



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Optimización del espacio aéreo SAM

- a) **PBN en Ruta**
- b) **PBN en Áreas Terminales**
- c) **Procedimientos PBN**

Asistencia de la OACI para propiciar el intercambio entre los estados limítrofes de SAM y CAR con miras a suscribir los acuerdos operacionales correspondientes

(Presentada por Venezuela)

RESUMEN	
<p>Esta nota de estudio tiene por objeto solicitar a la Oficina Regional de OACI Lima y sus Estados miembros, sus buenos oficios para propiciar los contactos necesarios a fin de concretar los acuerdos operacionales entre los Estados limítrofes de las Regiones SAM y CAR.</p>	
REFERENCIA:	
<ul style="list-style-type: none">- Plan de Implantación de Navegación Aérea Período 2017-2019- Conclusión SAM/IG//15-4: Reducción de la separación longitudinal entre las aeronaves en el espacio aéreo SAM.	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<ul style="list-style-type: none">A - Seguridad operacional.B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.D - E - Protección del medio ambiente.

1. **Antecedentes**

1.1 Durante el Décimo Quinto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/15) se definió la Conclusión SAM/IG/15-4: *Reducción de la separación longitudinal entre las aeronaves en el espacio aéreo SAM:*

Que, tomando en cuenta los beneficios operacionales que se obtendrían de la reducción de la separación longitudinal de las aeronaves en el espacio aéreo SAM, los Estados:

- a) *analicen la conveniencia de reducir la separación longitudinal de las aeronaves a 40 NM entre los FIRs adyacentes aplicando la Técnica del Número Mach;*
- b) *incluyan su aplicación en las Cartas de Acuerdo Operacionales.*

1.2 Durante la Reunión SAM/IG/16 se evaluó la aplicación de la separación longitudinal de 40 NM entre aeronaves al mismo nivel de vuelo en los límites de las FIR, con metas de cumplimiento de

50% para 2016, 100% para 2017 y progresivamente a corto y mediano plazo, la reducción de la separación longitudinal a 20 NM (2do Semestre 2018) y posteriormente a 10 NM (100% para 2do. Semestre 2019), de acuerdo con los requisitos establecidos en el Doc 4444 de la OACI.

1.3 Todo esto reflejado además en el Plan de Implantación de Navegación Aérea Periodo 2017-2019 y enmarcado en el ASBU BO-CCO y BO-COO: *Mejorar la eficiencia y flexibilidad en los perfiles de ascenso y descenso con aplicación de Operaciones de Ascenso Continuo (CCO) y Operaciones de Descenso Continuo (CDO) 2017-2019.*

1.4 Durante el Taller/Reunión SAM/IG/17, en el asunto 2 del Orden del Día, se abordaron los resultados de la Primera Reunión sobre armonización, modernización e implementación de la PBN de la OACI/IATA/CANSO para la Región CAR, entre los que destaca: *Los Estados y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de las Regiones CAR y SAM acordaron revisar las Cartas de Acuerdo Operacional (LOA) hasta a más tardar el 30 de noviembre de 2016, para introducir la separación longitudinal mínima aplicable de 40 NM o 20 NM entre el tránsito aéreo transferido que opera en las FIR de la Región CAR y FIR adyacentes de la Región SAM.*

1.5 También como antecedente se puede citar que la reunión SAM/IG/15 consideró asimismo que en vista que los procedimientos de optimización longitudinal estaban establecidos en el Doc 4444 PANS ATM, los mismos podrían ser implantados en la medida que se revisen las Cartas de Acuerdo Operacional entre las diferentes FIR adyacentes.

2. **Análisis**

2.1 Venezuela por su ubicación geográfica, limita al norte con FIRs asociadas a la Región CAR de OACI.

2.2 Durante las reuniones de SAM/IG, Venezuela ha manifestado su respaldo a la propuesta de Reducción de la Separación Longitudinal de 40 NM para aeronaves equipadas con GNSS y en virtud de ello ha realizado algunas actividades con los Estados adyacentes al sur, este y oeste, a saber:

- Acuerdo operacional con la FIR Amazónico;
- Memorandum de Entendimiento con la FIR Barranquilla y FIR Bogotá;
- Carta acuerdo operacional con Georgetown (pendiente por la firma).

2.3 Con ellos se ha arreglado el cumplimiento de la separación longitudinal "SI Y SOLO SI" el tránsito tiene como destino Venezuela. Esto es debido a la falta de acuerdo con las FIRs adyacentes que pertenecen a la Región CAR para poder dar continuidad a los vuelos que continúan hacia el norte, con la mencionada separación.

