



**Cuestión 7 del  
Orden del Día:           Otros asuntos**

**Excepción para el llenado de aeródromo de alternativa de destino**

(Presentada por IATA)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio presenta los requerimientos expresados en el Anexo 6, Parte I de la OACI, que permiten a las aerolíneas exceptuar el llenado del aeródromo de alternativa de destino, indicados en el Anexo 2 y el formato de FPL del Doc. 4444.	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 6 de la OACI</li><li>• Doc. 4444</li></ul>	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	<i>B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea D - Desarrollo económico del transporte aéreo E - Protección del medio ambiente</i>

**1.           Introducción**

1.1.           La Enmienda 36 del Anexo 6, Parte I, “*Disposiciones de selección aeródromo de alternativa y de planificación de combustible*“, fue parte de una iniciativa conjunta de la IATA y la OACI para mejorar la eficiencia del combustible de las aeronaves y reducir emisiones. Se necesitaba un enfoque realista, moderno que tenga en cuenta la experiencia operativa, las nuevas tecnologías y las capacidades avanzadas de las aeronaves mientras se proporcionan operaciones seguras a través de la utilización de métodos modernos, incluyendo el análisis de datos operativos y de gestión de riesgos de seguridad operacional (SRM). La función de redactar la modificación la realizó el Grupo de Operaciones en 2008 y fue llevada a cabo a través de una serie de reuniones y correspondencia entre los miembros.

1.2.           El propósito principal de la Enmienda 36 fue introducir criterios de planificación armonizadas a nivel mundial, para la selección de aeródromos de alternativa y el cálculo del suministro total de combustible para el pre-vuelo.

1.3.           Bajo las condiciones mencionadas en la Enmienda 36, la excepción para evitar la selección de un aeródromo de alternativa de destino fue una opción viable para las compañías aéreas, mientras que incrementan la eficiencia y reducen la emisión de CO<sub>2</sub>, manteniendo un alto nivel de seguridad de las operaciones.

## 2. **Requerimientos para poder cumplir con la excepción: “PARA LOS USUARIOS DE ESPACIO AÉREO”**

2.1. El Anexo 6 de la OACI, Parte I, bajo el Título 4.3.4.3 ‘Aeródromos de alternativa de destino’, Párrafo 4.3.4.3.1, especifica que:

*“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 desde el aeródromo de salida, o desde el punto de nueva planificación en vuelo al aeródromo de destino sea tal que, teniendo en cuenta todas las condiciones meteorológicas y la información operacional relativa al vuelo, a la hora prevista de su utilización, exista certidumbre razonable de que:*

- 1) la aproximación y el aterrizaje pueden hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; y*
- 2) pueden utilizarse pistas distintas a la hora prevista de utilización del aeródromo de destino con una pista, como mínimo, destinada a un procedimiento de aproximación por instrumentos operacional;”*

*Nota 1 - Pistas distintas son dos o más pistas en el mismo aeródromo configuradas de modo tal que si una pista está cerrada, pueden realizarse operaciones en la otra pista (o pistas).*

2.2. Bajo el mismo capítulo, en el Párrafo 4.3.6.3, se menciona entre otras consideraciones, que el cálculo del combustible previo al vuelo incluirá:

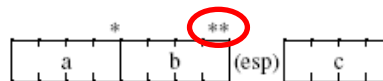
*“cuando se efectúa un vuelo sin aeródromo de alternativa de destino, la cantidad de combustible que se necesita para que pueda volar durante 15 minutos a velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) sobre la elevación del aeródromo de destino en condiciones normales;”*

## 3. **Requerimientos para poder cumplir con la excepción: “PARA LAS UNIDADES ATS”**

3.1. El Apéndice 3, Página A3-21, del Documento 4444, hace mención al contenido y formato de los mensajes ATS.

3.2. El formato del tipo de campo 16, cuenta con 3 elementos descritos:

- a) Aeródromo de destino
- b) Duración total prevista; y
- c) Aeródromos de alternativa de destino



3.3. La explicación al pie de la descripción del elemento “b”, identificado con el símbolo “\*\*\*”, sostiene que en este elemento, es decir en “duración total prevista”, podría terminar el mensaje FPL (obviando el elemento “c” correspondiente a “aeródromos de alternativa de destino”), previo acuerdo entre las dependencias ATS interesadas o cuando así lo prescriban los acuerdos regionales de navegación aérea.

\*\* Este campo puede terminar aquí en los mensajes FPL cuando se haya acordado por las dependencias ATS interesadas o así lo prescriban los acuerdos regionales de navegación aérea.

3.4. Luego de algunas pruebas realizadas con Estados y los centros de control de distintos proveedores en la región, se encontró lo siguiente:

*Algunas interfaces de FPLs exigen llenar el aeródromo de alternativa de destino y consideran este campo como mandatorio. Esto no ocurre con todos los proveedores de sistemas automatizados.*

#### 4. **Resumen**

4.1. Las condiciones para que los usuarios puedan aplicar a esta excepción de llenado de aeródromo de alternativa de destino en el FPL, están claramente mencionadas en el Anexo 6 de la OACI, las cuales son producto de un grupo especializado de expertos convocados por OACI a través de una serie de reuniones que originan los cambios mencionados en la Enmienda 36 al Anexo en mención.

4.2. Los Estados de la CAR/SAM aceptaron la Enmienda 36 al Anexo 6 emitida en el 2012, sin declarar diferencias, sin embargo algunas unidades ATS e inclusive algunas guardias, desconocen el mismo aduciendo distintos criterios personales de seguridad operacional.

4.3. Muchos Estados si han puesto en práctica las excepciones mencionadas en el Anexo 6, autorizando al usuario la presentación del FPL (específicamente para vuelos hacia EEUU); sin embargo otras unidades ATS han rechazado el FPL, ya que de acuerdo a lo expuesto en el numeral 3.3 y 3.4 de esta nota de estudio, no existe uniformidad en cuanto a esta parte del formato de mensaje, de planes de vuelos en la región.

4.4. Han habido reportes de desvíos por FPL rechazados de FIRs intermedias a la ruta del vuelo (sobrevuelo), las cuales exigían el llenado del aeródromo de alternativa de destino, a pesar que las unidades ATS del aeródromo de salida y de destino, no tenían inconveniente alguno en reconocer las excepciones del Anexo 6.

#### 5. **Acción sugerida**

5.1. Se invita a la reunión a revisar la información proporcionada, para:

- a) obtener consenso y lograr acuerdo regional sobre la interpretación de estos párrafos, para unificar el criterio de aplicación utilizado por los ANSPs, de acuerdo a lo estipulado en el Anexo 6 y Doc.4444 de la OACI;
- b) armonizar los requerimientos de especificaciones técnicas para los centros de controles o interfaces de transmisión de FPLs, que permita a las unidades ATS poder aplicar sin inconveniente lo estipulado en el anexo 6 de la OACI.