



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea**3.1: Propuestas para mejorar la eficiencia de los servicios de navegación aérea que contribuyen al LTAG****PROYECTO 30/10 – OPTIMIZACIÓN DE LA SEPARACIÓN LONGITUDINAL A TRAVÉS DE LOS LÍMITES DE LAS REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La mejora del rendimiento de la gestión del tránsito aéreo se ve obstaculizada por la aplicación de mínimas de separación diferentes a través de los límites de las regiones de información de vuelo (FIR), o porque no hay coherencia de las mínimas de separación con las que se aplican normalmente en una región o subregión. Muchos Estados hacen todo lo posible por mejorar la eficiencia de sus servicios y reducir al mínimo los efectos ambientales adversos de las actividades de aviación civil. No obstante, esos mismos Estados también experimentan cuellos de botella en las etapas posteriores debido a la falta de operaciones uniformes. En esta nota se presenta una iniciativa para centrar la atención en este reto y fomentar la implementación uniforme de separaciones longitudinales de 55,5 km (30 NM) o menos en el espacio aéreo oceánico y remoto, y de 19 km (10 NM) o menos en otros espacios aéreos, con el objetivo de aumentar la eficiencia operacional del sistema mundial de navegación aérea.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en formular la recomendación 3.1/x — Proyecto 30/10, que figura en la sección 3.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y Protección del medioambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>Para la comunidad de la aviación:</i> Para los Estados, el costo corresponde a la vigilancia de la gestión de cambios y el examen continuo de las operaciones. Para el sector de la aviación, las autoridades de gestión del tránsito aéreo tendrán que seleccionar las mínimas de separación adecuadas a las necesidades de los usuarios del espacio aéreo y adaptar las actividades de instrucción existentes. No obstante, cabe esperar que estos costos se vean compensados con el ahorro de combustible, el uso de niveles de vuelo óptimos y la mejora de la eficiencia del sistema mundial de navegación aérea. <i>Repercusiones para la OACI:</i> Las actividades de la OACI a las que se hace mención en esta nota de estudio continuarán durante los próximos trienios de conformidad con la política sobre apoyo a la implementación aprobada por el Consejo (C-DEC 225/6).
<i>Referencias:</i>	Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i> <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo</i> (Doc 4444)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Uno de los objetivos de los servicios de tránsito aéreo (ATS) es prevenir las colisiones entre aeronaves y, al mismo tiempo, acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo (Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, 2.2). Esto se logra normalmente mediante la aplicación de mínimas de separación que establecen, en el plano lateral y longitudinal, la distancia mínima o el intervalo de tiempo entre aeronaves y, por lo tanto, determinan la eficacia potencial del sistema de navegación aérea. A este respecto, debería evitarse el entorpecimiento de la corriente del tránsito aéreo por la aplicación de separaciones excesivas.

1.2 Además, la selección de las mínimas de separación debe hacerse en consulta entre las autoridades ATS competentes a fin de garantizar la compatibilidad a ambos lados de la línea de transferencia del tránsito [Anexo 11, 3.4.1 b)]. Las mínimas de separación deben aplicarse de la manera más uniforme posible, en particular a través de los límites del espacio aéreo, para facilitar y mejorar la navegación aérea y evitar la introducción involuntaria de ineficiencias.

1.3 Si bien en muchas partes del mundo el principio vigente es la aplicación de mínimas de separación uniformes o ininterrumpidas, todavía quedan zonas del espacio aéreo para las que convendría hacer un examen y una mejora de las separaciones utilizadas actualmente.

2. ANÁLISIS

2.1 El Proyecto 30/10 propuesto es una iniciativa para centrar la atención y fomentar la implementación de separaciones longitudinales de 55,5 km (30 NM) o menos en el espacio aéreo oceánico y remoto, y de 19 km (10 NM) o menos en otros espacios aéreos. Se espera que esto se base en un esfuerzo regional coordinado para reducir sin discontinuidades las mínimas de separación excesivas donde aún no se haya logrado.

2.2 La utilización de estrategias e iniciativas contempladas en las disposiciones de la OACI, como la gestión de afluencia del tránsito aéreo, la sectorización dinámica, el uso flexible del espacio aéreo y la cooperación cívico-militar, puede redundar en una mejora de la eficiencia en grandes sectores del espacio aéreo. A este respecto, la implementación de separaciones más eficientes no puede determinarse de forma aislada ya que, de lo contrario existe la posibilidad de simplemente reubicar el cuello de botella en una etapa posterior de la implementación. Por ejemplo, un examen periódico y colaborativo también ayudaría a compartir una comprensión más profunda de la separación aplicada y la lógica asociada de las FIR vecinas, lo que podría conducir a mayores eficiencias al hacer frente a un desequilibrio entre la demanda de tránsito aéreo y la capacidad del espacio aéreo.

2.3 Gracias al uso de los marcos existentes de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), las oficinas regionales de la OACI, con el apoyo interregional adecuado de la sede, se encuentran en una posición ideal para fomentar debates de colaboración entre los Estados sobre las mínimas de separación y la optimización del espacio aéreo. En colaboración con los usuarios del espacio aéreo y las autoridades ATS, para identificar los cuellos de botella o las lagunas en la prestación de servicios sin discontinuidades, el apoyo a la implantación proporcionado por la OACI a través del Proyecto 30/10 permitirá reducir las separaciones en consonancia con los procedimientos existentes publicados por la OACI y mejorar la eficiencia del sistema mundial de navegación aérea a una escala más amplia y coherente.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medioambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan avances tecnológicos, una mayor eficacia de la gestión del tránsito aéreo y los procedimientos operacionales, y la utilización apropiada de las mínimas de separación en coordinación con los usuarios del espacio aéreo.

3.2 Gracias a los incrementos de la eficiencia conseguidos mediante la implementación de las mínimas de separación existentes y probadas se pueden obtener beneficios significativos para la comunidad de la aviación. La atenuación de los cuellos de botella de origen artificial puede ayudar a hacer frente a las dificultades medioambientales mundiales de la aviación y tener una repercusión directa en el ahorro de combustible. A fin de mejorar la eficiencia, los Estados y los PIRG deberían, con carácter prioritario, examinar las separaciones que se usan en los espacios aéreos remotos, oceánicos y de otros lugares, y elaborar planes de acción regionales para la implementación del Proyecto 30/10.

3.3 A la luz de lo anterior, se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 3.1/x – Proyecto 30/10

Que los Estados:

- a) en el marco de los procesos de los grupos regionales de planificación y ejecución, colaboren activamente con los Estados vecinos en la ejecución del Proyecto 30/10;

que la OACI:

- b) a través de los PIRG, elabore planes de acción regionales para la ejecución del Proyecto 30/10; y
- c) fomente la colaboración interregional en aras de una ejecución armonizada del Proyecto 30/10.

— FIN —