

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

Reunión Oficiosa ATM/CNS Bolivia/Brasil/Colombia/Perú/Venezuela

(Lima, Perú, 8 al 12 de abril de 2002)

Asunto 6: Evaluación de las coordinaciones ATS y Revisión de los Acuerdos operacionales entre los ACC involucrados

6.G – Revisión del Acuerdo Operacional Tripartito (Brasil, Colombia y Perú) sobre la operación de la TMA Amazónica

(Presentada por Brasil)

Resumen

Esta Nota de Estudio se propone presentar la revisión del Acuerdo Tripartito, celebrado por Brasil, Colombia y Perú, sobre las operaciones en la TMA Amazónica, teniendo en cuenta los nuevos conceptos en el ATM/CNS, en términos de optimización en la utilización de los espacios aéreos.

La implementación del nuevo divisor de los espacios aéreos el FL245, fue de los principales motivos para presentar la propuesta de reestructuración de la TMA Amazónica, en la FIR Porto Velho, en que el ACC Porto Velho, pueda efectuar el inicio de descenso de las aeronaves hasta el FL145, en un radio de 26 NM del centro de la TMA..

Referencias:

- Recomendación de las RAN CAR/SAM 1, 2 y 3.
- Doc 4444, Procedimientos para los servicios de navegación aérea
- Reunión Informal ATS /COM /MET Bolivia /Brasil /Colombia /Venezuela (SAM 63/97), Manaus, Brasil, 15 al 19 septiembre de 1997.

1 Introducción

1.1 El Área Terminal Amazónica involucra porción del espacio aéreo brasilero, colombiano y peruano respectivamente en los límites de las Regiones de Información de Vuelo de Bogotá, Lima y Porto

Velho y fue creada en 1982, con el fin de proveer la seguridad de la circulación aérea en los aeródromos de Leticia (Colombia) y Tabatinga (Brasil).

1.2 La participación de Perú en ese Acuerdo es en virtud que básicamente en casi todas las maniobras para el aterrizaje y despegue de los aeródromos de Leticia y Tabatinga, el territorio peruano es sobrevolado por las aeronaves brasileñas o colombianas.

1.3 La mayoría de las operaciones en los aeródromos de Leticia y Tabatinga son interferentes, de manera que no se puede ejecutar aproximaciones o salidas sin la previa coordinación entre las oficinas ATS ubicadas en dichos aeródromos.

1.4 Debido a dichas interferencias, Brasil, Colombia y Perú, firmaron un acuerdo operacional, con miras a proveer la coordinación de la circulación aérea en la región, en el cual fueron contemplados todos los procedimientos IFR y VFR, según recomendación de la OACI.

1.5 Se convino que el Estado con más infraestructura de Control de Tránsito Aéreo en la región será el responsable por el suministro del ATS. En ese caso, Colombia fue encargada de proveer tales servicios, teniendo en cuenta el APP/TWR ubicados en la Ciudad de Leticia, mientras Brasil solamente mantiene, hasta la presente fecha, una CS y Perú tiene un aeródromo en la región solamente con operación VFR.

1.6 Debe tomarse en cuenta que el control de tránsito aéreo que involucra otro Estado no se implica con relación a la soberanía nacional. Se recomienda también la reciprocidad en la utilización de medios, en términos de radioayuda, operación de aeronaves y en los casos de emergencias o interdicciones temporarias de uno de los aeródromos involucrados en los Acuerdos. Los servicios de inmigración y aduana no son contemplados en tales casos.

1.7 La TMA Amazónica fue instituida por las razones supracitadas, inicialmente con un arco de 50 NM y centro en el VOR Leticia. A continuación, debido a la reestructuración de la FIR Brasilia y Porto Velho, con la desactivación de la FIR Campo Grande, fue modificada para la configuración actual. El límite vertical superior quedó como FL195, teniendo en cuenta la división de los espacios aéreos inferior y superior, en la ocasión. Actualmente, la TMA es clasificada como "D", de 3500 pies hasta FL145, a fin de permitir que sean efectuados los vuelos visuales y "A" del FL145 hasta FL195, donde se permite solamente vuelos IFR.

1.8 Existe, entonces, la necesidad de revisión de dicho acuerdo, pues el actual fue firmado en 1990, en reunión celebrada en Lima, Perú. La administración brasileña no logró, por diversas ocasiones, incluir el tema en otras reuniones multilaterales celebradas en Brasil, debido a la no-participación de todos los representantes que firman el Acuerdo

2 **Análisis**

2.1 En consideración de la situación planteada en 1.8 y la necesidad de se hallar soluciones que permitan atender a lo nuevos conceptos ATM/CNS, para las operaciones aéreas que se desarrollen en la TMA Amazónica, la Administración brasileña presenta en esta NE, el borrador de Carta de Acuerdo, con las modificaciones consideradas necesarias para adecuar la misma a la circulación aérea en la región, notadamente en lo que respecta a la FIR Porto Velho.

2.2 La reestructuración del espacio aéreo presentada en la NE, tiene por objeto disminuir las dimensiones de la TMA en la porción del espacio aéreo brasileño de la FIR Porto Velho, teniendo en cuenta los equipos de comunicaciones que están disponibles en el ACC Porto Velho y en el futuro ACC Amazónico.

2.3 Dicha disminución atenderá a la filosofía actual de Brasil en que casi todas la TMA fueran reducidas las dimensiones horizontales de 25 hasta 40 NM y las verticales hasta máximo FL145, considerándose que las maniobras de descenso y ascenso se queden por cuenta de los ACC involucrados. Con este fin, fueran puestas en servicio comunicaciones de largo alcance, lo que posibilita al ACC llevar las aeronaves hasta un punto donde ya hay separación adecuada entre las que llegan y las que salen.

2.4 Las CTR de Leticia y de Tabatinga no fueran modificadas, considerándose la necesidad de coordinación en las maniobras IFR de aproximaciones y salidas, debido a la proximidad, lo que produce serias interferencias entre los mencionados aeródromos.

2.5 Todavía, para disminuir la carga de trabajo de la TWR Leticia, cuando se trata de operaciones VFR, las aeronaves luego del despegue o antes de 10 NM de Tabatinga, por debajo de 3500 pies, teniendo en cuenta la pista que se utilice, no necesitan comunicarse con la TWR.

3 **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión que, basado en un análisis previo de lo expuesto en la presente Nota de Estudio, y con la discusión de los términos de la Carta de Acuerdo Tripartita, evalúe los beneficios operacionales de los cambios propuestos para la firma y adopción.