Organización de Aviación Civil Internacional

AN-Conf/13-WP/166[1]
28/9/18

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**

OPINIONES DE LA INDUSTRIA SOBRE LAS OPERACIONES POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO 600

[Nota presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)]

RESUMEN

En esta nota se presentan las opiniones de ICCAIA sobre las operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas de gran altitud y gran autonomía (HALE UAS)/aerostatos (LTA). Aunque actualmente no se necesitan normas nuevas, para permitir la ampliación armonizada y segura de las operaciones aeroespaciales a mayor altitud, la comunidad mundial, en colaboración con la industria, debería analizar las posibles cuestiones que esta ampliación prevista puede causar. Se recomienda seguir en esta tarea compartida con algunos principios clave, descritos en esta nota y que se reflejan en el Plan mundial de navegación aérea (GANP), y en el Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (GATMOC).

Decisión: Se invitará a la Conferencia a acordar la recomendación que figura en el párrafo 3.1

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Del sinnúmero de nuevas tecnologías que hoy comparten nuestros cielos, quizá las aeronaves más innovadoras y prometedoras son la amplia variedad de sistemas de aeronaves no tripuladas de gran altitud y gran autonomía (HALE UAS)/ (HALE UAS)/aerostatos (LTA). Estas naves con intervención humana no tripuladas y altamente automatizadas llevan a cabo operaciones en el espacio aéreo de mayor altitud (por encima de FL600 hasta aproximadamente 50km) por periodos de 90 días y más.

1.2. Aunque la densidad de operaciones actual es relativamente baja, se prevé que aumentará. Así, la industria HALE cree que los Estados, fabricantes y explotadores deben crear conjuntamente iniciativas de reglamentación basadas en el riesgo y la actuación, para asegurarse de garantizar que todos los usuarios del espacio aéreo tengan un acceso seguro y equitativo.

[1] Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el ICCAIA.

1.3. Aunque actualmente no se necesitan normas nuevas, para permitir la ampliación armonizada y segura de las operaciones aeroespaciales a mayor altitud, la comunidad mundial, en colaboración con la industria, debería analizar las posibles cuestiones que esta ampliación prevista puede causar. Como en el caso de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), un entendimiento común, y un acuerdo para incorporar las mejores prácticas serán benéficos como precursores de una nueva reglamentación.

2. PRINCIPIOS CLAVE

2.1. Se recomienda seguir en esta tarea compartida con los siguientes principios clave, que se reflejan en el Plan mundial de navegación aérea (GANP), y en el Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (GATMOC).

a) En todas las regiones tendrán que aplicarse principios uniformes de organización y gestión del espacio aéreo;

b) los principios mundiales se aplicarán a todos los niveles de densidad y afectarán el volumen total de tráfico;

c) los procesos de gestión del espacio aéreo deberán permitir trayectorias de vuelo diversas y dinámicas, y dar soluciones de sistema óptimas a todos los usuarios del espacio aéreo tanto tripulados como no tripulados;

d) cuando las condiciones requieren segregar diferentes tipos de tráfico mediante la organización del espacio aéreo, el tamaño y el control de tiempo de ese espacio aéreo, se establecerán para reducir al mínimo de manera equitativa su impacto en todas las operaciones;

e) la complejidad de las operaciones puede plantear limitaciones con respecto al grado de flexibilidad;

f) se coordinará y vigilará el uso del espacio aéreo para adaptarse a las necesidades legítimas en conflicto de todos los usuarios disminuyendo las limitaciones de las operaciones;

g) para las operaciones de más de 24 horas, las reservas de espacio aéreo se preverán con antelación con cambios dinámicos siempre que sea posible. Como sucede en la actualidad, el sistema también se adaptará a las necesidades imprevistas; y

h) solo se aplicarán los sistemas de rutas estructuradas en donde se necesite mejorar la capacidad o evitar áreas donde se haya limitado el acceso o existan condiciones peligrosas. De lo contrario, los principios de gestión del espacio aéreo permanecerán lo más flexibles posible.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la conferencia a acordar la siguiente recomendación:

Recomendación 5.1/x – Operaciones por encima del nivel FL600

Que la conferencia:

a) tome nota de que la industria HALE aceptó y apoya los principios descritos en los documentos GANP y GATMOC anteriores;

b) tome nota de que la industria HALE agradece los esfuerzos que la OACI ha hecho con los eventos de “Drone Enable” para acelerar la implantación de nuevos conceptos;

c) tome nota de que la industria HALE trabaja en colaboración con otros miembros de la industria en actividades que no competen a la OACI para que haya sinergia entre la evolución de los conceptos de espacio aéreo bajo y alto;

d) pida a la OACI prepare a corto plazo textos de orientación para que los Estados puedan adoptar un enfoque general y uniforme que permita operaciones internacionales en el espacio aéreo superior; y

e) pida a los Estados que se beneficiarán con las operaciones del espacio aéreo superior (compatibles con los Objetivos de desarrollo sostenible de la ONU) que convengan en considerar pruebas operacionales basadas en riesgos en su espacio aéreo y permitan obtener beneficios económicos.

— FIN —