



**Cuestión 6 del  
Orden del Día: Otros Asuntos**

**PROPUESTA DE REVISIÓN DEL  
PLAN DE CONTINGENCIA ATS DE LA REGIÓN SAM**

(Presentada por Brasil)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta la iniciativa del Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA), por medio de un grupo ad hoc del Grupo de Estudios sobre Planificación del Espacio Aéreo (GEPEA), para la actualización del plan de contingencia ATS de la región SAM, considerando las particularidades de las FIR sudamericanas.

**Referencias**

- Manual de Planificación de Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426)
- Servicios de Tránsito Aéreo (Anexo 11)

**1 Antecedentes**

1.1 El Doc. 9426 - Manual de Planificación de Servicios de Tránsito Aéreo y el Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo indican que “Los Estados a quienes incumbe la responsabilidad de proporcionar los servicios de tránsito aéreo y los correspondientes servicios de apoyo en determinados sectores del espacio aéreo, tienen también la obligación, en caso de interrupción real o posible de dichos servicios, de instituir las medidas necesarias destinadas a garantizar la seguridad de las operaciones de la aviación civil internacional y, en lo posible, de disponer lo necesario para proporcionar instalaciones y servicios alternativos. Para cumplir con ese objetivo, los Estados prepararán, promulgarán y ejecutarán planes adecuados de contingencia. La preparación de estos planes se llevará a efecto previa consulta con otros Estados interesados y con la OACI, según corresponda siempre que sea probable que la interrupción de los servicios repercuta en los prestados en los espacios aéreos adyacentes”.

1.2 En el Doc. 9426 - Manual de Planificación de Servicios de Tránsito Aéreo y en el Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo figuran algunos factores que han de tenerse en cuenta en un plan de contingencia:

- a) el nuevo encaminamiento del tránsito para evitar tener que cruzar por el espacio aéreo afectado o por algunas zonas del mismo, lo cual supone de ordinario el establecimiento de otras rutas y de las condiciones correspondientes de utilización;*

- b) *el establecimiento de una red simplificada de rutas a través del espacio de que se trate, si se puede cruzar por él, junto con un plan de asignación de niveles de vuelo para que se mantenga la separación lateral y vertical necesaria y de un procedimiento para que los centros contiguos de control de área determinen una separación longitudinal en el punto de entrada y para que esta separación se mantenga en todo el espacio aéreo;*
- c) *la necesidad de que las aeronaves se mantengan constantemente a la escucha en una frecuencia VHF determinada, de piloto a piloto, cuando vuelen por áreas en las que no existen o son inseguras las comunicaciones aeroterrestres y para transmitir, preferiblemente en inglés, en dichas frecuencias la posición real o estimada y el principio y el fin de las fases de ascenso y descenso;*
- d) *la necesidad y los procedimientos para que las aeronaves mantengan la separación longitudinal con las que preceden en el mismo nivel de crucero;*
- e) *la necesidad de ascender y de descender claramente a la derecha del eje de las rutas específicamente identificadas; y*
- f) *el establecimiento de arreglos para un acceso controlado a la zona donde se aplican medidas de contingencia, para impedir la sobre carga del sistema de medidas contingentes.*

1.3 Teniendo en cuenta los beneficios evidentes del proceso de toma de decisión en colaboración para la organización y gestión del espacio aéreo, la industria ha tomado la iniciativa de crear el Grupo de Estudios sobre Planificación del Espacio Aéreo (GEPEA) en Brasil, con la participación de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), Asociación Brasileña de Aerolíneas (ABEAR), Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) y Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

1.4 El GEPEA fue establecido con un proceso de gobernanza bien definido, por medio de la formalización de términos de referencia y programa de trabajo, que propician la compartición del trabajo y responsabilidad entre sus miembros.

1.5 Los principales objetivos del GEPEA son los siguientes:

- a) Introducción de nuevos conceptos de espacio aéreo juzgados de interés por la comunidad aeronáutica, incluyendo los aspectos relacionados a la seguridad operacional;
- b) Introducción de nuevos tipos de procedimientos de navegación aérea juzgados de interés por la comunidad aeronáutica, incluyendo los aspectos relacionados a la seguridad operacional;
- c) Optimización de los procedimientos de navegación aérea existentes;
- d) Perfeccionamiento de las normativas internas de los reguladores (DECEA e ANAC) sobre el espacio aéreo, dentro de un proceso de decisión colaborativa (CDM);
- e) Definición de los conceptos de espacio aéreo que deben ser priorizados, en un proceso CDM; y
- f) Definición de los procedimientos de navegación aérea que deben ser priorizados, en un proceso CDM.

