



Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/10) del GREPECAS (GTE/10)

Ciudad de México, México, 13-17 de diciembre de 2010

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

**REUNIÓN TRILATERAL ATM/CNS ENTRE ARGENTINA, BRASIL Y URUGUAY PARA
ANALIZAR LOS LHD EN EL ATLÁNTICO SUR**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta un resumen de los asuntos tratados durante la Reunión Trilateral ATM/CNS entre Argentina, Brasil y Uruguay (SAM ATM/CNS Sur).	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">Informe de la Reunión Trilateral ATM/CNS entre Argentina, Brasil y Uruguay (SAM ATM/CNS Sur)	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A – Seguridad D – Eficiencia</i>

1. Introducción

1.1 La Reunión Trilateral ATM/CNS entre Argentina, Brasil y Uruguay (SAM ATM/CNS Sur) se llevó a cabo en Lima, Perú, el 13 de Agosto de 2010. Asistieron a la Reunión 9 participantes de los tres Estados mencionados anteriormente.

1.2 El principal objetivo de la Reunión fue realizar un análisis del resultado de la Novena Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio en relación al espacio aéreo del Atlántico Sur (AORRA), se evaluaron los medios de comunicación tierra/tierra entre dependencias ATS y tierra/aire en el área del Atlántico Sur y se revisaron y actualización de los procedimientos ATS y SAR

2 Discusión

2.1 En primer término la Reunión tomó nota de los informes sobre grandes desvíos de altitud que se han producido en el Atlántico Sur y, particularmente, en las Regiones de Información Aeronáutica de los Estados involucrados, como también de las métricas utilizadas para medir el avance de la implantación de las medidas mitigatorias para reducir el riesgo de la seguridad operacional.

2.2 Como base del análisis, la reunión tomó en consideración que en la semana del 8 al 12 de marzo de 2010 se realizó la Novena Reunión del GTE (GTE/9) donde se identificó un preocupante aumento de los reportes de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) en espacio aéreo oceánico del Atlántico Sur *Atlantic Ocean Random Routing Area* - AORRA en los vuelos entre Ascensión Island y Malvinas, que involucra a los FIRs de Argentina, Brasil y Uruguay. Estos LHD no tienen origen en defectos en el instrumental de las aeronaves sino que están relacionados con las aeronaves que vuelan durante varias horas sin comunicación con los Centros de Control involucrados, y por lo tanto sin la coordinación necesaria entre ellos, lo que aumenta considerablemente el riesgo total en la Región.

2.3 Durante la GTE/9 también se informó sobre los acuerdos alcanzados entre los tres Estados antes mencionados y se solicitó que esta situación sea analizada con detenimiento entre ellos, a fin de alcanzar una solución definitiva a estos eventos, formulando la conclusión GTE 9/1 - *Acciones a ser adoptadas por los Estados para reducir los errores de coordinación entre ACC adyacentes*, donde se solicita que los Estados tomen las acciones propuestas en dicha Conclusión para reducir los errores de coordinación entre ACC adyacentes. Estas acciones son adicionales a las medidas de prevención de errores en el ciclo de comunicación entre ACC adyacentes aprobado por la Conclusión GREPECAS 15/36.

“Conclusión GTE/9-1 Acciones a ser adoptadas por los Estados para reducir los errores de coordinación entre ACC adyacentes

Que los Estados y Organismos Internacionales CAR/SAM en adición al programa de prevención de errores en el ciclo de comunicación entre ACC adyacentes tomen en cuenta los siguientes asuntos:

- a) Desarrollen programas de capacitación de los controladores de tránsito aéreo, y se incluya en la currícula de los cursos básicos la importancia de las coordinaciones de tránsito entre dependencias ATC;*
- b) Realicen una revisión de las cartas de acuerdo entre los ACCs, a fin que se contemple la inclusión de procedimientos y mecanismos de intercambio de información de los incidentes de coordinación entre dependencias ATC, y*
- c) Dentro de los planes de desarrollo se incluya la implantación de tecnología que permita realizar coordinaciones automáticas, entre dependencias ATS.”*

2.4 Asimismo, la delegación de Uruguay presentó el proceso que realizó luego de tomar nota de la problemática presentada en el Sector Oceánico de la FIR Montevideo. Este proceso comenzó a partir de haber recibido el informe de LHD de enero 2010 realizado por CARSAMMA, que fue enviado oportunamente por la Oficina Regional SAM, donde surgían varias situaciones de desvíos por falta de coordinación ATC en vuelos dentro del AORRA, procedentes de EGYPT (Mount Pleasant) y destino FHAW (Ascension Island).

2.5 La reunión tomó nota que la Jefatura Técnica de Tránsito Aéreo envió un mensaje AFTN a EGYPT en los primeros días de marzo, solicitando formalmente se enviaran mensajes de FPL, DEP, ETO y CPL de los vuelos que vayan afectar el FIR Montevideo Oriental. Conjuntamente a esta acción, se realizó una estadística del 12/02/2010 hasta 12/03/2010, de los mensajes AFTN recibidos con información de los vuelos entre FHAW y EGYPT y viceversa.

2.6 La Reunión tomó nota con satisfacción las acciones adoptadas por Uruguay y solicitó que continuara haciendo seguimiento de la recepción de los planes de vuelo y demás mensajes relacionados y que notificara a los respectivos puntos de contacto de Argentina y de Brasil cuando los mismos no fueran recibidos a fin de hacer un monitoreo continuo de la situación. Argentina ofreció realizar la misma labor recopilando información de planes de vuelo y mensajes de DEP, DLA, CPL, EST, etc. asociados a dichos planes de vuelo y transmitir dicha información a Uruguay a fin de hacer un seguimiento más amplio.