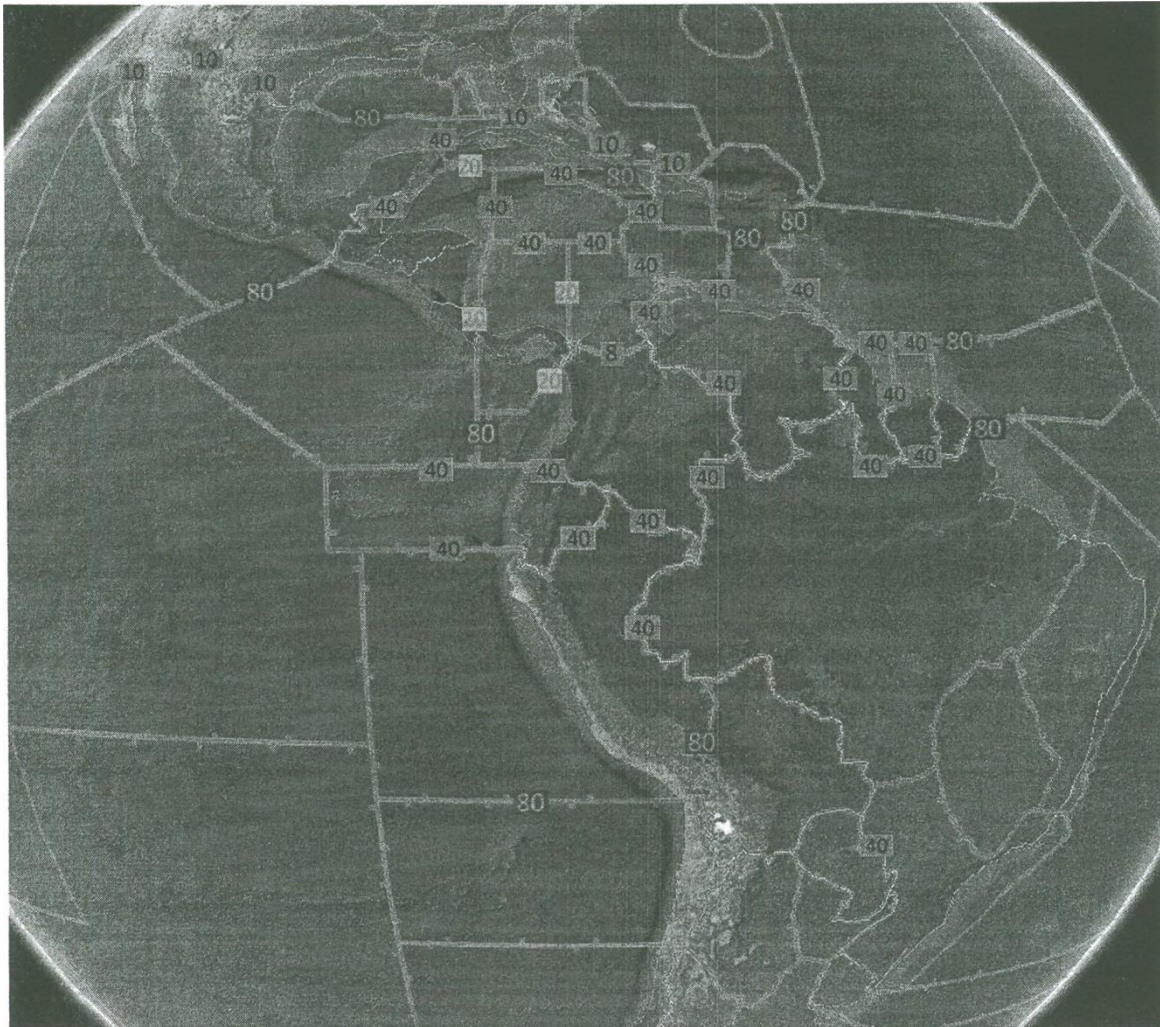
2.4 La situación se viene dando debido a que no se tiene un canal directo de comunicación con Curazao y con San Juan. Se desconoce información de los puntos focales para tratar este tema y poder concretar la reunión que fuere necesaria, ya que de hecho en la SAM/IG 17, y según se muestra en imagen anexa, se evidenció que por ejemplo la FIR San Juan mantiene las 80 NM de separación.

2.5 Si esto ha cambiado, Venezuela no tiene información al respecto. Pero esto se pudiera arreglar si contamos con un canal directo que nos permita una comunicación más expedita con los Estados de la Región CAR.

2.6 En este sentido, se considera que una buena estrategia sería: Solicitar a la Oficina Regional de OACI Lima, el apoyo en el sentido de hacer las coordinaciones pertinentes con la Oficina

CAR para propiciar el acercamiento entre los Estados SAM y CAR adyacentes, y poder concretar los acuerdos operacionales necesarios y fundamentar la separación longitudinal de 40 NM en la Región, pero armonizada con las FIRs de la Región adyacente.

2.7 Si este tipo de encuentro se pudiera concretar en la República de Colombia, se podría aprovechar la participación de nuestros hermanos para concretar su acuerdo operacional con Curazao, lo que optimizaría aún más este proceso de implantación de la separación longitudinal en nuestra Región.



3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información suministrada;
- b) Analizar la propuesta;
- c) Analizar otras consideraciones que al respecto la Reunión considere necesario.