



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

**INICIATIVAS DEL PAKISTÁN PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LA
FALTA DE DISPONIBILIDAD DE ATS EN LA FIR DE KABUL
PARA LOS VUELOS EN TRÁNSITO DE LARGA DISTANCIA**

(Nota presentada por el Pakistán)

RESUMEN

En esta nota se presenta información relativa a los esfuerzos existentes y propuestos por el Pakistán para gestionar eficazmente la perturbación de la afluencia de tránsito en colaboración con otros Estados vecinos para facilitar los vuelos de larga distancia teniendo en cuenta el impacto generalizado de la situación de la región de información de vuelo (FIR) de Kabul.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota; y
- b) reconocer los esfuerzos de los Estados adyacentes por alentar a los explotadores aéreos a reconsiderar/evaluar sus posibles operaciones de vuelo (tránsitos) a través de la FIR de Kabul (Plan de Contingencia por encima de FL300/360).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Deberá evaluarlas el comité propuesto
<i>Referencias:</i>	Plan ATM sin discontinuidades Asia/Pacífico ¹ CCT de la FIR de Kabul 2021 ^{2,3}

¹ [Plan ATM sin discontinuidades Asia/Pacífico, V1.1 \(icao.int\)](#)

² [Presentación en PowerPoint \(icao.int\)](#)

³ [KABUL-FIR-CCT-BULLETIN-SEP.pdf \(ops.group\)](#)

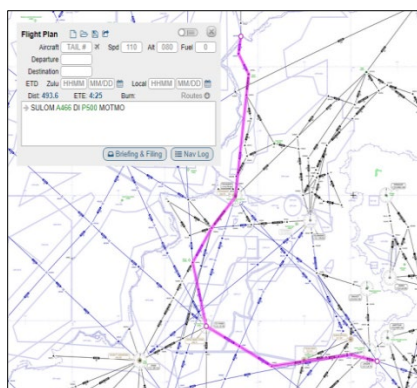
1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Pakistán ha tomado algunas iniciativas para facilitar el uso del espacio aéreo y los vuelos de larga distancia de oeste a este y viceversa. Tales iniciativas se deben a la situación de la infraestructura de los servicios de navegación aérea (ANS) en el Afganistán, que carecen del servicio de tránsito aéreo (ATS) en ruta, lo que podría haber afectado negativamente también al Pakistán. El Pakistán ha ofrecido además toda la asistencia técnica posible al Afganistán para la aplicación efectiva del plan de contingencia de gestión del tránsito aéreo (ATM) del Afganistán en colaboración con el Estado vecino.

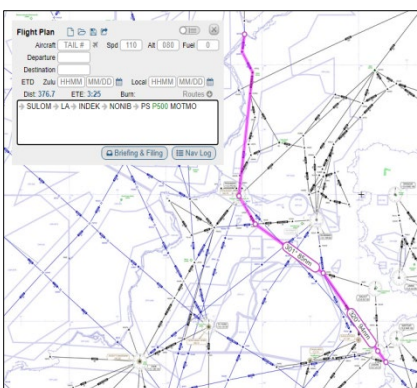
2. PROLONGACIÓN DE LA RUTA ATS T400/REDUCCIÓN DE LAS MILLAS DE DERROTA

2.1 La P500 es la única ruta ATS objeto de control disponible actualmente en la región de información de vuelo (FIR) de Kabul para los vuelos en tránsito. Esta ruta conecta la FIR de Dushanbe con la FIR de Lahore. El Pakistán ha ampliado la ruta ATS T400 existente (conectividad de la ruta con la P500) para reducir las millas de derrota de los vuelos en tránsito que entran/salen de la FIR de Kabul en el punto MOTMO de la ruta ATS P500. Esto reducirá el tiempo medio de vuelo de 16 minutos para los vuelos que operan SULOM-MOTMO-SULOM en el espacio aéreo del Pakistán. En la siguiente tabla se comparan las millas de derrota (NM) de la estructura de la ruta ATS existente y la estructura de la ruta revisada:

