



| ICAO

CAPACITY & EFFICIENCY

Seminario de Búsqueda y Salvamento (SAR) y Coordinación Civil/Militar NAM/CAR/SAM de la OACI

Habana, Cuba

13-17 de abril 2015

Roberto Arca Jaurena

RO/ATM/SAR/AIM

OACI- Lima, Perú



**Seminario de Búsqueda y Salvamento (SAR) y
Coordinación Civil/Militar NAM/CAR/SAM de la OACI**

**CONCEPTO SOBRE EL USO FLEXIBLE
DEL ESPACIO AÉREO (FUA)**

**Política Nacional, evaluación y gestión de
zonas reservadas**



Política nacional para la aplicación del concepto FUA

- La aplicación efectiva y armonizada de la utilización flexible del espacio aéreo en el volumen del espacio aéreo considerado requiere de normas precisas y dinámicas de coordinación civil-militar que tengan en cuenta las necesidades de todos los usuarios y la naturaleza de sus diversas actividades evitando al máximo la reserva permanente de espacios aéreos y optimizando su uso flexible, sin perjuicio de las prerrogativas y responsabilidades de los Estados miembros en el ámbito de la defensa.



Política nacional para la aplicación del concepto FUA

- Para llevar a cabo lo anterior, la eficacia de los procedimientos de coordinación civil-militar debe basarse en normas y procedimientos que permitan un uso eficiente del espacio aéreo a todos sus usuarios, que deben reflejarse en Cartas de Acuerdo Operacionales entre las autoridades militares y los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y en algunos principios rectores básicos.



Política nacional para la aplicación del concepto FUA

- La eficacia de los procedimientos de coordinación civil-militar debe basarse en normas y procedimientos que permitan un uso eficiente del espacio aéreo a todos sus usuarios, que deben reflejarse en Cartas de Acuerdo Operacionales entre las autoridades militares y los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y en algunos principios rectores básicos.



Política nacional para la aplicación del concepto FUA

- El objetivo de establecer políticas comunes entre los Estados responde a la necesidad de garantizar una aplicación uniforme y armonizada de las disposiciones sobre la adopción del concepto del uso flexible del espacio aéreo.
- Los Estados deberían incluir en su normativa nacional un texto relativo a la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo.



Política nacional para la aplicación del concepto FUA

- La finalidad de reglamentar el FUA es apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo cada vez más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión que garanticen el desarrollo eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo.



Política nacional para la aplicación del concepto FUA

- La normativa debería reforzar la necesidad de la coordinación y cooperación entre las autoridades civiles y militares, especialmente para la asignación y la utilización eficaz del espacio aéreo con fines militares, incluidos los criterios y principios que deben regir dicha asignación y utilización, especialmente su apertura a los vuelos civiles.
- Debería ser incluida en la normativa nacional una cláusula de salvaguarda a fin de permitir a los Estados suspender la aplicación de la norma en caso de exigencias militares nacionales



Uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial

- Para alcanzar una red de rutas ATS integral que responda a los intereses de todos los usuarios, incluyendo la aviación comercial, militar, general, deportiva y los sistemas de aeronaves remotamente pilotadas (RPAS), será necesario analizar la totalidad de las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas que han sido implementadas en cada Estado, con el fin de aplicar el concepto del uso flexible del espacio aéreo.



Uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial

- La gestión no es para eliminar o reducir arbitrariamente los espacios aéreos de uso especial asignados, sino que, a través de la aplicación de toma de decisiones en colaboración (CDM), buscar las mejores opciones que puedan satisfacer a todos los usuarios del espacio aéreo y asegurar que las necesidades planteadas sean atendidas, independientemente de la aplicación de restricciones al espacio aéreo.



Uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial

- Los Estados deberían analizar las diferentes situaciones en las cuales sea necesario, debido a la seguridad en las operaciones, establecer procedimientos o Cartas de Acuerdo con el fin de evitar la gestión táctica del espacio aéreo ya que esto implica para el Servicio de Control exclusivamente tomar decisiones en tiempo real. Si bien la gestión táctica debe estar contemplada en todo plan de acción, ésta debería ser la última herramienta a utilizar, ya que no es posible aplicar la solución más adecuada cuando el tiempo es exiguo y los datos a tener en cuenta son variados.



Uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial

- En la región SAM se identificó la existencia de espacios aéreos reservados de carácter permanente, principalmente para fines militares; que de cierta impiden la planificación adecuada del espacio aéreo no permitiendo los vuelos directos entre aeropuertos de origen – destino y/o pares de ciudades y, asimismo, operaciones en niveles de vuelo y/o velocidades inadecuadas que no facilitan a las aeronaves mantener los perfiles óptimos de vuelo y también como punto importante en demoras en tierra y/o en ruta relacionadas con el sistema.



