



SAM/IG/1  
NE/23  
18/04/08

**Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina Regional Sudamericana**

**PRIMER TALLER/REUNIÓN DEL GRUPO DE IMPLANTACIÓN SAM (SAM/IG/1)  
PROYECTO REGIONAL RLA/06/901**

**Lima, Perú, 21 al 25 de abril del 2008**

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Optimización de la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo Terminal y en ruta e implantación de la navegación basada en la performance (PBN) en la Región SAM.**

**REQUERIMIENTOS DE AEROPUERTO ALTERNO AL DESTINO**

(Nota de Estudio presentada por IATA)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio revisa la aplicación de los requisitos de aeropuerto de alternativa de destino.

**1. Introducción**

1.1 Según las especificaciones operacionales de varios operadores, ellos hacen uso de la norma que permite omitir en el plan de vuelo operativo como también en el plan de vuelo ATS operar vuelos internacionales sin tener que incluir un aeródromo alterno, tal como lo detalla **Anexo 6, para.4.3.4.3:**

*4.3.4.3 Aeródromos de alternativa de destino*

*Para un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, se seleccionará y especificará al menos un aeródromo de alternativa de destino en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS, a no ser que:*

*a) la duración del vuelo y las condiciones meteorológicas prevalecientes sean tales que exista certidumbre razonable de que a la hora prevista de llegada al*

*aeródromo de aterrizaje previsto y por un período razonable antes y después de esa hora, la aproximación y el aterrizaje puedan hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; o*  
*b) el aeródromo de aterrizaje previsto esté aislado y no existe ningún aeródromo de alternativa de destino apropiado.*

## **2. Discusión**

2.1 Varias líneas aéreas son autorizadas por sus respectivas autoridades aeronáuticas mediante las normas y reglamentos nacionales para omitir el aeropuerto de alternativa de destino. La posibilidad de no colocar un aeropuerto alternativa de destino ha permitido que las líneas aéreas lleven más pasajeros y/o carga como también de abastecerse con menos combustible de tal modo que las operaciones sigan siendo más eficientes, reduciendo simultáneamente los costos operativos.

## **3. Conclusión**

3.1 El aeropuerto de alternativa de destino puede desempeñar un papel vital en la operación de la aeronave o de las líneas aéreas y el medio ambiente. La crisis en el precio del combustible aumenta la necesidad de que todos los Estados incorporen en su normativa y reglamentos nacionales el cumplimiento de lo indicado en el anexo 6, para. 4.3.4.3..

## **4. Acción requerida**

- a) Que la reunión tome nota de la información presentada; y
- b) Solicite a los Estados que aun no han adoptado la norma indicada en el **Anexo 6, para 4.3.4.3** que la adopten.