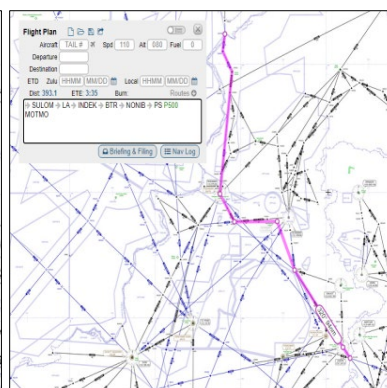
FIR Delhi - FIR Lahore - FIR Kabul (dos vías)	Ruta ATS	Distancia	Ahorro
SULOM-JHANG-D.I.K-HANGU-PS-MOTMO	A466-P500 (24 horas)	494 NM	Ruta original
SULOM-INDEK-NONIB-PS-MOTMO	L509-P500 (Solo 15.00-23.59 UTC)	376 NM (ahorro de 118 NM)	18 minutos 1770 kg de combustible 5580 kg de CO ₂
SULOM-LA-INDEK-BTR(VOR)-NONIB-PS-MOTMO	T400-P500 (24 horas)	393 NM (ahorro de 101 NM)	16 minutos 1510 kg de combustible 4775 kg de CO ₂



A466-P500



L509-P500

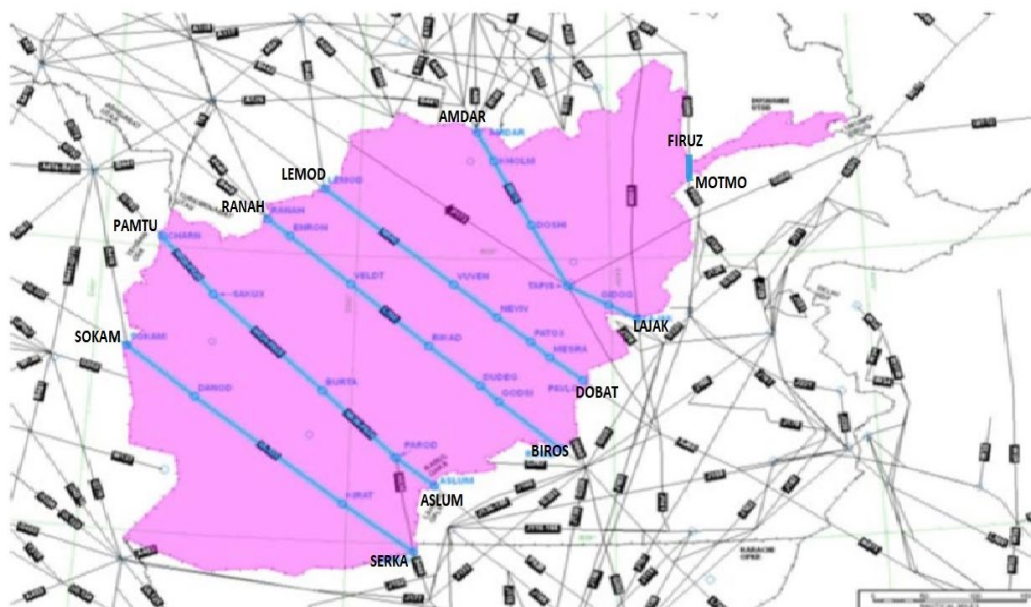


T400-P500

3. PROPUESTA RELATIVA AL PLAN DE CONTINGENCIA DE ATM DEL AFGANISTÁN

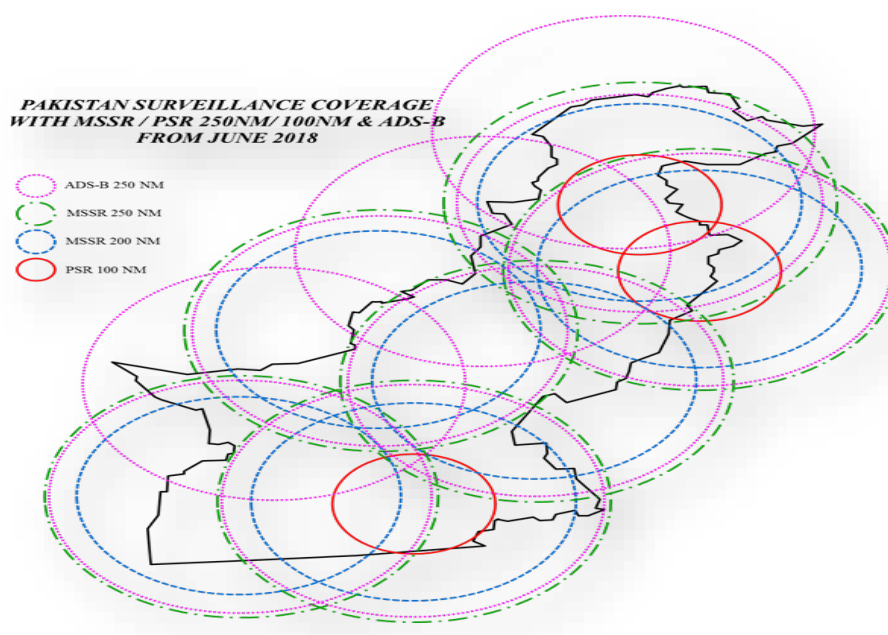
3.1 La FIR de Kabul (Afganistán) ha publicado su plan de contingencia de ATM, versión 3. Con el fin de ayudar al Afganistán en la aplicación efectiva de su plan de contingencia para sobrevolar las rutas paralelas bidireccionales seleccionadas (mientras que *todas las pistas disponibles están separadas lateralmente por un mínimo de 50 NM*), el Pakistán se esforzará por proporcionar niveles de vuelo óptimos en los puntos de salida del límite con la FIR de Kabul y transmitirá el mensaje de estimaciones de aeronaves (a través de AFTN/AMHS/línea alámbrica) al punto de transferencia de control (TOC) entre la FIR de Kabul y la siguiente FIR de entrada para todo el tráfico con destino al oeste hasta el centro de control de área (ACC) pertinente. Del mismo modo, también se pedirá a estas FIR vecinas que transmitan el mensaje de estimación de aeronaves (EST) de los vuelos con destino al este a los puntos TOC entre el Pakistán y el Afganistán. En la siguiente tabla se indican los puntos de transferencia de control (TOC) y los correspondientes FIR/ACC en los que el Pakistán transmitiría/recibiría el mensaje de estimación de la aeronave:

Núm. de serie	FIR DE ENTRADA / SALIDA	Centro de control de área (ACC)	ENTRADA/ PUNTO DE SALIDA PAKISTÁN	ENTRADA/ PUNTO DE SALIDA FIR KABUL	Ruta ATS	A/DE FIR/PAÍS	ESTADO