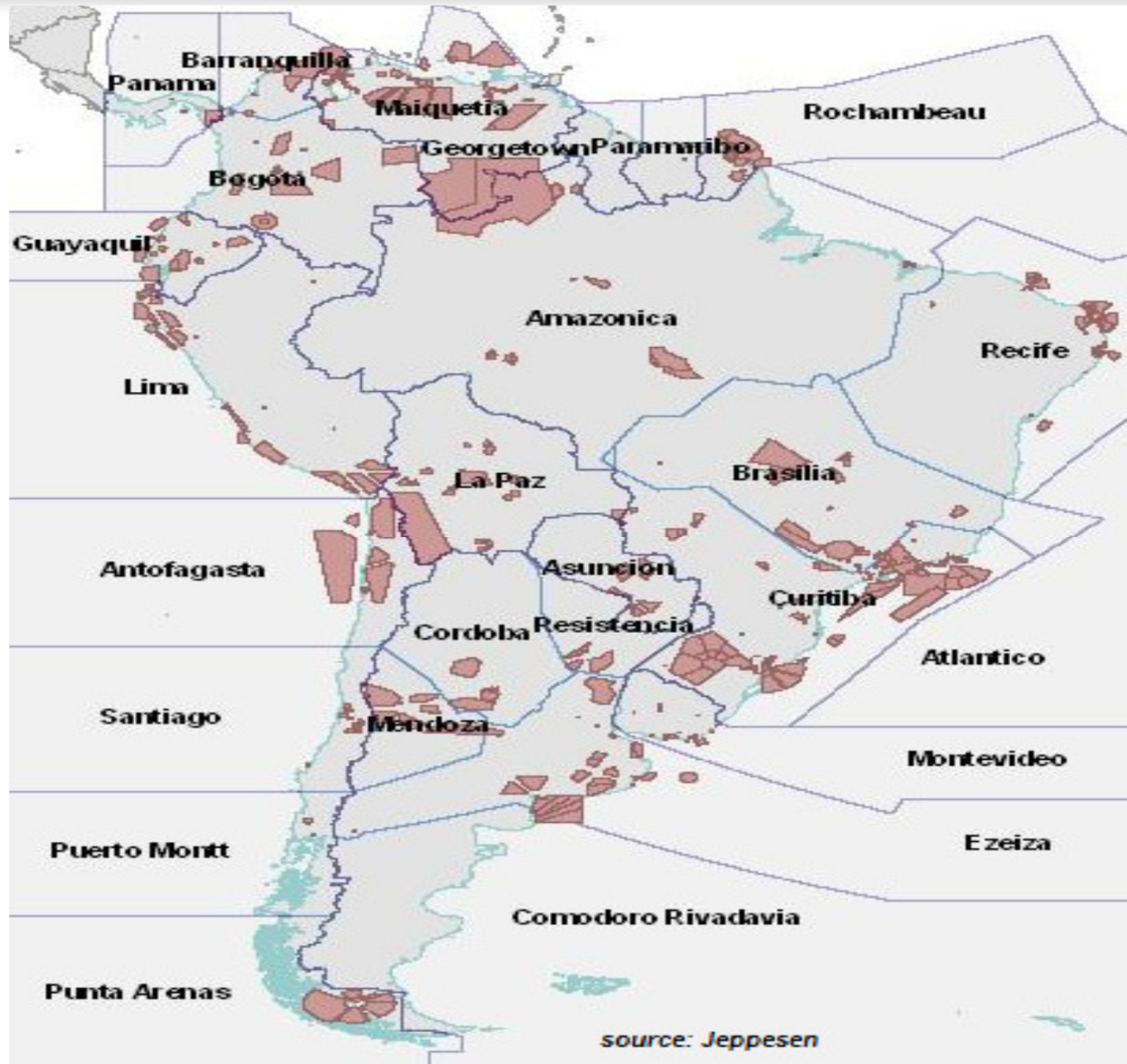
Uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial

- Los Estados SAM deberían establecer políticas en el uso de espacios aéreos reservados en forma temporal o permanente, a fin de evitar, al máximo posible, la adopción de restricciones al espacio aéreo, así como considerar e integrar en su sistema de navegación aérea, los sistemas de aeronaves remotamente pilotadas (RPAS), lo cual agrega un nuevo componente al sistema aeronáutico que debería empezar a tenerse en cuenta.



Uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial

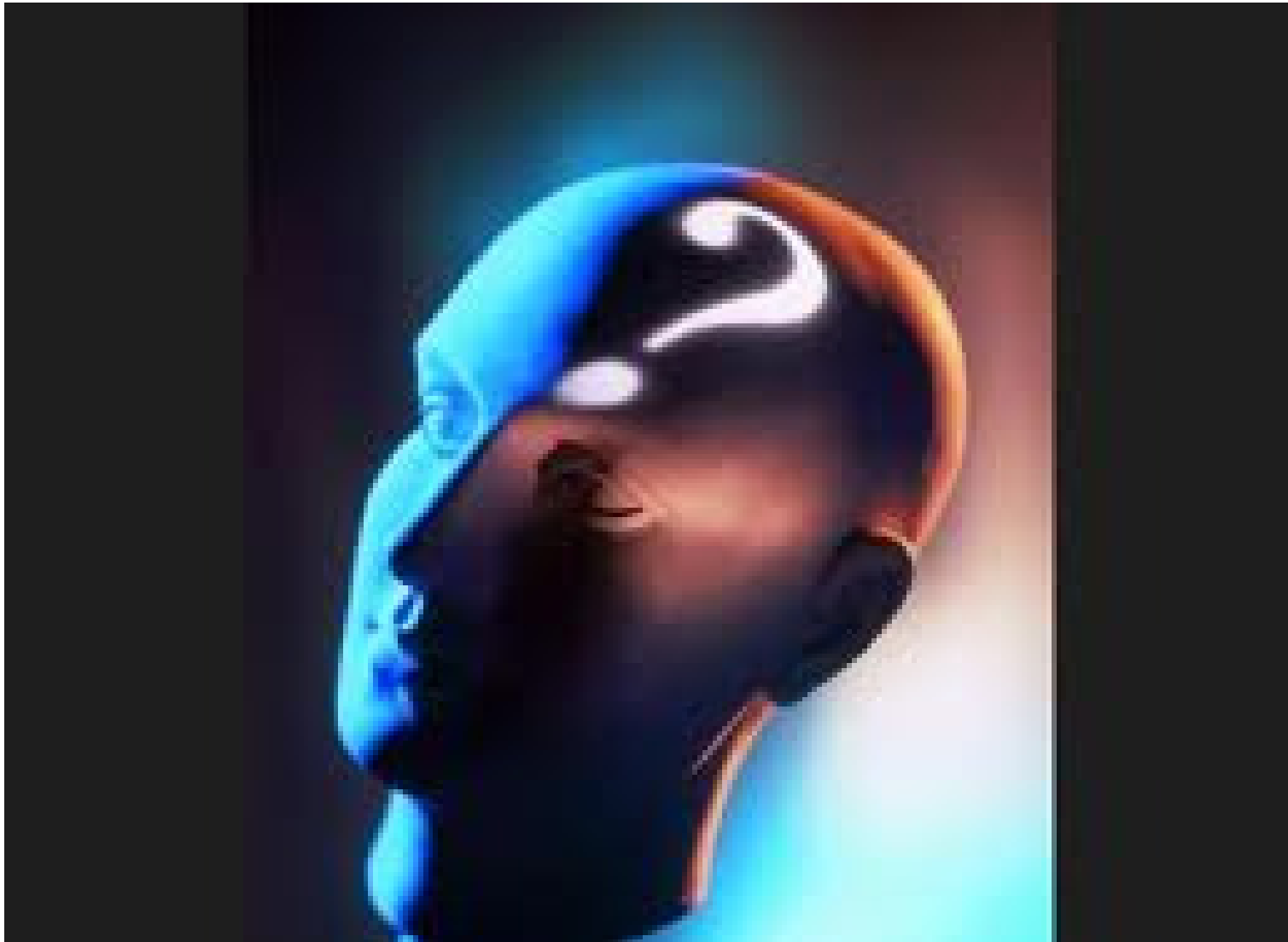
- Existe un alto porcentaje de espacios aéreo de uso especial que deberían ser analizados en el contexto de la cooperación Civil/Militar por cada Estado en forma particular. En la Región hay publicadas 124 zonas prohibidas, 421 zonas restringidas, 41 zonas peligrosas y 83 zonas especiales incluyendo áreas volcánicas y otras como áreas especiales para deporte aéreo y actividades recreativas.





Uso y gestión de las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial

- Evaluar las Zonas Restringidas, Prohibidas, Peligrosas y de uso especial, utilizando un formulario que identifique el tipo de zona o espacio aéreo de uso especial, su dimensión lateral en kilómetros cuadrados y dimensión vertical con límite superior e inferior, el período de uso, la naturaleza de la actividad, el organismo o ente responsable de la activación de la zona; el impacto sobre el diseño actual del espacio aéreo y finalmente, si la planificación podría verse potencialmente afectada por la zona.





Thank You