2.7 Por su parte, Argentina informó que la recepción/coordinación de FPL, DLA CPL, EST, etc. de los vuelos arriba mencionados ha sido hasta la fecha muy escasa a pesar de disponerse de los canales de comunicaciones que permiten la coordinación e intercambio de mensajes ATS con los ACC y dependencias ATS que tienen sus respectivas jurisdicciones en el espacio aéreo oceánico del Atlántico Sur *Atlantic Ocean Random Routing Area - AORRA*.

2.8 Asimismo, Brasil informó que durante la reunión Multilateral ATM/CNS de 14 al 18 de septiembre de 2009 presentó algunos reportes de grandes desvíos de altitud (LHD) ocurridos en el Atlántico Sur y las consecuentes dificultades que enfrentaba el ACC Atlántico en relación a los vuelos procedentes de las Islas Malvinas con destino a Ascensión Island por la falta de transferencia de los vuelos en el límite de la FIR Atlántico.

2.9 En dicho evento, fueron elaborados los Procedimientos Transitorios para la Coordinación ATS en el AORRA Del Atlántico SUR. Tales procedimientos fueron adoptados preliminarmente hasta que los Estados establezcan una Carta de Acuerdo Operacional, donde se pueda acordar medidas operacionales más apropiadas.

2.10 La Reunión analizó la situación del espacio aéreo bajo revisión y consideró que deberían tomarse medidas adicionales a las mencionadas anteriormente y a las propuestas por GREPECAS a fin de resolver o reducir la falta de información de los vuelos que operan en el área y que se traducen finalmente en reportes LHD.

2.11 En base al análisis anterior y el intercambio de puntos de vista entre las tres delegaciones se acordaron implementar las siguientes acciones:

1. Argentina revisará y actualizará la Carta de Acuerdo ATS/SAR entre ACC Comodoro Rivadavia (Argentina) y CTR Malvinas/Mount Pleasant (Reino Unido) a fin de responder a los actuales requerimientos del tránsito aéreo y de seguridad operacional. Se ha fijado como fecha de finalización de esta tarea el 31 de diciembre de 2010.
2. Uruguay tomará acciones a fin de prestar los servicios de tránsito aéreo en el área oceánica de la FIR Montevideo implementando los medios que hagan posible dicha prestación. Para cumplir con este servicio, Uruguay analizará diferentes alternativas entre las cuales figura la disponibilidad de equipamiento HF en la familia de frecuencia SAM 2, o bien implementará adicionalmente ADS-C y CPDLC para gestionar el tráfico en el citado espacio aéreo o la implantación de ambas alternativas. La fecha establecida para finalizar esta tarea es el 31 de agosto de 2011.
3. En caso que lo anterior no sea viable evaluará la posibilidad de alcanzar un acuerdo operacional con Argentina o Brasil para delegar en forma provisional el Sector Oceánico de la FIR Montevideo hasta tanto cuente con los medios apropiados para prestar los servicios ATS que corresponden y garantizar la seguridad operacional en el área analizada. La fecha establecida para finalizar esta tarea es el 31 de agosto de 2011.

4. Entre los procedimientos de coordinación de los sobrevuelos en el espacio aéreo de las FIRs Comodoro Rivadavia y Ezeiza (Argentina), FIR Montevideo (Uruguay) y FIR Atlántico (Brasil) se evaluaron y acordaron los siguientes y que se suman a los actuales procedimientos establecidos:
 - a) Continuar o en caso de no haberlo hecho, implantar el Programa de prevención de errores en el ciclo de comunicación entre ACC adyacentes aprobado mediante la Conclusión 15/36.
 - b) Analizar, mejorar y de ser el caso implementar los Procedimientos Transitorios para la Coordinación ATS en las FIR mencionadas.
 - c) Cuando sea oportuno, incluir dichos procedimientos así como otras medidas de encaminamiento del tráfico en el área en una carta de acuerdo operacional (LOA) entre las administraciones involucradas.
 - d) Que Uruguay continúe con las coordinaciones iniciadas, siga recopilando la información llevada a cabo hasta la fecha en cuanto a la recepción de FPL y mensajes asociados así como la estadística de esa información y que la misma sea enviada a las partes involucradas.
 - e) Que Argentina inicie la misma recopilación de datos sobre FPLs y mensajes asociados y comparta dicha información con los demás Estados involucrados.
 - f) Que Brasil, cuando identifique algún LHD lo envíe a la brevedad posible a los Estados involucrados a fin de permitir analizar en forma inmediata las causas que llevaron al informe LHD.
 - g) Cualquier otra medida que los Estados estimen pertinente.

2.12 Se espera que una vez implementadas las medidas antes mencionadas se pueda reducir el número de incidentes y LHD relacionados con la falta de coordinación del tránsito aéreo entre las FIRs Atlántico (Brasil), Montevideo (Uruguay), Ezeiza y Comodoro Rivadavia (Argentina) de acuerdo a lo siguiente:

- 40% al cumplirse el primer año de implantación de las medidas acordadas;
- 70% en el segundo año; y
- 90 % en el tercer año.

3 Acción sugerida

3.1 Tomar nota de la información proporcionada y de ser el caso, los Estados que así lo dispongan utilicen la información aquí presentada como referencia para la solución de sus LHD.