



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/3 — NE/18
4/03/16

**Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones
NAM/CAR (ANI/WG/3)**

Ciudad de México, México, 4 al 6 de abril 2016

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Seguimiento, evaluación de desempeño y monitoreo de las metas del Plan de
Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las
Regiones NAM/CAR (RPBANIP NAM/CAR)**

4.1 Informes de avance de los Grupos de Tarea y del ANI/WG

REDUCCIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LA SEPARACIÓN MÍNIMA LONGITUDINAL

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de estudio presenta una actualización de los esfuerzos realizados por Estados Unidos en la reducción de separación longitudinal en el espacio aéreo continental a través de los límites de las Regiones de información de vuelo (FIR) con los estados adyacentes.	
Acción:	Tomar nota del avance realizado en la implementación de reducción de separación longitudinal y las Acciones sugeridas en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• PANS/ATM — <i>Gestión del tránsito aéreo (Doc 4444)</i> de la OACI• Informe final de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR sobre la Implementación de la Navegación Aérea (ANI/WG/2), Puntarenas, Costa Rica, 1 - 4 de junio de 2015• ANI/WG/2 - NE/27

1. Introducción

1.1 Estudios realizados por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para el Caribe (CAR) indicaron que el incremento en el tránsito aéreo esperado para las Regiones Norteamérica, Caribe y Sudamérica (NAM/CAR/SAM) en los años venideros será lo suficientemente importante para causar un efecto dominó en la reducción de capacidad si la separación mínima longitudinal actual de 10 minutos, la cual es equivalente a 80 millas náuticas (NM) aproximadamente, sigue siendo aplicada. Esto indudablemente resultará en retrasos significativos y en adversidades financieras para los explotadores, e incrementará la carga de trabajo en general para las unidades de Control de tránsito aéreo (ATC). El objetivo de Estados Unidos es buscar oportunidades donde la separación normalizada pueda ser reducida para mantenerse al frente en el aumento de demanda.

