONES ESPACIALES AL ECOSISTEMA DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

(Nota presentada por Chile y apoyada por 18 Estados miembros de la CLAC²)

RESUMEN

Las operaciones espaciales han coexistido con la aviación desde 1949. Si bien han existido intentos de coordinación entre estos dos ámbitos —usuarios del mismo recurso: el espacio aéreo—, el impulso de dichas iniciativas se ha ido debilitando con el tiempo.

Los Estados contratantes del Convenio de Chicago que se ven afectados por las operaciones espaciales se rigen por las disposiciones del Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*, en lo relativo a la notificación de actividades peligrosas en sus respectivas Regiones de Información de Vuelo (FIR). Sin embargo, no cuentan con herramientas efectivas para gestionar de manera colaborativa el uso del espacio aéreo en estos contextos.

Considerando la creciente frecuencia de lanzamientos y reingresos de vehículos espaciales, el aumento sostenido de las operaciones de aviación civil internacional y la aparición de nuevos actores en el ecosistema aeronáutico, resulta altamente recomendable fortalecer la coordinación entre las organizaciones especializadas del sistema de las Naciones Unidas que tienen competencia sobre estas actividades.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) encomendar al Consejo realizar las gestiones necesarias para reactivar y fortalecer las conversaciones con los organismos especializados pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, con el fin de avanzar en la integración de las operaciones espaciales al ecosistema de aviación civil protegiendo el desarrollo armónico, seguro y eficiente de ambas actividades.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos, El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	— No se prevé repercusiones financieras para la OACI. — Se prevé asegurar rentabilidad a las inversiones de los proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP). — Se prevé economía en gastos operacionales de los explotadores.

¹ Versión en español proporcionada por Chile.

² Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

<i>Referencias:</i>	Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre 2022) (Doc 10184) Informe del comité sobre la cuestión 3 del Orden del día, <i>Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea</i> (Doc 10184). <i>100 Years of Comercial Aviation</i> , Hermes - Air Transport Organisation <i>Catálogo General de Objetos Espaciales Artificiales</i> , Dr. Jonathan McDowell
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De acuerdo con la base de datos del “*Catálogo General de Objetos Espaciales Artificiales*” del astrofísico Dr. Jonathan McDowell, el primer registro de un vuelo exoatmosférico sin fines bélicos corresponde al Viking I; un cohete científico de sondeo desarrollado por la Naval Research Laboratory / Johns Hopkins Applied Physics Laboratory, lanzado el 3 de mayo de 1949, el cual logró alcanzar una altitud de 106 km. La publicación “*100 Years of Comercial Aviation*”³ indica que, recién trece años después de esa hazaña, específicamente el año 1962 la aviación comercial transportó 156 millones de pasajeros a nivel mundial y ese mismo año se registraron 43 lanzamientos suborbitales

1.2 En el año 2024, se contabilizaron 87 lanzamientos suborbitales, 263 lanzamientos orbitales, 275 reingresos a la atmósfera, y el transporte aéreo comercial alcanzó la cifra de 4.779 millones de pasajeros. Resulta evidente, por simple inspección, que el escenario ha cambiado drásticamente.

2. ANALISIS

2.1 Ya en el 29º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en 1992, la Asamblea, previsoramente, solicitó a la Secretaría General que se asegurara de que las posturas y necesidades de la aviación civil internacional fueran comunicadas a todos los organismos dedicados a actividades espaciales pertinentes. Asimismo, encargó que se continuara velando por la representación de la Organización en aquellas conferencias y reuniones apropiadas que se relacionaran con la aviación o que afectaran sus intereses en esta materia.

2.2 En marzo de 2015 se celebró en Montreal el primer Simposio Aeroespacial de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Oficina de las Naciones Unidas para Asuntos del Espacio Ultraterrestre (UNOOSA). El evento abordó las actividades espaciales emergentes y su relación con la aviación civil, reconociendo que la irrupción de una importante cantidad de actores en el ámbito espacial tendría repercusiones tanto en la aplicación de los instrumentos del Derecho espacial como del Derecho aéreo. En dicha instancia, se consolidó la necesidad de generar espacios comunes entre las comunidades aeronáutica y espacial.

2.3 En 2016, se celebró en Abu Dabi el segundo simposio sobre la materia, cuyo propósito fue, entre otros, exponer las últimas tendencias en el transporte espacial comercial y las operaciones suborbitales, estudiar los marcos normativos y jurídicos de las operaciones aeroespaciales y la cooperación con las partes interesadas del sector aeroespacial.

2.4 El último de esta serie de simposios se llevó a cabo el año 2017 en Viena, instancia en la que se abordaron temas tan relevantes como los elementos que posiblemente constituirán la futura gestión del tránsito espacial, cómo las operaciones suborbitales podrán afectar a las actividades en el espacio aéreo y en el espacio ultraterrestre; y las posibles lagunas del Derecho aéreo y del Derecho espacial respecto de la sostenibilidad de las actividades aeroespaciales.

³ Kostas Latrou, Hermes- Air Transport Organisation, 2014. Pg 127.

2.5 Durante el 40° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en 2019, se reconoció la necesidad de trabajar estrechamente con varias entidades de las Naciones Unidas, en particular la UNOOSA y la Comisión sobre la utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (COPUOS). En dicha oportunidad se reafirmó el papel de la OACI en el desarrollo de orientaciones políticas en aquellas áreas donde las operaciones internacionales de transporte espacial comercial intersecan con la aviación civil internacional, en coordinación con UNOOSA.

2.6 La Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea, celebrada en Montreal en el año 2024, reconoció la necesidad de seguir promoviendo la colaboración, incluyendo la posibilidad de celebrar actos conjuntos con la COPUOS, la UNOOSA y otros organismos de las Naciones Unidas, según corresponda. Asimismo, se destacó que el Derecho aeronáutico y el Derecho espacial se rigen por regímenes jurídicos distintos. La conferencia también subrayó que las operaciones de transporte espacial son distintas de las operaciones en el espacio aéreo superior y finalizó recomendando que la OACI colaborara con los Estados miembros y las organizaciones internacionales para identificar, recopilar y publicar las mejores prácticas, según sea necesario, relacionadas con la navegación aérea segura y eficiente de las aeronaves en torno a las operaciones de transporte espacial.

2.7 Nuestra Organización ha reconocido en múltiples ocasiones la importancia de mantener canales de comunicación abiertos entre todas las partes involucradas en la utilización de nuestro limitado recurso: el espacio aéreo. Ya se ha visualizado la necesidad de adoptar un enfoque integral respecto de las operaciones en el espacio aéreo superior (HAO); ha llegado el momento de acoger ese mismo enfoque a aquellas operaciones que se desarrollan más allá de dicho ámbito, sean o no de naturaleza distinta, y estén o no regidas por regímenes jurídicos diferentes.

2.8 En conclusión, la secuencia de eventos y pronunciamientos anteriormente descritos indican un rumbo claro y sostenido, que se ha mantenido sin cambios significativos desde hace más de treinta años. El paso lógico siguiente consiste en retomar y fortalecer las conversaciones concluyentes y vinculantes con los organismos relevantes especializados del sistema de las Naciones Unidas, con el fin de avanzar en la integración de las operaciones espaciales al ecosistema de la aviación civil, resguardando el desarrollo armónico, seguro y eficiente de ambas actividades.