

## ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

### Reunión Oficiosa CAR/SAM AIS/ATM/CNS 02/00

(Cayenne, 27 al 29 de marzo de 2001)

**Asunto 2 g): Coordinación de operaciones aéreas en aeródromos ubicados en las cercanías a las fronteras**

(Nota presentada por la Secretaría)

#### Resumen

Esta nota de estudio propone examinar aquellos espacios aéreos de aeródromos ubicados en las cercanías de límites de FIR adyacentes donde pudieran presentarse dificultades en la coordinación y establecer, de ser el caso, procedimientos uniformes y/o acuerdos operacionales sustentados con cartas de acuerdo operacionales debidamente aprobadas por las administraciones involucradas.

#### Referencias:

- *Informe Reuniones RAN CAR/SAM, CAR/SAM/2 y CAR/SAM/3; y*
- *Reunión bilateral Chile/Perú.*

#### 1. Introducción

1.1 Debe reconocerse que entre Estados adyacentes, es necesario que la comunicación entre ellos lleve a comprender los problemas mutuos y además que la coordinación de métodos, procedimientos y planificación lleve a una organización eficaz del espacio aéreo y del tránsito. Por eso, la coordinación entre autoridades ATS contiguas, dependencias y personal, constituye un ingrediente esencial de la planificación racional del espacio aéreo.

1.2 En relación con lo anterior, desde hace mucho tiempo que este asunto viene siendo analizado en el ámbito de la OACI con la finalidad de regular la actividad aérea en aquellos aeropuertos localizados en los límites de las FIRs de Estados adyacentes.

1.3 En la primera Reunión Regional CAR/SAM (Lima, Perú 5-28 de octubre de 1976) se trató este asunto y se aprobó la Recomendación 6/8 -Establecimiento de TMAs comunes- donde se solicita a los Estados que se establezcan TMA comunes en los lugares en que los aeródromos adyacentes de más de un Estado están ubicados de modo que sus derrotas respectivas de aproximación y de salida se entrecruzan o atraviesan fronteras internacionales. Posteriormente, la RAN CAR/SAM/2 al examinar las Recomendaciones y Conclusiones de la reunión RAN anterior, volvió a considerar esta Recomendación como válida.

1.4 Durante la reunión RAN/CAR/SAM/3, al examinar la organización del espacio aéreo, y en particular la relación entre la organización de las FIR y los nuevos sistemas CNS/ATM, los Estados reconocieron que se exigiría un esfuerzo de cooperación sin precedentes entre las administraciones de aviación civil, las organizaciones internacionales, los proveedores de servicios y usuarios, según surge de la Recomendación 5/1 -Enfoque cooperativo con respecto a la administración del espacio aéreo- donde se hace referencia a este tema.

1.5 Si bien esta recomendación está dirigida a la implantación de los sistemas CNS/ATM, entendemos que es muy apropiada y tiene argumentos muy sólidos para ser utilizada en aquellos espacios aéreos donde se requiere una cooperación y coordinación muy especial tal como lo es en aeropuertos y espacios aéreos que se ubican en los límites de las FIRs de Estados adyacentes.

## 2. Análisis

2.1 En virtud de lo anterior, en los casos que se consideren pertinentes, la reunión podría convenir en la necesidad de establecer una dependencia de control única que garantice la operación de las aeronaves en dos aeródromos adyacentes o establecer los procedimientos y acuerdos operacionales pertinentes entre las dependencias ATS involucradas. En ambos casos, los arreglos concernientes al control entre dependencias ATS de Estados contiguos deberían basarse más bien en las exigencias de navegación aérea que en las fronteras nacionales, ya que los límites geográficos no se prestan necesariamente a la organización más apropiada del espacio aéreo.

2.2 Para tal fin, la Reunión debería examinar las diferentes situaciones que pudieran presentarse en los procedimientos de salida, aproximación y sobrevuelos del espacio aéreo en cuestión, situación que implicaría, en algunas ocasiones, operaciones conflictivas con riesgos a la seguridad de la navegación aérea. Tales conflictos podrían ser evitados mediante la adopción por parte de las administraciones de aviación civil, de un área terminal común y acuerdos operacionales que permitan el establecimiento de procedimientos normalizados que asegurasen una operación segura, rápida y eficiente del tránsito aéreo en este sector.

