

**Organización de Aviación Civil Internacional**  
**Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/98/003**  
**Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM**

**Segunda Reunión/Taller de Trabajo de Autoridades y Planificadores ATM**  
(Lima, Perú, 14-18 de mayo del 2001)

**Asunto 5: Revisión de las cartas de acuerdo operacionales (LOA) entre los ACC involucrados.**

(Presentada por la Secretaría)

**Resumen**

Esta nota de estudio presenta un modelo de complemento a las cartas de acuerdo operacional entre los ACCs afectados por las rutas de ensayo y demostración pre-operacional RNAV y a manera de apoyo a los ensayos y demostraciones propone un texto de Conclusión.

**Referencias:**

- Documento 9426 – Manual de servicios de tránsito aéreo.
- Informe de la Primera Reunión/Taller de trabajo de Autoridades y Planificadores de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM (Lima, 18 al 21 de julio de 2000).
- Cartas de Acuerdo Operacionales

**1. Introducción**

1.1 En el manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo, Doc. 9426 se indica que los vuelos internacionales no podrían planificarse satisfactoriamente si no existiesen acuerdos regionales o bilaterales, que regulasen el espacio aéreo y el tránsito, concertados con base en la debida coordinación. Para cumplir con este propósito, las diferentes dependencias ATS de las regiones CAR/SAM han acordado cartas de acuerdo operacionales entre dependencias adyacentes.

1.2 La implantación de las rutas RNAV Buenos Aires/Miami, Sao Paulo/Los Angeles y Sao Paulo-Río de Janeiro/Nueva York, que se utilizarán en los ensayos y demostraciones pre-operacionales y los acuerdos que se logren en esta reunión, requerirán ser plasmados en un apéndice al acuerdo operacional entre los ACC afectados por estas rutas que refleje en forma clara y precisa la forma en que se coordinará el tránsito de estos ensayos y demostraciones.

## 2. **Análisis**

2.1 La reunión debería estudiar la necesidad de establecer este complemento a los acuerdos operacionales vigentes entre los ACCs afectados por estas rutas de ensayos y demostraciones pre-operacionales. Este apéndice complementario incluiría detalles operacionales que faciliten la coordinación ATS de estos vuelos y que los mismos se puedan llevar a cabo con un nivel de seguridad similar al resto de las operaciones aéreas regulares.

2.2 Temas tales como rutas ATS, tabla de niveles/datos SSR, puntos de transferencias de responsabilidad, separaciones longitudinales en tiempo/distancia, frecuencias y procedimientos de contingencia entre otros deberían ser incluidos para cubrir las coordinaciones ATS que estarían vigentes durante el periodo de aplicación de estos ensayos y demostraciones.

2.3 Como referencia, se incluye como **Apéndice A** de esta nota de estudio el modelo de Apéndice a las Cartas de Acuerdo entre los ACCs que fuera aprobado para su uso durante la Primera Reunión/Taller de trabajo de Autoridades y Planificadores de gestión de tránsito aéreo (ATM) para revisión y adopción con las debidas modificaciones, si las hubiera, por parte de la reunión.

## 3. **Acción Sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) revisar y de ser el caso adoptar el modelo de Apéndice a las Cartas de Acuerdo Operacional entre los ACCs que se muestra en el **Apéndice A** de esta nota de estudio; y
- b) adoptar los acuerdos necesarios entre los ACC involucrados de las rutas de ensayos y demostraciones pre-operacionales.

**Apéndice A**

**Modelo de apéndice a las cartas de acuerdo operacional de los ACCs afectados por las rutas de ensayo y demostración.**

**APÉNDICE**

**TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES EN RELACIÓN CON LA RUTA ATS UT.....**

RUTA ATS	TABLA DE NIVELES Y DATOS SSR A SER ASIGNADOS POR:				PUNTOS DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDAD CONVENIDOS PARA LA RUTA	MÍNIMOS ESTABLECIDOS PARA LA SEPARACIÓN LONGITUDINAL	
	ACC XXX		ACC XXX			TIEMPO/ DISTANCIA	OBSERVACIONES
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			

**Nota 1:** Un “1” o un “2” bajo las columnas 2 y 3, indican las series de niveles de cruce IFR enumerados en el Apéndice C del Anexo 2 de la OACI, para las derrotas de 000° a 179° y de 180° a 359°, respectivamente o en base a acuerdos previamente acordados por los ACCs correspondientes.