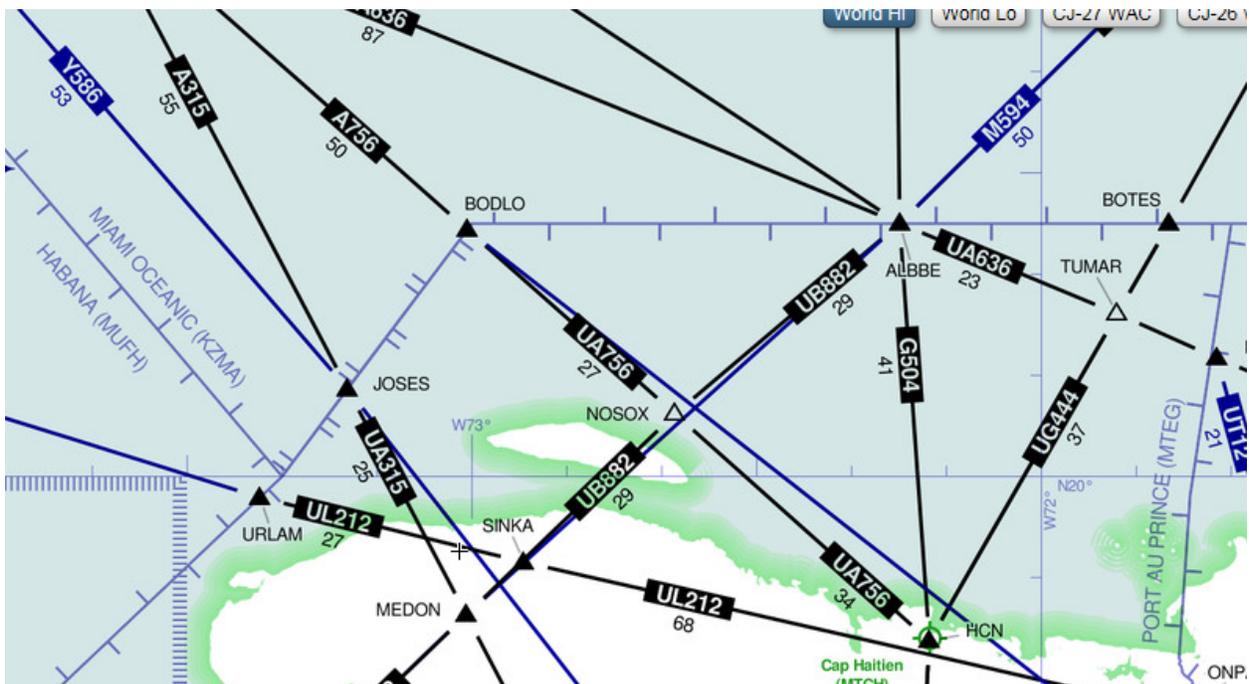
2. Discusiones

2.1 Como manifestado en el Informe final del ANI/WG/2, Párrafo 4.1.2.17

La Reunión acordó que este asunto merece ser de alta prioridad y que bajo el Doc 4444 de la OACI, párrafo 5.4.2.3.3.1, la separación longitudinal de 20 NM puede ser aplicable bajo la condición especificada. La Reunión recomendó que el problema puede ser tratado a través de discusiones bilaterales bajo la orientación del Especialista Regional ATM de la Oficina Regional NACC de la OACI.

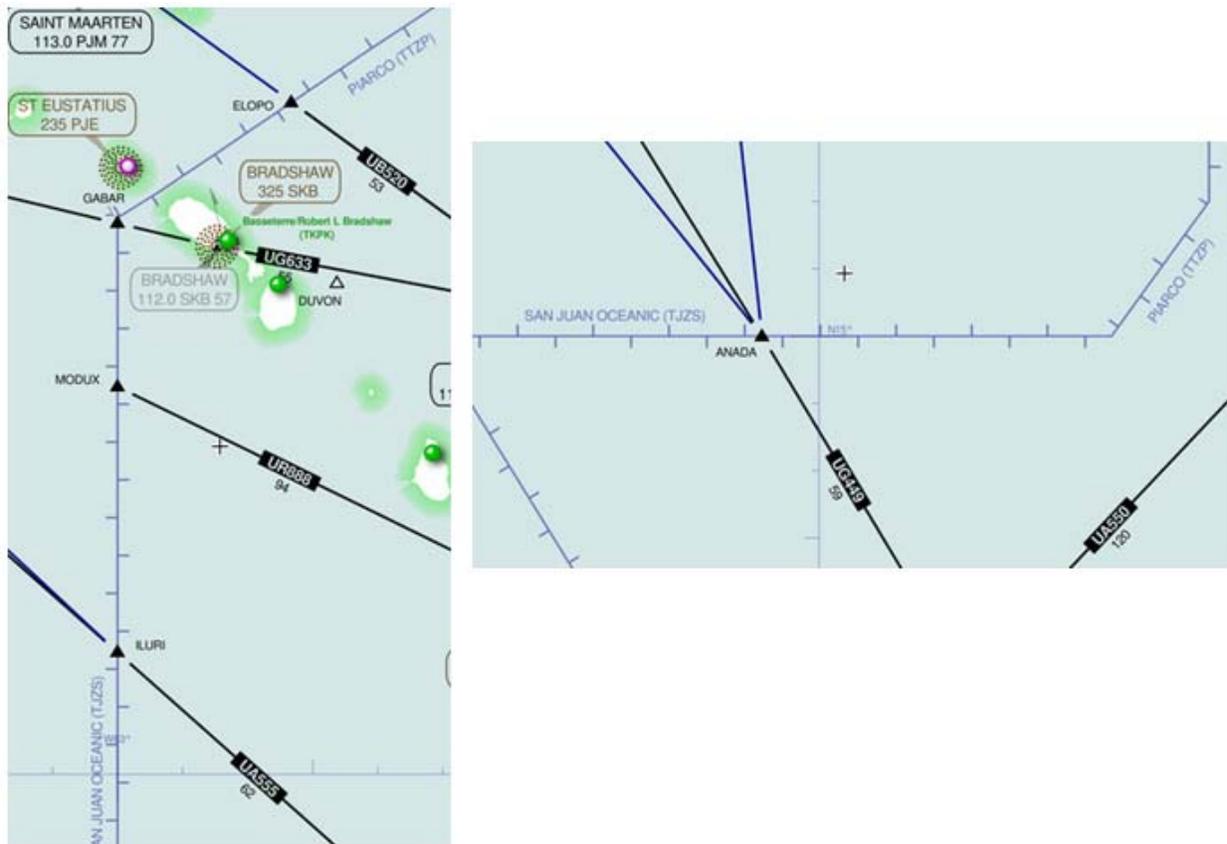
2.2 La Administración Federal de Aviación (FAA) ha visto oportunidades de implementar separación longitudinal reducida en los límites que cruzan, y ha tomado un alcance proactivo en colaborar con los Estado NACC que comparte fronteras con los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de Estados Unidos para implementar bilateralmente. Actualmente, hay dos oportunidades a ser consideradas: ARTCC Miami (KZMA) con el Centro de control de área (ACC) Puerto Príncipe (MTEG); y San Juan Centro de control de aproximación radar combinado (KZSU) con ACC Piarco (TTZP).