2.3 Por otro lado, las partes involucradas deberían analizar los medios necesarios para su implantación, incluyendo la delimitación del espacio aéreo en cuestión, los medios técnicos, equipos para satisfacer las necesidades de comunicación del servicio fijo y móvil aeronáutico, radioayudas, procedimientos de aproximación y de salida, cartas de acuerdo operacionales y disponibilidad de personal.

2.4 Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, adjunto a la presente nota de estudio se presenta una carta de acuerdo operacional tipo utilizada entre dos Estados de la Región que servirá como guía de orientación para aquellas administraciones que consideren oportuno establecer los procedimientos de utilización en aeródromos adyacentes.

## 3. Conclusiones

3.1 Como hemos podido ver, la OACI alienta a los Estados a concertar acuerdos en aquellos espacios aéreos adyacentes donde se requiera una efectiva coordinación entre dependencias ATS para asegurar operaciones aéreas seguras, rápidas y eficientes.

3.2 La reunión debería examinar aquellos espacios aéreos adyacentes donde pudieran presentarse dificultades en la coordinación y establecer, de ser el caso, procedimientos uniformes y/o acuerdos operacionales o TMA's comunes sustentadas con cartas de acuerdo operacionales debidamente aprobadas por las administraciones involucradas.

#### 4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información proporcionada y examinar la situación de aeródromos ubicados en los límites de las FIRs con miras a lograr acuerdos operacionales entre los Estados involucrados y, de ser el caso, aprobar el siguiente proyecto de Conclusión:

#### **Proyecto de Conclusión XXX**

Que Brasil, French Guyana, Suriname, Trinidad y Tobago y Venezuela:

- a) examinen aquellos aeródromos donde por su cercanía a los límites de FIRs adyacentes pudieran poner en riesgo las operaciones aéreas por no contar con procedimientos operativos debidamente establecidos; y
- b) en los casos así identificados, las administraciones involucradas tomen las medidas pertinentes con miras a firmar Cartas de Acuerdo Operacional, donde se establezcan los procedimientos de coordinación de Tránsito Aéreo necesarios para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas que se desarrollen en los mismos

-----

#### **Adjunto:**

**Apéndice:** Modelo de Carta de Acuerdo Operacional

## **MODELO DE CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL**

### **I. INTRODUCCION**

1.1 Fecha de efectividad:

1.2 Objetivo

1.2.1 El objetivo de esta Carta de Acuerdo Operacional, es el de establecer los procedimientos de coordinación de Tránsito Aéreo necesarios para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas que se desarrollen en los aeródromos AAA y ZZZ

1.3 Extensión

1.3.1 Los procedimientos contenidos en la presente suplementan o detallan, cuando así se requieran, los procedimientos descritos por la OACI en los documentos pertinentes, y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que se desarrolle entre los espacios aéreos controlados correspondientes a ambos aeródromos.

### **II. ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AEREO**

*Se establecerá el encaminamiento apropiado al área en cuestión*

### **III. INTERCAMBIO DE INFORMACION DE TRANSITO**

3.1 Ambas dependencias de control se proveerán mutuamente de toda la información de tránsito conocido, para permitir que otras aeronaves que estén utilizando los espacios aéreos de su jurisdicción, no interfieran con la aeronave que esté realizando procedimiento de aproximación o salida por instrumentos.

### **IV. SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACION**

4.1 Transferencia de responsabilidades

*Se establecerán los mecanismos más apropiados de transferencia de responsabilidades entre las dependencias ATC.*

#### 4.2 Transferencia de Comunicaciones Aeroterrestre

4.2.1 A menos que se coordine de otra manera la dependencia que tenga el control del tránsito, mantendrá las comunicaciones con las aeronaves que llegan o salen hasta que cruce el punto de transferencias de acuerdo a lo especificado en el para. XXX de esta Carta de Acuerdo Operacional

#### 4.3 Separación Vertical

4.3.1 Dentro de las respectivas CTR se establece la altitud de transición para los Aeródromos AAA y ZZZ en XXX pies (QNH). El nivel de transición deberá ser proporcionado por las respectivas dependencias de Control de Aproximación aplicando para ello una capa de transición de 300 M/1000 FT. como mínimo.

