

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

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

(Cayenne, 27 al 29 de marzo de 2001)

Asunto 2b): Planes de contingencia

(Presentada por Francia)

Resumen

Un plan coordinado para el manejo de los servicios de tránsito aéreo tiene que ser preparado y acordado en caso de la no disponibilidad de uno de los centros de control de área (ACCs) de la región. Esta nota de estudio presenta como base para la discusión un proyecto de solución durante la falla del ACC Cayenne.

Referencias:

- lista de los anexos al proyecto de Plan de Contingencia del ACC Cayenne
- Anexo 4 al proyecto de Plan de Contingencia del ACC Cayenne

1. Introducción

1.1. Durante la preparación del problema Y2K, se estableció un plan para manejar el riesgo de una posible falla de las dependencias ATS. Esta preparación tomó en cuenta que las fechas de la posible falla se conocían, los riesgos no solamente fueron enfocados en la aviación civil y por todas las Administraciones en todas sus áreas y también en todos los países, estuvieron listos para implantar recursos técnicos y humanos para preparar el manejo de estas posibles fallas.

1.2. La responsabilidad de los Estados / Territorios para manejar el tránsito aéreo crea la necesidad de establecer planes de contingencia apropiados para el manejo seguro y coordinado del espacio aéreo durante una falla inesperada de uno de los centros ATS de nuestra subregión.

1.3. El propósito de esta nota de estudio es iniciar las discusiones para el establecimiento de estos procedimientos y su difusión.

2. **Discusión**

2.1. El objetivo de la implantación de un plan de contingencia es reorganizar lo más completo posible la responsabilidad del espacio aéreo donde existan problemas, lo cual significa asignar, ya sea en su totalidad o en una de sus diferentes partes, a las instalaciones ATS adyacentes. Para la propuesta contenida en esta nota de estudio, se ha considerado que no se debe dar ninguna responsabilidad de SERVICIO DE CONTROL a la dependencia ATS de apoyo, debido a la dificultad y peligro para tomar el control instantáneamente y realizar separaciones en alguna porción del espacio aéreo que se desconoce.

2.2. Para estos propósitos, en caso de falla del ACC Cayenne, la FIR Cayenne será parcialmente relevada a los ACCs de Piarco, Paramaribo y Belem como se describe a continuación.

3. **Proyecto de Plan de Contingencia del ACC Cayenne**

3.1. El primer ACC que tome conocimiento de la salida de servicio del ACC Cayenne transmitirá esta información al ACC Piarco con cualquier medio apropiado que permita una confirmación.

3.2. El ACC Piarco coordinará con las autoridades aeronáuticas de Cayenne a uno de los números de teléfono que aparecen en el **Adjunto 1**, para confirmar que no está en servicio y acordar sobre la implantación del plan de contingencia.

3.3. Piarco avisará al ACC Dakar, ACC Belem y ACC Paramaribo de la implantación del Plan de Contingencia de Cayenne.

3.4. El FIR/UIR Cayenne relevará a los ACCs adyacentes de acuerdo con los siguientes arreglos, incluyendo el uso del plan de frecuencias de contingencia descrito en el **Adjunto 2**:

- a) Dentro de los límites del FIR/UIR Cayenne. Al Este de $051^{\circ} 30' W$ el espacio aéreo será reclasificado como G. Esta sub-parte del FIR/UIR Cayenne será asignada al ACC Paramaribo.
- b) Dentro de los límites del FIR/UIR Cayenne, al Oeste de $051^{\circ} 30' W$ y al Norte de $004^{\circ} N$ y sobre el nivel FL145, el espacio aéreo será reclasificado como G. Esta sub-parte del FIR/UIR Cayenne será asignada al ACC Paramaribo.
- c) Dentro de los límites del FIR/UIR Cayenne, al Oeste e $051^{\circ} 30' W$ y al Sur de $004^{\circ} N$ y por debajo del nivel FL145, el espacio aéreo será reclasificado como G. Esta sub-parte del FIR/UIR Cayenne será asignada al ACC Belem.
- d) Dentro de los límites del FIR/UIR Cayenne, al Oeste e $051^{\circ} W$ y por debajo del nivel FL145, el espacio aéreo será reclasificado como G con la excepción del Cayenne CTR que será considerado E. Esta sub-parte del FIR/UIR Cayenne permanecerá manejada por el ATS Cayenne con medios de radio-comunicación portátiles. Los procedimientos de llegada de contingencia y el aeropuerto de Rochambeau se describen en el **Adjunto C**.

e) Una carta de la nueva partición del espacio aéreo aparece en el **Adjunto D**.

3.5. Debido a falta de capacidad, la medida de flujo de control (descrita en el **Adjunto E**) será aplicada en una red de rutas ATS de contingencia (descrita en el **Adjunto F**).

4. **Conclusión**

4.1. Se invita a la reunión a:

- a) Analizar y aprobar lo establecido en esta NE sobre la necesidad de establecer planes de contingencia en la Sub-Región.
- b) Considerar y modificar donde sea requerido el marco de lo que se propone como Plan de Contingencia de Cayenne.
- c) Decidir qué seguimiento será dado a este asunto en toda la Sub-Región.

Adjunto 1 - Lista de números de teléfono de contingencia y procedimientos de comunicación tierra-a-tierra (a ser escrita)

Adjunto 2 - Lista de frecuencias de contingencia (a ser escrita)

Adjunto 3 - Procedimientos de Llegada a Rochambeau (a ser escrita)

Adjunto 4 - Carta de delegación del espacio aéreo.

Adjunto 5 - Medidas de control de flujo (a ser escrita)

Adjunto 6 - red de rutas de contingencia (a ser escrita).

CAR/SAM AIS/ATM/CNS 02/00
NE/17
Adjunto 4