



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

**REUNIÓN MULTILATERAL ATM/CNS ENTRE ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL,
PARAGUAY Y URUGUAY**

(Lima, Perú, 14 al 18 de septiembre de 2009)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Análisis de los Planes de contingencia ATS acordados

PLAN DE CONTINGENCIA ENTE BRASIL Y URUGUAY

(Presentada por Brasil)

Resumen

En este asunto se presenta una propuesta para las medidas de contingencia entre Brasil y Uruguay, en caso de interrupción de los Servicios ATS en los respectivos ACC.

1. Introducción

1.1. Bajo este asunto, Brasil propone analizar los procedimientos operacionales que deben ser empleados entre los ACC Curitiba y Montevideo en caso de interrupción Parcial o Total de los Servicios ATS en los ACC adyacentes.

1.2. Las medidas de contingencia, tanto de Brasil como de Uruguay, después de armonizadas, deben figurar como Apéndices a la Carta de Acuerdo Operacional entre los ACC involucrados (ver **Apéndice A** de esta nota de estudio), conforme quedó establecido en la Conclusión CONT/PLANS/2, de la Reunión sobre Planes de Contingencia de la Región SAM, llevada a cabo, de 17 al 21 de Septiembre de 2007, en la Oficina Regional de Lima.

2. Acción sugerida

2.1. Se invita a la reunión a tomar nota y a Uruguay a analizar los procedimientos de contingencia que deben ser establecidos y armonización entre los ACC involucrados.

APENDICE

APÉNDICE 5 a la Carta de Acuerdo Operacional entre Brasil y Uruguay

MEDIDAS DE CONTINGENCIA ENTRE BRASIL Y URUGUAY

Efectividad: Mientras no sea publicado en el AIP BRASIL, hasta la fecha límite de _____, los procedimientos aquí descritos pueden ser utilizados desde que haya común acuerdo entre los ACC involucrados.

1 – FIR's AFECTADAS

CURITIBA y MONTEVIDEO

2 – GENERALIDADES

2.1 El objetivo de este Plan de Contingencia es establecer procedimientos para el ingreso/salida de vuelos internacionales en el espacio aéreo de la FIR Curitiba, en caso de una interrupción **parcial o total** de los servicios de tránsito aéreo, manteniendo, todavía, el flujo ordenado y seguro. En la interrupción parcial se considera, como mínimo, la prestación de los Servicios de Información de Vuelo y de Alerta. En la interrupción total, esos servicios no pueden ser garantizados.

2.2 La unidad nacional de contingencia ATM, designada por la Administración de Brasil, asignada para los desarrollos de monitoreo, responsable por hacer cumplir el plano de contingencia e los arreglos de coordinación de contingencia es:

Denominación de la Agencia: Centro General de la Navegación Aérea (CGNA).

Persona de Contacto: Célula de Decisión y Coordinación - DCC - Gerente Nacional

Teléfono: 55 21 21 2101-6449; 55 21 21 2101-6409; REDDIG: 3058

Fax: 55 21 21 2101-6504

Correo Electrónico: dcc@cgna.gov.br

Puntos de contacto con el ACC Curitiba:

Teléfonos: 554133563475; 554132515342; 554132515308 y 554132515388.

REDDIG: 3060

AFTN: SBCWZQZX

2.3 En el caso de que ocurra una falla en las comunicaciones aire/terrestre, los servicios de tránsito aéreo se apoyarán en las frecuencias VHF y HF disponibles, respectivamente, en cada ACC o APP que haya recibido la atribución de prestar los servicios ATS en una determinada porción del espacio aéreo, contenidas en las publicaciones en vigor o aún, en cualquier otra designada por el Órgano Central – CGNA.

2.4 Los procedimientos operacionales específicos para la FIR Curitiba, en caso de contingencia, serán activados por el CGNA, por medio de la publicación del NOTAM específico.