4.3.2 Durante las esperas en (*radioayudas*), ambos Aeródromos utilizarán el mismo valor QNH, considerándose para este efecto el QNH más bajo.

4.3.3 Al iniciar la aproximación la aeronave ajustará su altímetro de acuerdo con el valor QNH correspondiente a su Aeródromo de destino.

### **V. MEDIOS DE COORDINACION**

#### 5.1 Intercambio de Mensajes ATS

5.1.1 Para el Tránsito Aéreo IFR de llegada y salida descrito en el Título II, las dependencias que suministren el Servicio de Control de Aproximación en los Aeródromos AAA y ZZZ se proporcionarán respectivamente los datos que a continuación se indican, según correspondan.

5.1.2 Salidas:

5.1.2.1 Por lo menos diez minutos de antelación a la hora estimada de despegue:

- a) Identificación de la aeronave
- b) Tipo de aeronave y destino
- c) Hora estimada de despegue (ETD)
- d) Datos de Plan de Vuelo (Ruta ATS-FL - Código SSR, etc.)
- e) Procedimiento de salida instrumental (SID)
- f) Restricciones de ascenso cuando corresponda

NOTA: En relación con lo indicado en c), se comunicará inmediatamente cualquier cambio que difiera en más de tres minutos.

5.1.2.2 Inmediatamente después del despegue:

- a) Hora de despegue
- b) Hora estimada al punto de transferencia

5.1.3 Llegadas:

- a) Identificación de la aeronave
- b) Tipo de aeronave, procedencia y destino
- c) Hora estimada sobre el punto de transferencia
- d) Datos de Plan de Vuelo (Rutas ATS, FL, Código SSR, etc.)

5.1.3.1 Después del punto de transferencia de control, la dependencia aceptante notificará a la dependencia transferidora los siguientes datos:

- a) Hora de contacto con el tránsito
- b) Hora "asegurado"
- c) Procedimiento de aproximación frustrada cuando corresponda

5.1.4 Adicionalmente a lo descrito en *para. XXX*, la información de mensajes ATS que correspondan respecto a los vuelos que operen en la ruta *XXX*, se encaminarán de acuerdo a lo que se indica a continuación:

5.1.4.1 Tránsito de AAA a ZZZ:

*Incluir encaminamiento de ser el caso*

5.1.4.2 Tránsito de ZZZ a AAA:

*Incluir encaminamiento de ser el caso*

5.2 Intercambio de Información

5.2.1 Ambas dependencias de control se notificarán recíprocamente, por el medio más rápido posible, de cualquier falla o puesta en servicio de las ayudas a la navegación o medios de comunicación, sin perjuicio de la publicación de NOTAM correspondiente.

5.2.2 Los informes meteorológicos deberán intercambiarse entre ambos aeródromos en forma horaria, a requerimiento o ante cambios meteorológicos significativos.

5.3 Medios de Coordinación

5.3.1 Se utilizará como medio de coordinación .....

## **VI. REVISIONES**

6.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional, será revisada cuando los procedimientos indicados en la misma resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, Procedimientos Suplementarios y/o Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, o cuando se habiliten nuevas instalaciones de radioayudas a la navegación, de comunicaciones, de los servicios de Tránsito Aéreo, Aeródromo o espacios aéreos.

6.2 En los casos de nuevas instalaciones o de modificación de las actuales, el inicio de la acción corresponderá al Estado causante. Respecto a cualquier otro caso, el Estado interesado propondrá la enmienda pertinente.

6.3 Esta Carta de Acuerdo deberá ser revisada y las observaciones informadas mutuamente una vez al año.

## **VII. DIVULGACION DEL ACUERDO**

7.1 Los Estados firmantes harán incluir en sus AIP y en otros documentos que estimen pertinentes, aquella información respecto a la operación de las aeronaves, que se desprende de este acuerdo.

7.2 Asimismo, las administraciones se comprometen dentro de sus respectivas jurisdicciones a instruir en forma directa al personal involucrado sobre el contenido, por intermedio de los actuantes en el presente acuerdo.

Suscrita en la ciudad.....