



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

INTEGRACIÓN DE LAS OPERACIONES DEL ESPACIO COMERCIAL

[Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA)]

RESUMEN

Conforme evolucionan las actividades llevadas a cabo dentro del espacio comercial, surgen preocupaciones sobre el persistente impacto en el acceso al espacio aéreo y la sugerencia de que dichas operaciones deberían seguir sin estar sujetas a disposición alguna. Pese que entendemos el deseo de limitar la creación de disposiciones de ámbito mundial en un momento en el que la industria está aumentando el número de vuelos y adquiere información útil, estas situaciones no están exentas de riesgo. Al valorar la situación, creemos que las futuras operaciones deben someterse a un proceso pactado que incluya la colaboración con las partes interesadas y garantice la realización de una correcta evaluación de los riesgos de seguridad.

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

- a) invitar a los Estados a tomar nota del desarrollo de actividades en el espacio comercial y reconocer que estas han de integrarse de manera segura y eficiente en el actual espacio aéreo; y
- b) solicitar además a la OACI que formalice la formulación de disposiciones para integrar las operaciones en el espacio comercial dentro de un espacio aéreo controlado.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo aborda objetivos estratégicos de seguridad, capacidad y eficiencia.
<i>Implicaciones económicas:</i>	Para la OACI, el coste relacionado con la formulación de las disposiciones, aunque la industria respaldará este proceso. Para los Estados, la generación de regulación al respecto.
<i>Referencias:</i>	

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA, la IFALPA y la IFATCA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los avances en el ámbito de los desplazamientos por el espacio comercial y las previsiones de crecimiento de las operaciones tanto de tráfico aéreo como del espacio comercial han generado importantes inquietudes dentro de la comunidad aérea. Estos nuevos tipos de operaciones afectarán cada vez más a la capacidad de la aviación comercial para planificar vuelos y mantener la eficiencia de las operaciones. Habida cuenta de la naturaleza del lanzamiento y recuperación de naves espaciales comerciales, el alcance y plazo de las restricciones del espacio aéreo, de no replantearse, tendrán un efecto desproporcionado en la aviación comercial y otros usuarios del espacio aéreo.

1.2 Conforme se elaboran nuevas propuestas para aumentar las operaciones dentro del espacio comercial, nos preocupa que puedan no haber tenido suficientemente en cuenta la repercusión que tendrán dichas actividades en las operaciones de transporte aéreo comercial o que no se hayan revisado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la OACI y los niveles de seguridad aceptados con respecto a las operaciones de los aviones comerciales.

2. DEBATE

2.1 Aunque se encuentren en fase de formulación propuestas y conceptos encaminados a minimizar la cantidad de espacio aéreo utilizado por dichas operaciones, las propuestas mantienen una serie de aspectos preocupantes que deben ser abordados. En particular, al tratar de formular nuevos conceptos y procedimientos, hay una serie de elementos que son competencia de la OACI, habida cuenta de que dichas operaciones discurren por el espacio aéreo internacional.

2.2 Ante una mayor frecuencia de lanzamientos espaciales de índole comercial, la cantidad de espacio aéreo asociado a campos de residuos, lugares de impacto de las naves espaciales pertinentes, requisitos de separación y descenso de la capacidad de espacio aéreo son todos elementos que exigen procedimientos y normas de seguridad claramente definidos. Los operadores y los gestores del espacio aéreo deben controlar el carácter impredecible de estas operaciones para garantizar un alto nivel de eficiencia de los vuelos para todos los usuarios de dicho espacio. Asimismo, la forma en que se han venido usando las limitaciones del espacio aéreo ha provocado un desequilibrio, dada la restricción de este espacio de una manera que favorece a una industria con respecto a otra. Toda industria debe mitigar los riesgos de seguridad para limitar su impacto en todos los usuarios, ya sea emergente o esté consolidada. Deben preservarse la libertad de navegación y la igualdad de uso.

2.3 La designación del espacio aéreo al que se prestan servicios de tráfico aéreo es diferente y se encuentra separada de la designación de espacio aéreo soberano. Los Anexos de la OACI no determinan cómo debería prestar un Estado los servicios de tráfico aéreo dentro de su espacio aéreo nacional, pero sí especifican los requisitos y las expectativas en cuanto a la prestación de servicios dentro del espacio aéreo internacional que se les delega. De este modo los Estados pueden decidir, en función de la actividad, qué nivel de servicio y servicios adicionales son necesarios.

2.4 Los planteamientos actuales respecto a las operaciones en el espacio comercial se han limitado a zonas restringidas o ha exigido amplias zonas de separación. Estas zonas se han limitado predominantemente al entorno sobre alta mar, con una combinación de procedimientos y responsabilidades. El tamaño de las zonas, la cantidad de tiempo durante el que se restringen y los procesos utilizados para notificar a los operadores civiles no son coherentes. Además, el planteamiento actual presenta dos problemas importantes: Las operaciones se realizan en aguas internacionales pero no siempre se basan en las normas de la OACI y la falta de procedimientos armonizados para los controladores del tráfico aéreo y la notificación a las compañías aéreas constituyen un problema para la seguridad y eficiencia de las operaciones.

2.5 A fin de abordar dichos escollos, consideramos necesario aumentar la colaboración entre todas las partes interesadas. Reconocemos que ha habido un cierto nivel de coordinación pero no creemos que se haya tenido en cuenta la perspectiva mundial. Los diversos tipos de usuarios incrementan la complejidad del espacio aéreo compartido. Esta situación ha puesto de relieve la necesidad de crear material orientativo pertinente respecto a regulación, así como normas y prácticas recomendadas relativas a la gestión del espacio aéreo en el que tienen lugar estas actividades.

2.6 A fin de garantizar una integración segura y eficiente de dichas actividades en el actual espacio aéreo, la OACI, con el apoyo del sector, debería crear normas y pautas que aborden aspectos tales como la separación o las restricciones del espacio aéreo.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Puesto que se prevé un aumento de las operaciones comerciales en el espacio aéreo internacional, la OACI debe adoptar medidas para abordar dichas actividades, haciendo que estos socios industriales pasen del nivel de acceso emergente a otro que provoque su integración definitiva.

3.2 Se solicita a la Asamblea que considere las recomendaciones incluidas en el Resumen de esta nota de estudio.

—FIN —