3 – DISPOSICIONES APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ATS INVOLUCRADOS

- 3.1 Transmitir, de acuerdo con los procedimientos normales previstos, los mensajes de tránsito aéreo para el ACC en contingencia, así como, un mensaje de estimado (EST) a la primera FIR subsiguiente a la FIR en contingencia;
- 3.2 Autorizar el ingreso de una aeronave en la FIR en contingencia, de acuerdo con lo previsto en el Anexo A, empleando, como mínimo, una separación longitudinal de 15 minutos en el mismo fijo, independientemente del nivel de vuelo. Dependiendo de la diferencia de velocidad y del tiempo de vuelo en el tramo en contingencia y del nivel de degradación de los Servicios, los respectivos Supervisores podrán, de mutuo acuerdo, aumentar o disminuir la separación longitudinal de 15 minutos, sin perjuicio de las separaciones reglamentarias.
- 3.3 Aguardar las orientaciones del Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA), para la aplicación de los ajustes en las medidas de contingencia correspondientes, hasta el momento en que el sistema haya vuelto a la normalidad;
- 3.4 Coordinar con las dependencias ATS de la FIR en contingencia, de acuerdo con las orientaciones del Centro de Gestión de la Navegación Aérea, a través de los circuitos de coordinación ATS u otros disponibles, con no menos de 30 minutos de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de entrada de la FIR en contingencia;
- 3.5 En caso de una interrupción total, instruir a los pilotos en comando de las aeronaves a mantener el último nivel y velocidad empleados mientras sobrevuele la FIR en contingencia;
- 3.6 Observar que las aeronaves deberán estar niveladas, de acuerdo con lo previsto en el Anexo A, por lo menos, 10 minutos anteriores al ingreso en la FIR en contingencia;
- 3.7 Instruir a las aeronaves en el sentido de que intenten establecer comunicación con las dependencias ATS adyacentes con por lo menos 5 minutos de antelación a la hora prevista de ingreso en las FIR subsecuentes;
- 3.8 Observar que, en caso de una interrupción total o parcial en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, se suspenderá el ingreso en la FIR en contingencia hasta que sea evaluada la situación e activado el Plan de Contingencia por el Centro de Gestión de la Navegación Aérea - Órgano Central; y
- 3.9 Observar que, durante la activación del Plan de Contingencia, no se permitirán vuelos de aeronaves no aprobadas en el espacio aéreo RVSM, sin excepciones.

4 – DISPOSICIONES APLICABLES A LAS AERONAVES

- 4.1 Solamente se permitirán vuelos bajo las reglas de vuelo IFR de aeronaves que estén realizando vuelos de transporte aéreo regular nacional o internacional, vuelos de búsqueda y salvamento, aeronaves de Estado y vuelos de evacuación y auxilio. Los demás tipos de vuelo, estarán hacer previa coordinación y obtener la autorización del CGNA.
- 4.2 Observar que, durante la activación de este Plan, solamente las aeronaves aprobadas RVSM podrán volar entre los FL 290 y FL 410.
- 4.3 En el caso de que ocurra una interrupción parcial, mantener escucha permanente en la frecuencia VHF, HF del sector que corresponda u otra designada, además de la frecuencia de Procedimientos de Radiodifusión de Información de Vuelo Aire/aire (123.45Mhz.) y reportar cualquier maniobra de subida o descenso que las circunstancias así lo exijan. El mensaje deberá contener: identificación de la aeronave, posición, nivel abandonado, nivel que cruza y otras informaciones relevantes;
- 4.4 Mantener las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas mientras sobrevuele la FIR en contingencia;

- 4.5 Seleccionar el código 2000 caso no haya sido asignado anteriormente otro código SSR;
- 4.6 Poseer obligatoriamente el TCAS; y
- 4.7 Realizar las coordinaciones necesarias con las demás aeronaves utilizando las frecuencias ATC correspondientes y la frecuencia (123.45Mhz).

5.1 - PUBLICACIÓN DEL NOTAM

5.1 Las disposiciones aplicables a los Órganos ATS y a las aeronaves que despegan, aterrizan o sobrevuelan las FIR de Brasil, en función de un fallo parcial o total en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, serán activados pelo CGNA, por medio de la publicación del NOTAM específico.

6 - SUSPENSIÓN DE LOS PLAN DE VEULO REPETITIVO (RPL)

6.1 Mientras dure la situación de contingencia, las listas de RPL quedarán suspendidas, debiendo los usuarios presentar, en todos os casos, los FPL correspondientes.