1.6 De acuerdo con el objetivo establecido en la letra “b” anterior, se creó un grupo ad hoc en el subgrupo 1 (espacio aéreo) del GEPEA, con el fin de establecer mejores prácticas para el proceso de actualización del plan de contingencia regional: GEPEA / SG1 / GADHOC CONT PLAN.

## 2 Análisis

2.1 La finalidad del Plan de Contingencia es establecer procedimientos para el ingreso, sobrevuelo, aterrizajes y despegues de aeronaves con destino o procedentes de las FIR adyacentes, en el caso de una interrupción parcial o total de los servicios ATS y los correspondientes servicios de apoyo, manteniendo el movimiento del tránsito aéreo ordenado y seguro.

2.2 Los procedimientos relativos a la interrupción parcial, situación en que se considera solamente el suministro de los servicios de información de vuelo y alerta, prevén el establecimiento de rutas de contingencia entre TMA especificadas y las FIR adyacentes, utilizadas por las aeronaves que deseen operar en los aeródromos ubicados dentro de la FIR en contingencia.

2.3 Los procedimientos relativos a la interrupción total, situación en que se considera no haber el suministro de los servicios ATS, prevén el establecimiento de rutas de contingencia entre las FIR brasileñas y entre estas y las FIR adyacentes, así como niveles de vuelo y separación longitudinal mínima preestablecidos.

2.4 En Brasil, el plan de contingencia es revisado tres veces al año, a partir de una interacción entre los ACC y el Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA) que posee la competencia de activar el plan de contingencia en caso de interrupción parcial o total de dichos servicios en las FIR brasileñas.

2.5 Sin embargo, se hace necesaria una revisión completa del plan actual, incluyendo las cartas de acuerdo con las FIR extranjeras adyacentes al espacio aéreo brasileño, así como una revisión del proceso de actualización del plan de contingencia.

2.6 El GADHOC CONT PLAN pretende entregar los siguientes productos al final de los trabajos: revisión de la norma brasileña sobre el tema (la Directriz del Comando de la Aeronáutica DCA 63-1), actualización completa del plan de contingencia (parcial y total), simulación en tiempo acelerado del plan actualizado y elaboración del plan regional de contingencia (con estandarización de procedimientos y toma de decisiones colaborativas entre los Estados de la Región).

2.7 La actualización del plan de contingencia debe seguir el siguiente guion:

- a) Análisis y definición de las rutas del Plan de Contingencia con interrupción parcial;
- b) Análisis y definición de las rutas del Plan de Contingencia con interrupción total;
- c) Análisis y propuesta de actualización de las cartas de acuerdo con las FIR adyacentes;
- d) Análisis de las frecuencias en las publicaciones AIS en vigor; y
- e) Discusión sobre la separación longitudinal adecuada para ingreso en la FIR en contingencia.

### 3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a los Estados participantes de la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) Aprobar la creación de un grupo *ad hoc* del Grupo de Estudio e Implantación del Espacio Aéreo SAM (GESEA), con base a la experiencia de la industria en Brasil, con la participación de los demás Estados con el objetivo de elaborar el Plan de Contingencia Regional (GESEA/SG1/GT CONT PLAN);
- c) Designar asesores y el relator del GT CONT PLAN, bajo GESEA/SG1; y
- d) Discutir y aprobar el cronograma de reuniones para el año 2020, como se describe en 3.2.

3.2 Propuesta de cronograma de reuniones para 2020 del GESEA/SG1/GT CONT PLAN:

<b>Reunión</b>	<b>Asunto principal / Estados involucrados</b>
6 – 10 de Abril	Análisis y definición de las rutas con los estados adyacentes a la FIR Curitiba
11 – 15 de Mayo	Análisis y definición de las rutas con los estados adyacentes a la FIR Amazónica
7 – 11 de Septiembre	Reunión de ajustes, integración e aprobación de cartas de acuerdo
SAM/IG 26	Presentación de los resultados e informe de la simulación en tiempo acelerado (STA)

-FIN-