



Sesión 1: Antecedentes de la implantación del FUA en la Región SAM

**PROPUESTA DE NUEVA NOMENCLATURA PARA ÁREAS CON ACTIVIDADES
MILITARES U OTRAS ACTIVIDADES ESPECIALIZADAS**

(Preparado por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta una propuesta de asignación de zonas restringidas solo a ubicaciones físicas o instalaciones en tierra, creación de una nueva nomenclatura para áreas con actividades militares y otras actividades especializadas que se activen exclusivamente cuando estas aeronaves se dirijan a las mismas, en concordancia con el uso óptimo, equilibrado y equitativo del espacio aéreo por parte de usuarios civiles y militares evaluando su impacto en operaciones de vuelos directos (EDE), reducción de costos operativos y disminución de emisiones de CO₂ además de la seguridad operacional.

Referencias:

- Doc. 10088 Manual de Cooperación Cívico-Militar para la Gestión del Tránsito Aéreo (1era Ed. 2021)
- GANP 6ta Edición - 2019
- Texto de orientación para la implantación del concepto sobre el uso Flexible del Espacio Aéreo (FUA) en la Región sudamericana.
- Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo
- Anexo 2 Reglamento del Aire
- Anexo 4 Cartas Aeronáuticas
- Documento 4444. Gestión del Tránsito Aéreo
- Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles (Doc. 9554)
- Manual de planificación de los servicios de tránsito aéreo (Doc. 9426).

1. Antecedentes

- 1.1 En el Anexo 11 “Servicios de tránsito aéreo”, Capítulo 2, párrafos 2.19.6 recomienda que los Estados a fin de proporcionar mayor capacidad del espacio aéreo y mejorar la eficiencia y la flexibilidad de las operaciones de las aeronaves, debería establecer procedimientos que permitan la utilización flexible de la parte del espacio aéreo reservada para actividades militares y otras actividades especializadas. Los procedimientos deberían permitir que todos los usuarios del espacio aéreo tengan acceso seguro a tal espacio aéreo reservado.

- 1.2 Considerando los diferentes aspectos que los Estados deberían tomar en cuenta para la coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar, reconociendo que el espacio aéreo es un recurso común, pero que como recurso, es limitado, se deben hacer arreglos de trabajo entre ambos entes a nivel nacional que permita lograr una optimización y así mantener la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil, y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar mediante la implantación de un espacio aéreo dinámico. ¿Cómo logramos esto?, Podemos avanzar en el logro de este objetivo dándole el uso correcto a la zona restringida (SVR), es decir, que estas sean solo asignadas a espacios geográficos e instalaciones en tierra y no sean usadas para delimitar áreas de operaciones o practicas militares.
- 1.3 Una zona de exclusión aérea o zona de prohibición de vuelos, es un área en el que está restringido o prohibido el vuelo de aeronaves por decisión del propio estado al que pertenece el espacio aéreo o, en situaciones extraordinarias, por voluntad de un tercero, están previamente establecidas y diseñadas, conceptualmente una zona restringida es el espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas y que cualquier aeronave evita con solo verlas plasmada en el mapa a lo largo de su ruta ocasionando mayor recorrido, consumo de combustible y emisión de CO₂.
- 1.4 En todos los Estados, se han identificado la existencia de espacios aéreos reservados de carácter permanente, principalmente para fines militares y la planificación de estos, no permiten los vuelos directos entre aeropuertos de origen – destino y/o pares de ciudades afectando el concepto FRTO (EDE, UPR). Venezuela aplicando los procesos colaborativos de tomas de decisiones y el constante intercambio de operaciones entre las partes civiles y militares, sugieren la creación y diseño de un nuevo espacio para áreas de entrenamiento militar o actividades especializadas que se active con solo el hecho de despegar (gestionado plan de vuelo ante una oficina para tal fin) la aeronave y se dirija hacia la zona sin la necesidad de activación de un NOTAM, previo análisis y autorización de la dependencia de control, una vez activada la zona, es el servicio quien informara a otras aeronaves para evitar utilice estas áreas segregadas temporalmente (TSA).
- 1.5 En el mismo orden de idea expuesto anteriormente, si se usa el Área segregada temporalmente (TSA), esta nos permitiría asignar u ocupar temporalmente un espacio para el uso exclusivo de un usuario, durante un periodo de tiempo determinado, a través del cual no se permitirá el tránsito de otros vuelos con las orientaciones y control de los Servicios ATS, no obstante, luego que el usuario abandone la zona de trabajo, esta quede libre para poder ser transitada por cualquier aeronave.
- 1.6 Uno de los objetivos de esta propuesta es limpiar la cartografía y espacio aéreo de estas “áreas restringidas” sin dejar de responder a las necesidades de todos los usuarios, tanto militares como civiles, mediante la puesta en práctica de mejoras evolutivas de las estructuras del espacio aéreo y de la red de rutas, así como, ofrecer una “estructura ideal del espacio aéreo” orientadas en la planificación considerándose la eliminación de amplios segmentos de espacio aéreo restringido en forma temporal o permanente o espacio aéreo para uso especial.
- 1.7 Siempre será necesario reservar espacios aéreos para usos individuales específicos, bloqueando así áreas de determinadas dimensiones, pero se procurará reservarlo en forma temporal y sin la obligatoriedad de un NOTAM (apoyando la campaña de “Reducción de publicaciones de NOTAM”), este espacio aéreo debería liberarse inmediatamente, una vez finalizadas las operaciones que hubieran motivado la restricción.

2. **Análisis**

- 2.1 El Estado Venezolano continúa realizando un minucioso trabajo en el seguimiento y consecución de los objetivos de la FUA como son:
- a) La mejora a la coordinación y cooperación civil/militar refuerza la seguridad en el espacio aéreo;
 - b) Permite una estructura de rutas ATS más eficiente, reduciendo las millas voladas y el consumo de combustible y, consecuentemente, las emisiones de CO2 en la atmosfera;
 - c) Aumenta la capacidad del espacio aéreo; y
 - d) Mayor disponibilidad del espacio aéreo reservado, en horarios donde no hay actividades de los usuarios de esos espacios aéreos.
- 2.2 En este sentido, el área de operaciones militares (MOA Libertador) está en el proceso de transformación o adecuación para un área terminal TMA y se ha planificado que para este año 2023 se haga la publicación en el AIP, aquí se integrarán operaciones militares y civiles eliminando zonas prohibidas.
- 2.3 Luego de las actualizaciones de Cartas acuerdo con Colombia, se reactivó el corredor visual en Santo Domingo del Táchira, permitiendo el paso e interconexión de 2 espacios o sectores colombianos a través de nuestra FIR.
- 2.4 Tenemos identificadas (6) zonas prohibidas, (2) peligrosas y (31) zonas restringidas, que de aprobarse esta propuesta cambiarían su nomenclatura
- 2.5 La Creación de zonas E en Margarita son un ejemplo de este tipo de espacio aéreo que se propone donde la zona se activa previa presentación del FPL y despegue hacia la zona de entrenamiento flexible.

3. **Acciones sugeridas**

- 3.1 Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio; y
- 3.2 Se inste a los Estados a continuar el seguimiento a esta propuesta
- 3.3 Instar a los Estados a que realicen las coordinaciones correspondientes con sus pares militares para la adecuación de sus espacios y sean de uso común.

FIN