



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Sexta Reunión del Subgrupo de Gestión del Tránsito Aéreo / Comunicaciones,

Navegación y Vigilancia (ATM/CNS/SG/6) - Comité ATM

Boca Chica, República Dominicana, 30 de junio - 4 de julio de 2008

ATM/COMM/6 - NI/03

09/06/08

Cuestión 2

del Orden del Día: **Informe de los Grupos de Tarea del Comité ATM**

2.2 Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo ATFM

INFORMACIÓN BÁSICA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE RNP10 EN EL ESPACIO AÉREO WATRS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta Nota de Información presenta a la Reunión información básica para la implementación de separación lateral RNP10, 50 NM y las políticas operacionales relacionadas así como el rediseño de la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo WATRS.

Objetivos Estratégicos OACI:

A: Seguridad Operacional – Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial

D: Eficiencia – Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación

E: Continuidad – Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación

Indicadores Globales de Performance:

GPI-1 Uso flexible del espacio aéreo

GPI-5 Navegación basada en performance

GPI-6 Gestión de la afluencia del tránsito aéreo

GPI-7 Gestión dinámica y flexible de rutas

GPI-8 Diseño y gestión en colaboración del espacio aéreo

1. Introducción

1.1 Desde septiembre de 2006, cuando el Grupo de Trabajo de Rutas ATS Caribe y Atlántico Norte empezó su trabajo para la implementación del proyecto WATRS Plus prevista para el 5 de junio de 2008, se han realizado trabajos significativos para la implementación de RNP10 y rediseño del espacio aéreo WATRS.

2. Proyecto WATRS Plus

2.1 Como seguimiento a los trabajos realizados por el Grupo de Trabajo Caribe y Atlántico Norte durante casi dos años, la Oficina NACC de la OACI envió en octubre de 2007 una Comunicación a los Estados a las autoridades de los Estados y explotadores de aeronaves proporcionando información general sobre el proyecto WATRS Plus.

2.2 También teniendo en mente el trabajo terminado y resultados del Grupo de Trabajo, la Comunicación a los Estados alentaba fervientemente a los explotadores interesados a asegurar el proceso de aprobación de aeronaves para la implementación a tiempo del proyecto WATRS Plus.

2.3 Asimismo, en febrero de 2008, la Oficina NACC de la OACI Office envió una propuesta de enmienda al Doc 7030 relativa a la implementación de RNP10 en el espacio aéreo WATRS. Una vez que no se recibieron objeciones, se llevaron a cabo otras acciones para rediseñar el espacio aéreo WATRS.

2.4 La implementación de RNAV10 (RNP10) en el espacio aéreo WATRS Plus permite una separación lateral de 50 NM y aumenta en aproximadamente un 40% el número de rutas y niveles de vuelos relacionados. La disponibilidad de nuevas rutas y niveles de vuelo también permiten a más aeronaves operar a tiempo y nuevas rutas directas y eficientes y niveles de vuelo reduciendo así el largo de las rutas, quema de combustible y emisiones de gas.

2.5 Las medidas de desempeño preliminares basadas en el análisis de dos escenarios relacionados con la relación costo beneficio y emisiones de gas son:

- El primer escenario se finalizó asumiendo que todos los vuelos que autorizan RNP10 ó 4 proyectan ahorros de combustible en 15 años de U.S.\$741 millones y una reducción anual de emisiones de combustible CO2 de 161,800 toneladas métricas.

- El escenario 2, que está en proceso, examinará el efecto del 10% de vuelos conducidos por aeronaves no RNP10.

3. Acción por parte de la Reunión

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de esta Nota de Información; y
- b) tomar nota que toda la información relacionada con el proyecto WATRS Plus está en la página web permanente WATRS Plus

[\(http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/enruta/oceanic/\)](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/enruta/oceanic/)