1.	FIR LAHORE	ISLAMABAD	MOTMO	FIRUZ	P500	DUSHANBE/ TAYIKISTÁN	Actualmente en uso
2.	FIR LAHORE	ISLAMABAD	LAJAK	AMDAR	L509-TAPIS-M875	SAMARCANDA/ UZBEKISTÁN	Sujeto a acuerdo entre las partes interesadas pertinentes, incluidas la Administración de aviación civil afgana, la APAC de la OACI, la IATA, los Estados vecinos, etc.
3.	FIR LAHORE	LAHORE	DOBAT	LEMOD	N644	TURKMENABAD/ TURKMENISTÁN	
4.	FIR LAHORE	LAHORE	BIROS	RANAH	L750	TURKMENABAD/ TURKMENISTÁN	
5.	FIR LAHORE	LAHORE	ASLUM	PAMTU	P628-PAROD-N636	TEHERAN/ IRÁN	
6.	FIR KARACHI	KARACHI	SERKA <i>(Solo para la conectividad con UL333)</i>	SOKAM	UL333	TEHERAN/ IRÁN	



4. OFERTA DE ASISTENCIA TÉCNICA AL AFGANISTÁN

4.1 El Pakistán acogería a las personas controladoras aéreas y otros profesionales de la aviación del Afganistán para su instrucción sin ningún coste económico. La cobertura de vigilancia existente en el Pakistán es hasta una distancia razonable dentro del Afganistán (*la descripción gráfica figura más abajo*). El Pakistán tiene actualmente una capacidad de vigilancia excesiva con un arreglo permanente de muy alta frecuencia (VHF) a lo largo de la frontera occidental. La experiencia revela que la gama de VHF varía entre 100 y 130 NM dentro de la FIR de Kabul. El Pakistán se esforzará por proporcionar un servicio de información de vuelo en estas zonas en la medida de lo posible. Las muestras de tráfico recogidas antes y después de la situación existente en la FIR de Kabul indican un aumento de más del 200 % del tránsito en la G452 (en el punto de entrada ZAHEDAN) en el espacio aéreo del Pakistán.



5. BENEFICIOS

- reducción de 16 minutos de vuelo (SULOM-MOTMO-SULOM) por aeronave en el espacio aéreo del Pakistán;
- normalización de la afluencia de tránsito para restablecer, en la medida de lo posible, la afluencia previa entre regiones; y
- reducción del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂.