



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

GTE/19 — NI/17  
21/10/19

**Décimo novena Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)  
(GTE/19)**

Barranquilla, Colombia, 18 al 22 de noviembre de 2019

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Revisión de los resultados del análisis de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD)**

**ERRORES DE COORDINACIÓN OCASIONADOS POR INTERPRETACIÓN INCORRECTA DE CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL**

(Presentada por Jamaica)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Una Carta de Acuerdo (LoA) operacional establece los procedimientos operativos y de coordinación que se aplicarán entre los Estados signatarios pertinentes a las aeronaves que cruzan un límite común. Se cumplirán las pautas documentadas a menos que se emplee otra forma de colaboración para garantizar la seguridad de las aeronaves involucradas.	
<b>Acción:</b>	Mejora de seguridad operacional.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Doc 4444 – ATM – <i>Gestión de Tránsito Aéreo</i> de la OACI</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Las LoA operativas, aunque han estado en vigencia durante décadas, no son infalibles y pueden estar sujetas a malas interpretaciones, por lo tanto, se pueden requerir aclaraciones periódicamente.

1.2 Se convierte una preocupación de seguridad operacional cuando los Estados signatarios están operando sin una comprensión común de los requisitos.

1.3 Para garantizar que la seguridad operacional nunca se vea comprometida, se necesitan acciones inmediatas para estandarizar estos procedimientos; mediante las cuales las partes interesadas conocen los procedimientos operativos y la metodología correcta para aplicarlos.

## **2. Justificación**

2.1 Debido al hecho de que no todas las Regiones de Información de Vuelo (FIR) tienen cobertura total de radar dentro de su espacio aéreo, se debe tener el debido cuidado en la aplicación de la separación sin radar en estas áreas.

2.2 Los estándares de separación longitudinal y lateral descritos en la LoA representan los criterios aceptables de la Unidad de Centro de control de área (ACC) receptora.

2.3 El incumplimiento de estas estipulaciones puede dar lugar a situaciones inseguras dentro del espacio aéreo de la Unidad receptora.

## **3. Procedimientos de coordinación**

3.1 Las condiciones mencionadas en la sección '*Procedimientos de coordinación*' de la LoA en relación con el cambio en el plan de vuelo se refieren a una solicitud de aprobación que realiza la Unidad de transferencia cuando una aeronave se encuentra cerca del límite de la FIR.

3.2 En tales casos, la situación existente y el posible efecto que este cambio/solicitud tendrá en la situación del tránsito prevaeciente se indicará claramente a la Unidad receptora para su aprobación.

## **4. Acciones sugeridas**

4.1 Se solicita a la Reunión que:

- a) tome nota de la información proporcionada en esta Nota de Estudio;
- b) adopte este principio como una alta prioridad para la región para mejorar la eficiencia operativa y mejorar la seguridad operacional; y
- c) cuando sea necesario, reestructurar las LoA para incluir la aclaración proporcionada.