

**Convenio Específico entre la Fuerza Aérea Argentina y la Administración Nacional de Aviación Civil para el Uso Flexible del Espacio Aéreo en las Zonas Restringidas dentro del espacio aéreo superior.**

Entre la FUERZA AÉREA ARGENTINA (en adelante también denominada “FAA”), representada en este acto por el Brigadier General Enrique Víctor AMREIN, en su carácter de Jefe del Estado Mayor General de ese organismo, con domicilio legal en Avenida Pedro Zanni N° 250 – Piso 5 – Sector Blanco – Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por una parte; y la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (en adelante también denominada “ANAC”) representada en este acto por el Ing. Juan Pedro IRIGOIN, en su carácter de Administrador Nacional de Aviación Civil, con domicilio en la Avenida Paseo Colón N° 1452 de la misma Ciudad, por la otra.

Las partes mencionadas anteriormente se denominarán individual e indistintamente “Parte” o como respectivamente se consignó en el párrafo precedente, y en conjunto “Partes”.

En este mismo acto toman conocimiento la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO (en adelante también denominada “EANA SE”), representada por su Presidente, Dr. Agustín RODRÍGUEZ GRELLET, y la DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (en adelante también denominada “DNCTA”), representada en este acto por el Secretario de Estrategia y Asuntos Militares, Lic. Horacio Aldo CHIGHIZOLA, ambos como Proveedores de Servicios de Navegación Aérea.

**CONSIDERANDO:**

- I. Que la ANAC como Autoridad Aeronáutica y la FAA como Autoridad Aeroespacial Militar celebraron un Convenio Marco de Colaboración con el propósito de establecer los lineamientos generales de cooperación y colaboración recíprocas.
- II. Que el Convenio Marco de Colaboración mencionado en el Considerando anterior prevé la suscripción de convenios específicos.



FUERZA AÉREA ARGENTINA

**ANAC** | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

**III.** Que las Partes proyectan realizar cambios en las normas previstas para las áreas restringidas que están siendo utilizadas por la FAA, el EJÉRCITO ARGENTINO y la ARMADA de la REPÚBLICA ARGENTINA, al efecto de lograr el uso equilibrado y equitativo del espacio aéreo por parte de usuarios civiles y militares, aplicando una coordinación estratégica e interacción dinámica, propiciándose de esta manera la implantación de trayectorias óptimas de vuelos, reduciendo los costos operativos de los usuarios y protegiendo al mismo tiempo el medio ambiente.

**IV.** Que las Partes reconocen que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y militar, y que gran parte de las instalaciones y servicios destinados a la navegación aérea se encuentran a disposición de aquellas.

**V.** Que la utilización conjunta (aviación civil y militar) del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios destinados a la navegación aérea, se dispondrá mediante la aplicación de procedimientos consensuados con los usuarios de tal forma que permita resguardar la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la aviación civil, y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar.

**VI.** Que el presente Convenio Específico contribuirá al diseño de nuevas rutas con trayectorias que cruzarán las áreas restringidas obrantes en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP por sus siglas en inglés), redirigiendo los flujos de tránsito en forma más eficiente, reduciendo consumos de combustible y aminorando el CO<sub>2</sub>, en beneficio del medio ambiente.

**VII.** Que el cumplimiento de lo acordado en el presente Convenio Específico permitirá que la ANAC, a través de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (EANA SE y DNCTA), planifique y desarrolle la optimización de las rutas de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS por sus siglas en inglés) abarcando a todas las Regiones de Información de Vuelo (FIR por sus siglas en inglés) de la REPÚBLICA ARGENTINA.

**VIII.** Que mediante el presente Convenio Específico las Partes alcanzarán:

- a) Mutua confianza y entendimiento, valores primordiales para la colaboración;
- b) Alto nivel de seguridad operacional y eficiencia, valores comunes de la aviación civil y militar. En lo particular, para la aviación civil la eficiencia significa mayor capacidad, menos demoras y reducción de los costos, del consumo de combustible y de las emisiones de CO<sub>2</sub>; mientras que para la aviación militar significa eficacia de las misiones (en tiempos de paz y de crisis), entrenamiento



FUERZA AÉREA ARGENTINA

**ANAC** | AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

realista, mayor capacidad, menos demoras y reducción de los costos, del consumo de combustible y de las emisiones de CO<sub>2</sub>;

- c) Cooperación y coordinación para maximizar los canales de comunicación mutua;
- d) Potenciar el inter-funcionamiento civil-militar, esencial para optimizar el uso seguro y eficiente del espacio aéreo para todos los usuarios;

En función de lo hasta aquí sostenido, las Partes celebran el presente Convenio Específico:

**CLÁUSULA PRIMERA: Alcance.** El presente Convenio Específico rige para las FIR bajo responsabilidad de las Partes.

**CLÁUSULA SEGUNDA: Objeto.** Las Partes acuerdan flexibilizar el uso del espacio aéreo estableciendo un procedimiento que permita, manteniendo los niveles aceptables de seguridad operacional, el uso de las áreas restringidas que a la fecha son utilizadas para el entrenamiento de las Fuerzas Armadas de la REPÚBLICA ARGENTINA.

**CLÁUSULA TERCERA: Fases.** Las Partes desarrollarán la implementación del Uso Flexible del Espacio Aéreo (FUA por sus siglas en inglés) en DOS (2) fases conforme se detalla en el Anexo del presente Convenio Específico.

