



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/11 — NI/36
16/06/23

**Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/11)**

Varadero, Cuba, 28 al 30 de junio de 2023

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación aérea

4.2 Implementación de asuntos de navegación aérea

EL PAPEL DE LA OACI EN LA INTEGRACIÓN SEGURA DE LAS ACTIVIDADES ESPACIALES DENTRO DEL SISTEMA DEL ESPACIO AEREO

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento presenta la posición de los Estados Unidos con respecto al papel de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el apoyo a la integración segura de las actividades espaciales en el sistema del espacio aéreo. Estados Unidos define las actividades de transporte espacial para incluir lanzamientos suborbitales, lanzamientos orbitales y reingresos, y operaciones de puertos espaciales. Estados Unidos afirma firmemente que el desarrollo de cualquier norma vinculante o material de orientación relacionado con la industria del transporte espacial por parte de cualquier entidad internacional es prematuro. La OACI fue creada para armonizar las normas y prácticas recomendadas (SARPS) y promover la seguridad relacionada con la aviación civil. Como resultado, la OACI tiene una función en el apoyo a la integración segura del espacio aéreo de las operaciones espaciales. Este dominio limitado es coherente con las autoridades y el mandato de la OACI de promover el desarrollo de las operaciones de la aviación civil internacional.

Referencias:

- Resolución OACI A40-7
- Resolución OACI A40-26
- Resolución OACI A41-9
- Doc 10066 de la OACI (Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS): Gestión de la información aeronáutica (AIM))
- Artículo 37 de la Convención de Chicago

1. Introducción

1.1. Durante la 13.ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) en octubre de 2018, el presidente del Consejo de la OACI declaró que era hora de que la OACI se posicionara como líder en la normalización mundial para el sector espacial comercial. En la 40.ª Asamblea trienal de la OACI en 2019, la resolución A40-7 instruyó a la OACI a revisar los SARPs para facilitar la operación de vehículos espaciales comerciales e instó a los Estados miembros a “establecer sus regulaciones y procedimientos que rijan la operación de

nuevos integrantes, así como el uso común por parte de todos los usuarios del espacio aéreo de ciertas instalaciones y servicios para facilitar la integración de estas operaciones”. La resolución A40-26 reafirmó la función de la OACI en el “desarrollo de orientación de políticas en las áreas donde las operaciones Internacionales CST [transporte espacial comercial] se cruzan con la aviación civil internacional” y para la coordinación al “monitorear el progreso y la evolución del transporte espacial comercial y abordar los problemas emergentes, incluido el impacto en las operaciones de la aviación civil internacional”.

1.2. A diferencia de la OACI y su relación con la aviación civil, ni el Comité sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (COPUOS) ni la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas (UNOOSA) desarrollan normas para el sector espacial comercial. Su propósito es promover la cooperación internacional en el uso pacífico del espacio Ultraterrestre y facilitar los tratados multilaterales. Por ejemplo, los grupos de trabajo técnicos de UNOOSA, como el Comité de coordinación interinstitucional de desechos, desarrollan recomendaciones técnicas para todas las operaciones espaciales. Estos foros brindan recomendaciones reconocidas por la mayoría de los órganos estatales de supervisión del espacio como puntos de partida para los marcos legales y reglamentarios nacionales que rigen las actividades espaciales. Las recomendaciones y marcos desarrollados por UNOOSA y COPUOS no son vinculantes. Estados Unidos afirma enfáticamente que el desarrollo de estándares vinculantes o materiales de orientación relacionados con la industria del transporte espacial por parte de cualquier entidad internacional es prematuro. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convención de Chicago) requiere que los Estados cumplan con los SARPs para la aviación civil internacional. Sin embargo, las operaciones espaciales no son operaciones de aviación civil y los vehículos espaciales no son aeronaves.

1.3. El Artículo 37 del Convenio de Chicago requiere que los Estados garanticen “el mayor grado posible de uniformidad en regulaciones, normas, procedimientos y organización en relación con las aeronaves, el personal, las vías aéreas y los servicios auxiliares en todos los asuntos en los que dicha uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.” Con este fin, el mandato de la OACI para adoptar y enmendar los SARPs se relaciona exclusivamente y se limita a la aviación civil internacional.

2. Discusión

2.1. Estados Unidos define las actividades de transporte espacial para incluir lanzamientos suborbitales, lanzamientos orbitales y reingresos, y operaciones de puertos espaciales.

2.2. EE. UU. apoya la participación de la OACI en la gestión del espacio aéreo de las actividades de transporte espacial, incluida la coordinación de avisos a misiones aéreas (NOTAM) y los procedimientos relacionados con el tránsito aéreo. Los reguladores espaciales estatales están a cargo de la supervisión de la seguridad pública relacionada con las operaciones espaciales comerciales y la operación de los puertos espaciales. En consecuencia, la OACI desempeña un papel fundamental para garantizar la seguridad y la protección de la comunidad de la aviación civil internacional. Por lo tanto, la implementación de áreas de peligro definidas por el regulador del espacio estatal debe integrarse en los sistemas del espacio aéreo de manera armonizada.

2.3. Estados Unidos reconoce que hay una frecuencia cada vez mayor de actividad espacial. Los procedimientos actuales de coordinación de los NOTAM descritos en el Doc 10066 de la OACI (Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS): Gestión de la información aeronáutica (AIM)) han sentado las bases para la coordinación de medidas apropiadas de gestión del espacio aéreo.

Sería beneficioso el desarrollo regional de las mejores prácticas para gestionar la seguridad del espacio aéreo y promover la eficiencia del sistema durante las actividades de transporte espacial.

2.4. Estados Unidos continúa manteniendo la opinión de que no hay necesidad de buscar una definición o delimitación legal para el espacio ultraterrestre. Actualmente, no existe un consenso internacional sobre dónde estaría dicho límite ni beneficios operacionales acordados para definir dicho límite con respecto a la integración del espacio aéreo. Estados Unidos apoya el desarrollo de material de orientación de la OACI que las autoridades de aviación civil y los proveedores de servicios de navegación aérea pueden usar para ayudar a facilitar la navegación segura de las aeronaves en torno a la actividad espacial sin definir un límite entre el espacio aéreo y el espacio.

3. Conclusión

3.1. El transporte espacial está experimentando un crecimiento significativo, innovaciones tecnológicas y cambios dinámicos. Estados Unidos afirma firmemente que cualquier desarrollo e implementación de normas espaciales internacionales por parte de la OACI estaría fuera del mandato y el alcance de sus autoridades.

3.2. Estados Unidos apoya la participación de la OACI en la gestión del espacio aéreo en apoyo de la integración de las operaciones espaciales en el sistema del espacio aéreo. La OACI juega un papel fundamental en la seguridad y protección de la comunidad de aviación civil internacional. El apoyo de la OACI en la integración de las actividades de transporte espacial con la aviación civil impulsará aún más ambas prioridades a nivel mundial.