



NOTA INFORMATIVA

PRIMERA REUNIÓN ESPECIAL DE COORDINACIÓN PARA EL ESPACIO AÉREO NO ASIGNADO EN ALTAMAR (SCM/1)

Lima, Perú, del 22 al 24 de julio de 2019

**Cuestión 6 del
Orden del Día: Otros asuntos**

ESPACIO NO FIR DEL OCÉANO PACÍFICO

(Presentada por LATAM Airlines)

RESUMEN

En el límite de las Regiones SAM, PAC y CAR sobre el Océano Pacífico, aún existe un espacio aéreo Oceánico, denominado “NO FIR”, en el cual ningún Estado presta Servicios de Tránsito Aéreo. Esta nota tiene por objeto presentar la necesidad de avanzar en la provisión de servicios ATS y normalización del mencionado espacio aéreo con el fin de ampliar las opciones de rutas más eficientes que podrían cruzar esa área.

REFERENCIAS:

- Doc. 8733 - Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM
- Doc. 9673 - Plan Regional de Navegación Aérea ASIA/PAC

1. Antecedentes

1.1 En los últimos años, la Región SAM se ha destacado a nivel mundial por avanzar en forma decidida en la implementación de la PBN y la mejora de la infraestructura de Comunicaciones, Vigilancia y la Gestión del Tránsito Aéreo en general, proporcionando con esto a los usuarios un espacio aéreo homogéneo y sin costuras que permite incrementar el desarrollo sostenible de la aviación.

1.2 Este avance requiere de los Estados miembros de la Región y de los Operadores continuar explorando nuevas oportunidades de mejora con el fin de aumentar la eficiencia de ciertas rutas que, por su flujo, no han sido analizadas y no requieren ser publicadas.

2. Análisis

2.1 En el contexto de buscar introducir mejoras acordes a las capacidades de planificación y navegación de las distintas rutas utilizadas, LATAM Airlines, que realiza vuelos diarios a Los Ángeles

(KLAX) y Ciudad de México (MMMX) desde Santiago de Chile, ha evaluado la ventaja que presentaría aplicar el modelo de “Rutas Random” (o “*RNAV User Preferred Routes*”), utilizado en el Pacífico Sur en vuelos hacia y desde Oceanía desde hace ya 10 años, entre los pares de ciudades antes mencionados.

2.2 Durante este análisis, al efectuar simulaciones de planes de vuelo más eficientes de acuerdo a los vientos, nos encontramos con que estas rutas cruzarían por el espacio aéreo comprendido en el área descrita como “NO FIR”, lo que impide siquiera iniciar coordinaciones respecto de estas rutas con los Estados involucrados, debido a la falta de Información de Vuelo y Alerta que lo anterior presenta.

2.3 Este espacio aéreo ha sido utilizado en ocasiones por aeronaves civiles y militares, causando incluso incidentes de Tránsito Aéreo, analizados en el GTE, debido a la falta de coordinación entre dependencias que este “*gap*” de servicios produce.

2.4 El beneficio de la implantación de estas rutas en la Región implicaría un ahorro que podría alcanzar una cifra cercana a las 800 TON de CO₂ al año, sólo para los vuelos de LATAM, sin considerar que otras aerolíneas podrían ser beneficiadas, además de incorporar una mejora importante en la estructura del espacio aéreo SAM que ahora posee esta limitación (por lo visto única en el mundo).

3. **Conclusión**

3.1 Considerando lo antes expuesto y la necesidad de reconocer las capacidades de navegación que poseen las aeronaves que actualmente vuelan en el Pacífico Sur y el potencial de planificación y coordinación que existe en este espacio aéreo, es necesario analizar los antecedentes presentados y discutir la factibilidad de, en conjunto, cambiar la condición del área denominada “NO FIR”, o una parte de ella, con miras a mejorar la calidad del espacio aéreo involucrado y permitir así iniciar coordinaciones para realizar Rutas Random en este sector.

3.2 En el **Apéndice A** se adjuntan gráficas para describir la situación.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada.



