



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/11 — NI/32
15/06/23

**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**

LA INTEGRACIÓN SEGURA Y EFICIENTE DE LOS UAS EN EL ESPACIO AÉREO

(Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA))

RESUMEN EJECUTIVO

El ritmo al que está creciendo la industria del Sistema de Aeronaves No Tripuladas (UAS, en su sigla en inglés) no tiene precedentes. Con tasas de crecimiento tan altas, es fundamental encontrar el equilibrio entre el desarrollo de estándares de seguridad, normas inteligentes e innovación. Este equilibrio puede lograrse reconociendo los grupos de trabajo y las plataformas de la industria que pueden complementar la estrategia de trabajo de la OACI y, juntos, la industria y la OACI pueden dar forma al espacio aéreo del futuro. El enfoque de esta nota de estudio estará en los UAS que se utilizan con fines comerciales y excluye mitigaciones por riesgos generados por drones deshonestos.

Acción:	a) Tomar nota del contenido de esta nota de estudio, e b) Invitar a los Estados a establecer un marco regional a través del cual puedan trabajar con la industria en el desarrollo de normas para los nuevos participantes del espacio aéreo.
----------------	--

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	Seguridad, capacidad, eficiencia, y desarrollo económico.
--------------------------------	---

<i>Referencias:</i>	
---------------------	--

1. Introducción

1.1 La industria de la aviación ha sido un motor en materia de innovación, así como un importante contribuyente al establecimiento de normas mundiales de seguridad. Juntos, hemos trabajado hacia un mundo mejor conectado, construyendo un sistema de transporte aéreo más seguro y eficiente. Recientemente, ha habido un influjo acelerado de la automatización; aplicaciones digitales, robótica, e inteligencia artificial, permitiendo el desarrollo de nuevos vehículos y modos de operación. Esta tecnología, aunque disruptiva para el status quo, puede proporcionar una transformación positiva al sector del transporte aéreo si se gestiona adecuadamente.

1.2. Los conceptos relacionados con la movilidad aérea urbana y la entrega de carga de última a media milla ya están transformando el transporte de mercancías y personas. El transporte aéreo ya no se percibe como un viaje del aeropuerto A al aeropuerto B, sino más bien como un servicio integrado puerta a puerta. Sin embargo, para que dicha transformación sea sostenible, debe seguir siendo segura, confiable y rentable. Esto solo puede lograrse con un marco reglamentario receptivo que pueda avanzar al ritmo adecuado y garantizar un equilibrio entre las normas de seguridad y la innovación.

2. DISCUSIÓN

2.1. Es necesario que las normas y reglamentos se mantengan actualizados a medida que los nuevos usuarios del espacio aéreo desarrollan su propia tecnología, así como sus mecanismos de soporte. Una de nuestras principales preocupaciones es que dicho desarrollo podría estar ocurriendo sin las salvaguardias y normas necesarias. Podemos aprender de los ensayos existentes, aprovechándolos para comprender mejor el marco regulatorio apropiado para cumplir con los requisitos.

2.2. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas conforman un grupo de usuarios del espacio aéreo de rápido crecimiento que gradualmente irá requiriendo porciones más grandes de espacio aéreo para sus operaciones. Por lo tanto, es fundamental para nosotros definir cómo el marco en el que operan interactuará con el espacio aéreo operacional existente. El crecimiento proyectado del uso comercial de UAS indica que la segregación de las operaciones de UAS puede no ser sostenible a largo plazo. Por lo tanto, la industria debería considerar evolucionar colectivamente de la acomodación a la integración.

2.3 Se necesita una colaboración más estrecha y coherente con la industria de los UAS para recopilar datos, aprender de los ensayos y desarrollar normas y directrices. Los socios de la industria que presentan este documento de trabajo desean apoyar dicha labor y ayudar a la estructura de gobernanza de la OACI con un marco de trabajo para el desarrollo de requisitos. Apalancando (*leveraging*) las plataformas existentes, incluido el Think Tank de la IATA, la industria podría desarrollar normas y proporcionar información a la OACI, sin recargar sus recursos sino complementando los programas existentes. Esa labor y las posibles propuestas de normas, una vez concluidas, se evaluarían en el marco del proceso ordinario de examen de la OACI. Es necesario garantizar que la integración de los UAS en el espacio aéreo civil no tenga un impacto negativo en la seguridad ni en la explotación de la aviación comercial internacional.

2.4 Hay varias iniciativas de la industria que están desarrollando trabajos sobre la operación segura y eficiente de los UAS. Estas iniciativas pueden coordinarse y servir como un recurso adicional para avanzar conceptos operacionales y adoptar mejores prácticas utilizando tecnología no tripulada.

2.5 La industria aeronáutica es plenamente consciente del impacto positivo que los UAS pueden tener en las economías regionales y mundiales y, en consecuencia, se ofrece como voluntaria para ayudar a la OACI a garantizar el mantenimiento de la seguridad y la eficiencia, a la vez que permitir el crecimiento de este transporte aéreo nuevo y emergente .

Las siguientes son recomendaciones sujetas a validación por la OACI:

- a) El trabajo habría de desarrollarse dentro de un marco previamente acordado, que incluya, entre otras; la definición y los requisitos de rendimiento para la Gestión de Tráfico No Tripulado (UTM,

en su sigla en inglés), los requisitos para la interfaz UTM/ATM y la transformación del ATM, además de la posible revisión de la clasificación del espacio aéreo y nuevas normas de vuelo.

- b) Debería haber voluntarios de la IATA para liderar este esfuerzo con otros socios de la industria, trabajando con la OACI, para avanzar en la integración segura y eficiente de los UAS.

3. Conclusión

3.1. La rápida proliferación de los UAS para uso comercial requiere de una integración segura y eficiente del espacio aéreo operativo existente. También es necesario elaborar normas que permitan que los estados establezcan normas armonizadas. La industria aeronáutica puede contribuir a este proceso basándose en las plataformas existentes y en el trabajo realizado hasta ahora.

3.2 IATA invita a los Estados de la región NACC a considerar una implementación armonizada de las provisiones y estándares en el uso e integración de los UAS para uso comercial y nuevos usuarios del espacio aéreo.