



Cuestión 4

del Orden del día

Asuntos de Navegación Aérea

4.2 Seguimiento en la implementación del Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP NAM/CAR);

- Informes de Avance de los anteriores Grupos de Trabajo Subregionales en las áreas AIM, ATM y CNS

USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO EN EL LÍMITE COMÚN DE LAS FIR HABANA Y MIAMI

(Presentada por Cuba)

RESUMEN

La presente nota aborda la necesidad de adoptar un enfoque equilibrado y colaborativo respecto a la gestión del espacio aéreo en el límite común de las FIR Habana y Miami, a fin de satisfacer las necesidades de la actividad militar, así como las del transporte aéreo civil, debido a las activaciones reiteradas de áreas de peligro por operaciones militares en la mencionada zona, las cuales causan afectaciones considerables a la seguridad operacional, y añade millas no productivas a los vuelos, representando un consumo importante de combustible, además de las emisiones conexas.

Referencias:

- Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)
- Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo (Circ 330)
- Resolución A37-15 de la Asamblea de la OACI
- Recomendaciones de la ANConf/2012

Objetivos
Estratégicos

Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos:
A. Seguridad operacional
C. Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1. Introducción

1.1 La Resolución A37-15 de la Asamblea de la OACI, relativa a la declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes, relacionados específicamente con la navegación aérea, en su Apéndice O, Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar, Resuelvo Segundo, establece que:

“Los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados contratantes para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar, garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2”.

1.2 De igual forma en el párrafo 5 de dicho Apéndice se establece que:

“La OACI constituye un foro internacional que contribuye a facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y a realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares”.

1.3 Las activaciones reiteradas de áreas de peligro por operaciones militares en el límite común de las FIR Habana y Miami causan afectaciones considerables a la seguridad operacional, y añade millas no productivas a los vuelos, representando un consumo importante de combustible, además de las emisiones conexas, todo lo cual ha sido tratado en los últimos tres años por la autoridad ATS de Cuba con la parte del ARTCC de Miami, FAA.

2. Desarrollo

2.1 La activación de la zona KW465A, situada muy próxima a la ruta G/UG448 entre Maratón y TADPO, impide que se cree un flujo de tráfico con separación lateral radar entre las aeronaves rumbo sur que ingresan al espacio aéreo de La Habana y las que vuelan con rumbo norte hacia el espacio aéreo de Miami. Esta situación obliga a que todas las aeronaves sean dirigidas a interceptar la ruta, existiendo el riesgo de pérdida de la separación radar, restringiendo el ascenso de las aeronaves que despegan, así como el descenso de las que llegan para aterrizar en Miami y Fort Lauderdale.

2.2 En el año 2012, a raíz de un incidente TCAS ocurrido en la FIR Habana, la autoridad ATS cubana le comunicó a la oficina regional NACC y a las autoridades ATS del ARTCC de Miami, sobre la necesidad de iniciar intercambios acerca del impacto que está provocando la activación reiterada de zonas peligrosas (Warning Areas) al norte del paralelo 2400, frontera entre ambas regiones de información de vuelo, con el consiguiente desvío del tráfico y sus consecuencias en el desempeño, en el flujo ordenado de las operaciones y en la seguridad operacional.

2.3 En el **Apéndice** a esta Nota de Estudio se muestra la información y datos que demuestran las principales afectaciones causadas por las activaciones de las zonas peligrosas KW465 y KW174, tomando como base el año 2012.

3. Conclusiones

3.1 Existe una situación real que afecta el control del tránsito aéreo dentro de la FIR Habana, causando la necesidad de establecer coordinaciones complementarias con otras autoridades, riesgos para la seguridad de las operaciones, además de los gastos extras a los operadores aéreos por consumo de combustible y tiempo adicional de vuelo.

3.2 Como práctica normal, se deberían mejorar la coordinación y cooperación civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en las cláusulas dispositivas del Apéndice O de la A37-15.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del contenido de esta nota;
 - b) instar a las autoridades involucradas en la activación de las áreas de peligro, a que adopten un enfoque equilibrado y colaborativo respecto a la gestión del espacio aéreo en el límite común de las FIR Habana y Miami; e
 - c) instar a la Secretaría de la OACI a incorporar en las tareas del ANI/WG, el análisis de asuntos relativos a la coordinación y cooperación cívico-militar, para lograr un enfoque equilibrado y colaborativo respecto a la gestión del espacio aéreo, en cualquier área de la región donde se requiera.
-

APÉNDICE

Principales afectaciones por activaciones de las zonas peligrosas W465 y W174

Durante el año 2012 las zonas peligrosas al norte del paralelo 2400 se activaron en 848 oportunidades, con 8 horas de activación como promedio, comportándose de la siguiente manera:

W 465 A	W 465 B	W 174 ABGD	W 174 C	W 174 E
170	170	251	252	5

Los días de la semana que más se activaron las zonas, por orden descendente, fueron martes, miércoles, jueves y lunes como muestra la siguiente tabla:

Día de la semana	W-465		W-174			Total
	A	B	ABGD	C	E	
Domingo	14	14	26	25	0	79
Lunes	26	26	38	38	2	130
Martes	36	36	49	49	1	171
Miércoles	31	31	41	42	1	146
Jueves	27	27	39	39	0	132
Viernes	22	22	34	35	1	114
Sábado	14	14	24	24	0	76
Total	170	170	251	252	5	848

Los meses de mayores afectaciones por cantidad de veces activadas fueron: febrero, agosto, octubre, septiembre, mayo, enero y junio. Véase tabla siguiente:

Mes	W-465		W-174			Total
	A	B	ABGD	C	E	
Enero	16	16	19	20	0	71
Febrero	26	26	28	28	1	109
Marzo	12	12	19	19	0	62
Abril	9	9	21	20	0	59
Mayo	13	13	22	22	1	71
Junio	13	13	22	22	0	70
Julio	8	8	23	22	0	61
Agosto	18	18	25	24	0	85
Septiembre	16	16	20	20	0	72
Octubre	15	15	24	24	0	78
Noviembre	9	9	15	18	3	54
Diciembre	15	15	13	13	0	56
Total	170	170	251	252	5	848

Tomando solo como referencia 5 horas de activación de las zonas entre los horarios de 1200 y 1730 UTC, se evidencia la siguiente afectación a las operaciones en la ruta UG/G448 en los meses críticos:

Meses.	Total de operaciones en el mes.	Operaciones afectadas en el horario.	% del total de operaciones del mes.
Febrero	5079	1563	30,8
Agosto	4615	1505	32,6
Octubre	4401	1425	32,4
Septiembre	3931	1318	33,5
Mayo	4476	1145	25,6
Enero	5820	1181	20,3

Otros datos de interés:

- Del total de líneas aéreas afectadas, el 60% son compañías norteamericanas.
- En el año 2012 en el tramo TADPO - VARADERO ocurrieron 3 incidentes de seguridad no garantizada, en los que se vieron involucradas 6 compañías aéreas, de ellas 5 norteamericanas.