



**Cuestión 8 del  
Orden del Día:           Otros Asuntos**

**Procedimientos de desplazamiento lateral estratégico (SLOP)**

(Presentado por IATA)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio presenta la perspectiva de la industria sobre el uso de los procedimientos de desplazamiento lateral estratégico (SLOP), de acuerdo a la aprobación de la enmienda 6 de la 15ª edición de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del Tránsito Aéreo (PANS-ATM, Doc 4444)	
<b>REFERENCIAS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Enmienda 6 de la 15ª edición de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM, Doc 4444)</li><li>• Carta a los Estados AN 13/2.1-14/48 del 30 de junio de 2014</li></ul>	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	<i>A - Seguridad operacional B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

**1.           Introducción**

1.1           La última enmienda de los PANS-ATM, Doc 4444, que entrará en vigor el 13 de noviembre de 2014, introduce una importante ampliación sobre el Procedimiento de Desplazamiento Lateral Estratégico (SLOP).

1.2           El SLOP está diseñado para mitigar los efectos de la estela turbulenta en crucero, así como para reducir los riesgos de colisión en el aire. Anteriormente este tipo de desviaciones laterales estratégicas, se limitaban a 1 y 2 millas a la derecha del curso en el espacio aéreo con sistemas de rutas paralelas con una separación mínima de 30 NM. Por lo general esto se refería al sistema de rutas organizadas (OTS) del Atlántico Norte.

**2.           Discusión**

2.1.           Aprovechando la capacidad actual de algunos FMS y de los más modernos para aplicar desplazamientos laterales estratégicos medidos en décimas de NM, los nuevos valores de desplazamiento, cuando estén autorizados, serán:

- donde la separación lateral mínima o el espacio entre los ejes de ruta sea igual o superior a 55,5 km (30NM): desplazamientos hacia la derecha del eje con respecto a la dirección del vuelo de décimas de milla marina hasta un máximo de 3,7 km (2 NM); y
- donde la separación lateral mínima o el espacio entre los ejes de ruta sea igual o superior a 11,1 km (6 NM) e inferior a 55,5 km (30 NM): desplazamientos hacia la derecha del eje con respecto a la dirección del vuelo de décimas de milla marina hasta un máximo de 0,9 km (0,5 NM).
- Todos los desvíos serán volados a la derecha del eje de la ruta.

2.2. Con estos cambios de procedimiento, los desvíos laterales estratégicos estarán disponibles en el espacio aéreo de manera significativa, específicamente sobre la tierra, de ahí el término ' SLOP Continental' usado en algunas oportunidades.

2.3. De acuerdo con la enmienda 6 de los PANS ATM, el párrafo 16.5.1, la autorización de las compensaciones en cualquier espacio aéreo en particular, tiene que ser coordinada entre los Estados involucrados. En este sentido y con el fin de aplicar procedimientos armonizados en la región, se recomienda incluir la aplicación de estos procedimientos en el acuerdo regional.

### **3. Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la reunión a:

Acordar la creación de un grupo de trabajo Estados-Industria, que se enfoque en los siguientes objetivos:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio de trabajo; y
- b) considerar la implementación del SLOP en el acuerdo regional.