**CLÁUSULA CUARTA: Modificación.** Cualquiera de las Partes podrá requerir a la otra la modificación o revisión total o parcial del presente Convenio Específico, debiendo ser considerado y eventualmente modificado en consenso entre ellas.

En prueba de conformidad se firman CUATRO (4) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a los 12 días del mes de octubre de 2017.

Ing. Juan Pedro IRIGOIN  
Administrador Nacional de Aviación Civil

Brig. Gral. Enrique Víctor AMREIN  
Jefe del Estado Mayor Gral. de la FAA

Toman conocimiento

Dr. Agustín RODRÍGUEZ GRELLET  
Presidente de la EANA SE

Lic. Horacio A. CHIGHIZOLA  
Secretario de Estrategia y Asuntos Militares

Las Fases del FUA, conforme lo dispuesto en la Cláusula Tercera serán las siguientes:

a) Fase I

27 – SAR – UNL, H24 u horarios nocturnos.

Modificación Normativa requerida:

AIP (Propuestas)

Circular Operativa (Elaboración y Difusión)

b) Fase II

Restantes Zonas Restringidas (SAR por sus siglas en inglés).

Para el desarrollo de la Fase I se realizarán las siguientes acciones:

**1.1. HORARIOS.**

**1.1.1. Espacio aéreo inferior.**

En el espacio aéreo inferior los horarios se mantendrán como actualmente figuran en AIP ENR-5.1.

**1.1.2. Espacio aéreo superior.**

En el espacio aéreo superior todas las SAR descritas en AIP ENR-5.1 no tendrán horario de activación y estarán por defecto desactivadas “hasta su activación”.

**1.2. LÍMITES VERTICALES.**

Todas las SAR que actualmente son ilimitadas (UNL por su abreviatura en inglés) permanecerán como lo están, quedando todas sujetas a “activación”.

**1.3. LÍMITES LATERALES**

Se mantienen los límites laterales conforme AIP ENR-5.1.



FUERZA AÉREA ARGENTINA

**ANAC** | AVIACIÓN CIVIL  
ARGENTINA

#### **1.4. TIEMPO DE ACTIVACIÓN.**

La unidad militar que comunique la activación de una SAR en el espacio aéreo superior, notificará la hora de inicio y fin de la activación. Dicha notificación debe realizarse como mínimo DOS (2) horas antes de la activación a efectos de permitir realizar la evaluación del tránsito afectado, las medidas que se deberán tomar y la publicación del Aviso a los Aviadores (NOTAM por su abreviatura en inglés) de activación de la SAR.

##### **1.4.1. Finalización anticipada.**

En caso de que el espacio reservado no se utilice hasta la hora prevista de finalización, la unidad militar lo informará al supervisor del Centro de Control de Área (ACC por sus siglas en inglés) de jurisdicción para que dicho espacio aéreo pueda volver a ser utilizado por aeronaves civiles antes del tiempo impuesto en el NOTAM de activación.

##### **1.4.2. Reserva no programada.**

En caso de ser necesario y por excepción, se podrá activar la SAR con un tiempo inferior al descrito anteriormente.

Para la activación se deberá coordinar con la dependencia de jurisdicción que resulte afectada para salvaguardar la integridad de cualquier vuelo que pudiese resultar perjudicado.

##### **1.4.3. Tránsito en imposibilidad de desvío.**

Si algún tránsito por motivo de riesgo de su seguridad (meteorología o emergencias) estuviese en imposibilidad de modificar su trayectoria y evitar el sobrevuelo de la SAR que está en proceso de activación, se coordinará con la unidad militar que comunicó la activación, una nueva hora de inicio.

#### **1.5. MEDIOS DE COMUNICACIÓN.**

Se consideran medios fehacientes de comunicación los mensajes aeronáuticos, correos electrónicos oficiales o faxes oficiales, más allá de las comunicaciones telefónicas de coordinación que se pudieran realizar.



FUERZA AÉREA ARGENTINA

## **1.6. MENSAJE DE ALERTA EN CARTAS DE NAVEGACIÓN.**

La leyenda que informa la situación de activación de las SAR en las cartas de navegación será la siguiente: “Atención: las rutas ATS XXX no se utilizarán cuando estén activadas las SAR que cruzan”.

## **1.7. PROCEDIMIENTO DE CONTINGENCIAS, SITUACIONES ANÓMALAS Y FALLA DE COMUNICACIONES.**

### **1.7.1. Falla en las comunicaciones con ACFT**

Ante una falla de comunicaciones con una aeronave (ACFT por su abreviatura en inglés) que esté afectando o se encuentre pronta a afectar una SAR, se suspenderá la activación de la SAR hasta tener certeza de la posición de la ACFT.

### **1.7.2. Falla en las comunicaciones terrestres (ACC – Organismo que comunicó la activación)**

En caso de que la activación haya sido aprobada e informada a la unidad militar, el ACC mantendrá la SAR activa según la notificación presentada hasta poder restablecer el contacto.

Cuando la notificación aún no haya sido aprobada, la SAR se mantendrá desactivada hasta que logren restablecerse las comunicaciones.

### **1.7.3. ACFT en Contingencia o situaciones anómalas**

Si alguna ACFT por motivos de fuerza mayor (Ej.: ACFT sanitarias, en emergencia, etc.) se viese obligada o necesitase atravesar una SAR pronta a activarse o ya activa, se coordinará la suspensión de las actividades militares dentro de dicha zona hasta que la ACFT haya liberado el espacio de la SAR.

-----