2.3 En la operación donde cruzan los límites KZMA-MTEG, la reducción de separación beneficiaría a los explotadores del límite sureste navegando sobre A315, A756 ó A636 aterrizando en el aeropuerto MTPP (Puerto Príncipe) o MTCH (Cabo Haitiano) y/o sobrevolando en el espacio aéreo MTEG con destinos al Sur. La misma ganancia se obtendría por MTEG otorgando reducción de separación longitudinal para salidas y sobrevuelos de tránsito existente en su FIR al Norte.



2.4 La FAA ha localizado a la Oficina nacional de aviación civil (OFNAC) en Haití para iniciar discusiones sobre la reducción de separación longitudinal. El equipo OFNAC está deliberando sobre este concepto y ha señalado su voluntad de mantener discusiones bilaterales en el futuro para hacer mayores escrutinios.

2.5 En la operación donde cruzan los límites KZSU-TTZP, la reducción de separación beneficiaría a los explotadores que navegan sobre UG449, UL555, UB520, and UG633.



2.6 Actualmente, TTZP y KZSU se encuentran dispuestos a implementar la separación longitudinal reducida, sin embargo debido a que el espacio aéreo KZSU junto con el límite común de la FIR es definido como espacio aéreo oceánico, la aplicación de esta separación normalizada no está aprobada. La FAA se encuentra en proceso de revisión de las opciones para implementar la normalizada por medio del uso de excepciones, o la posibilidad de enmendar la definición de volumen del espacio aéreo donde existe comunicación de Muy alta frecuencia (VHF) de piloto/controlador en ambos sentidos. El asunto fue discutido durante las recientes reuniones FAA- Autoridad de Aviación Civil de Trinidad y Tabago (TTCAA). La FAA acordó en continuar con el diálogo con TTCAA, y mantenerlos notificados de cualquier desarrollo.

2.7 La FAA ha entregado a la oficina IATA CAR una actualización sobre los esfuerzos en implementar la separación longitudinal reducida con la OFNAC así como con la TTCAA y los obstáculos para implementarlo en las operaciones KZSU-TTZP. IATA CAR ha señalado que existen otros escenarios que son similares al dilema que KZSU tiene respecto al espacio aéreo definido como oceánico en el que existen capacidades VHF. Han señalado que están trabajando con la Oficina Regional NACC de la OACI para establecer lo que constituye la definición de espacio aéreo Oceánico y Continental y dónde es citado. IATA ha acordado en mantener a la FAA informado de cualquier desarrollo sobre este tema.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información incluida en esta Nota de Estudio;
- b) comprometerse en discutir en qué define al espacio aéreo oceánico y al continental; y
- c) comentar y recomendar mitigaciones para implementar la separación longitudinal reducida de acuerdo al PANS ATM Doc 4444 párrafo 5.4.2.3.3.1 en el espacio aéreo oceánico.