7 – PROCEDIMIENTOS DE AUTO TRANSFERENCIA

7.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito aéreo debido a falla en el Servicio Fijo de Comunicaciones, los siguientes procedimientos de auto transferencia deberán ser aplicados:

7.1.1 La dependencia ATS deberá:

- a) Informar al piloto la indisponibilidad del Servicio Fijo con la oficina ATS aceptante; y
- b) Disponibilizar las informaciones y instrucciones necesarias para que el piloto obtenga contacto con la dependencia aceptante.

7.1.2 El piloto deberá:

- a) Intentar contacto con la dependencia aceptante, con por lo menos 5 minutos de antelación del ETO en el fijo de transferencia;
- b) Informar la dependencia ATS que está llevando a cabo una auto transferencia; y
- c) Transmitir las siguientes informaciones: Identificación de la aeronave, procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al fijo de auto transferencia.

8 - LIMITE DE PERMISO

8.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito aéreo debido a falla de la red fija de comunicaciones, pero dispongan de cobertura de comunicaciones para el Servicio Móvil, el permiso de tránsito tendrá validez hasta el punto de transferencia de control, con la condición de auto transferencia llevada a cabo por el piloto.

Adjunto A del Apéndice A

PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA ENTRE LOS ACC CURITIBA Y MONTEVIDEO

RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN CASO DE CONTINGENCIA EN LA FIR CURITIBA				
CONTINGENCIA PARCIAL EN LA FIR CURITIBA (FIR-CW)				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTO TRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR MONTEVIDEO	TMA CURITIBA	AKPOD UM540 VOR POR UW6	AKPOD	Los Niveles de Vuelo serán asignados mediante coordinación entre el ACC Curitiba y el CGNA
		AKNEN UM671 VOR CXS UW6	AKNEN	
		UGURA A309 VOR POR G449 UA310 VOR MLO	UGURA VOR MLO	
TMA CURITIBA	FIR MONTEVIDEO	UA310 ASDEK UM788 VOR BGE UA314 ISALA	ISALA	
		G449 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
		AKPOD UM540	AKPOD	
FIR MONTEVIDEO	TMA PORTO ALEGRE	OGRUN UA308	OGRUN	
		UGURA A309.	UGURA	
		UA308 OGRUN	OGRUN	
TMA PORTO ALEGRE	FIR MONTEVIDEO	UA314 ISALA	ISALA	
		A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
		AKPOD UM540 VOR POR UA314	AKPOD	
FIR MONTEVIDEO	TMA FLORIANÓPOLIS	OGRUN UA308 VOR POR UA314	OGRUN	
		UGURA A309 VOR POR G677	UGURA	
		UA314 VOR POR UA308 OGRUN	OGRUN	
TMA FLORIANÓPOLIS	FIR MONTEVIDEO	UA314 ISALA	ISALA	
		G677 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
		AKNEN UM671	AKNEN	
FIR MONTEVIDEO	TMA SÃO PAULO	UGURA A309 VOR POR G677 VOR FNP W45	UGURA	
		UM788 VOR BGE UA314 ISALA	ISALA	
TMA SÃO PAULO	FIR MONTEVIDEO	UM792 AKNEN	AKNEN	
		G449 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
		G449 VOR POR A314 ISALA	ISALA	

Adjunto B del Apéndice A

RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN CASO DE CONTINGENCIA EN LA FIR CURITIBA				
CONTINGENCIA TOTAL EN LA FIR CURITIBA (FIR-CW)				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTOTRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR BRASÍLIA	FIR MONTEVIDEO	OROKA UN741 ISALA	OROKA ISALA	FL360
		PREGO UW58 VOR SCB UA310 ASDEK UM792 AKNEN	PREGO AKNEN	FL300, o FL320, o FL360.
		VOR RDE UW50 VOR SCB UA310 ASDEK UM792 AKNEN	VOR RDE AKNEN	FL260, o FL280, o FL360, o FL380, o FL470.
		VOR VTR UW50 VOR MAC DCT VOR MRC UA314 VOR POR UA309 VOR PTS UA305 UGELO	VOR VTR UGELO	FL260, o FL280, o FL360, o FL380, o FL430, o FL470.
FIR MONTEVIDEO	FIR BRASÍLIA	AKNEM UM671 OSAMU UW25 VOR RDE	AKNEM VOR RDE	FL370
		OGRUN UN857 DOGSU	OGRUN DOGSU	FL350

- FIN -