



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Armonización de los planes de contingencias entre los Estados involucrados

Armonización de los planes de contingencia

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta Nota de Estudio se presentan algunos lineamientos generales para la armonización de los planes de contingencia así como la definición de aspectos que deben ser integrados en las cartas de acuerdo operacionales entre Estados adyacentes y el medio de publicación de los asuntos operacionales de los planes de contingencia.

Referencias:

- Adjunto C al Anexo 11
- Doc. 9426, Manual de Planificación de los ATS
- Anexo 15 de la OACI

1. Introducción

1.1 El objetivo de los planes de contingencia consiste en que funcionen otras instalaciones y servicios cuando se interrumpen temporalmente las instalaciones y servicios indicados en el plan de navegación aérea. Se reconoce además que el Estado responsable de suministrar los servicios ATS es el principal responsable en el caso que se produzca este tipo de eventos y por lo tanto, debe implementar medidas para asegurar la continuidad de la seguridad operacional y suministrar alternativas de facilidades y servicios requeridos.

1.2 Sin embargo, también se reconoce que la interrupción de los servicios tiene un significativo efecto en el tráfico internacional dependiendo el grado de afectación en la duración de las medidas impuestas como de las circunstancias de su aplicación. Por lo tanto las medidas que adopte un Estado normalmente no pueden ser implementadas en forma aislada, sino por el contrario deben ser adoptadas en común acuerdo entre los Estados y los usuarios del espacio aéreo que pueden verse involucrados por esas medidas.

1.3 Se debería tener en cuenta que el Estado que está manejando una interrupción a cualquier nivel de los servicios de navegación aérea debería contar con el soporte y apoyo de la OACI y de de los Estados adyacentes y que los requerimientos de ese Estado, en la medida de lo posible, deberían ser tomados en cuenta por las dependencias ATC contiguas. En otras palabras, los planes de contingencia deberían principalmente tomar en cuenta los requerimientos del Estado donde se ha producido la contingencia ya que los servicios prestados por este se podrían ver sensiblemente disminuidos.

2. **Análisis**

2.1 Los Estados deben asegurarse que sus planes de contingencia son conocidos por la OACI, por los Estados adyacentes y por los usuarios. En ese sentido se ha considerado conveniente que los aspectos operacionales del plan de contingencia sean incorporados en las cartas de acuerdo operacionales, especialmente en aquellos casos que de una u otra manera el plan de navegación aérea se vea modificado. Recordando que toda modificación que involucre un cambio en el ANP CAR/SAM, debe ser sometido antes de su implantación, a la aprobación por parte del Consejo de la OACI.

2.2 En algunos casos, los planes de contingencia solo permiten el ingreso a una FIR específica por determinados puntos de notificación, en otros casos las separaciones longitudinales aplicadas entre aeronaves al mismo nivel de vuelo se ven incrementadas respecto a las utilizadas habitualmente por Centros de Control adyacentes. Asimismo, los medios de comunicación o las frecuencias a ser utilizadas podrían diferir de las normalmente usadas, los procedimientos para la aprobación de autorizaciones de sobrevuelo pueden variar, es decir hay una gama de eventuales cambios que deben ser conocidos por las dependencias ATC adyacentes así como también por los usuarios del espacio aéreo.

2.3 Esa situación hace que se llegue a la conclusión que muchos de los aspectos antes señalados deben ser incorporados a las Cartas de Acuerdo Operacionales entre Centros de Control adyacentes ya sea en el cuerpo del acuerdo o, si se prefiere como Apéndice al mismo. Esos aspectos también deberán ser publicados para conocimiento de todos los usuarios a través de los medios que correspondan ya sean suplementos AIP o circular de información aeronáutica (AIC).

2.4 Las cartas de acuerdo operacionales deberían incorporar algunos de los siguientes asuntos relacionados con las contingencias si difieren de las aplicadas habitualmente:

- a) espacios aéreos que se han delegado, si fuera el caso;
- b) coordinaciones especiales;
- c) aeronaves que estarían exentas de la aplicación de las medidas de contingencia;
- d) medios de comunicación para las transferencias de responsabilidades;
- e) medios de comunicación entre los ACCs involucrados disponibles;

- f) transferencia de las comunicaciones;
- g) sistemas automatizados, de ser el caso;
- h) sistema de vigilancia, de ser el caso;
- i) requerimientos para el plan de vuelo, si los hubiera;
- j) nuevo encaminamiento del tráfico ;
- k) procedimientos de aprobación de sobrevuelos de ser el caso;
- l) otros tópicos que los Estados estimen conveniente

2.5 Como ya se ha indicado anteriormente, a fin que los usuarios del espacio aéreo estén suficientemente informados sobre los planes de contingencia de la Región, los Estados deberían publicar los aspectos operacionales más relevantes de los planes de contingencia. Debido al volumen de información de los planes, la Reunión podría definir la conveniencia de utilizar una circular de información aeronáutica (AIC) para su publicación.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información suministrada en esta nota de estudio y evaluar los tópicos que figuran en el párrafo 2.4 de esta nota y de ser el caso concluir en:

- a) incluir en las correspondientes Cartas de Acuerdo Operacionales la información apropiada para que en caso de la aplicación de los planes de contingencia se mantenga la seguridad operacional en los niveles requeridos; y
- b) publicar los aspectos operacionales más relevantes a través de una circular de información aeronáutica (AIC) o en la AIP (SUP) del Estado.

- - - - -