
TRANSFERENCIA DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONTROL DE UNA AERONAVE

MANUAL

Primera edición: Julio de 2021

Revisado y aprobado para su publicación por
el director de Formación y el director de Operaciones



Responsabilidad del Control

Todo vuelo controlado estará, en todo momento, bajo el control de una sola dependencia de control de tránsito aéreo. Sin embargo, el control de una aeronave o de grupos de aeronaves podrá delegarse a otras dependencias, siempre que quede asegurada la coordinación entre todas las interesadas.

Transferencia de la Responsabilidad del Control

1. La responsabilidad del control de una aeronave se transferirá de una dependencia de control de tránsito aéreo a otra de forma silenciosa, es decir sin previa coordinación oral o escrita entre ellas, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

CONDICIONES GENERALES

- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer libre de conflicto.
- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer separada del terreno de acuerdo a las mínimas de separación con el terreno.
- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer separada de cualquier otra de acuerdo a las mínimas de separación por estela turbulenta.
- ✓ Si, debido a la clase de espacio aéreo, no se provee separación, la aeronave deberá tener a la vista a cualquier otra que sea tránsito esencial.

- ✓ La aeronave deberá estar dentro del área de responsabilidad de la dependencia transferidora, pero cerca de abandonarla, y su entrada al área de responsabilidad de la dependencia aceptante deberá estar prevista para cuando ésta haya aceptado la responsabilidad del control.
- ✓ La aeronave deberá tener la información de su etiqueta actualizada con las últimas instrucciones y autorizaciones que ha recibido.
- ✓ Las aeronaves en el aire deberán tener su transpondedor en modo C.

CONDICIONES PARTICULARES

Puesto de Autorizaciones (DEL) --> Controlador de Movimiento en Superficie (GND)

- ✓ La aeronave deberá estar manteniendo su posición.
- ✓ La aeronave deberá estar autorizada a la puesta en marcha.

Controlador de Movimiento en Superficie (GND) --> Controlador de Torre (TWR)

- ✓ La aeronave deberá estar autorizada a rodar a un punto de espera de su pista de salida o de cualquier pista activa.

Con el propósito de conducir el tránsito de manera eficiente, se recomienda iniciar esta transferencia antes que la aeronave llegue al punto de espera.

Entre Controladores de Movimiento en Superficie (GND) --> (GND)

- ✓ La aeronave deberá estar autorizada a rodar a la calle de rodaje más cercana al límite del área de responsabilidad de la dependencia transferidora.

Con el propósito de conducir el tránsito de manera eficiente, se recomienda iniciar esta transferencia antes que la aeronave llegue a la calle de rodaje limítrofe.

Controlador de Torre (TWR) --> Controlador de Aproximación (APP)

- ✓ La aeronave en salida por instrumentos deberá haber mantenido un ascenso estable y pasado, como mínimo, 1000 pies sobre el terreno.
- ✓ La aeronave en salida visual deberá haber notificado el punto de notificación visual fuera de la zona de control.
- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer separada horizontalmente, como mínimo, 5 millas de cualquier otra.
- ✓ O, la aeronave deberá estar y permanecer separada verticalmente, como mínimo, 1000 pies de cualquier otra.

Controlador de Aproximación (APP) --> Controlador de Área (CTR)

- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer separada horizontalmente, como mínimo, 5 millas de cualquier otra.
- ✓ O, la aeronave deberá estar y permanecer separada verticalmente, como mínimo, 1000 pies de cualquier otra.
- ✓ En condiciones ideales, la aeronave deberá estar y permanecer separada 10 millas de cualquier otra en su misma ruta.

Con el propósito de conducir el tránsito de manera eficiente, se recomienda iniciar esta transferencia 10 millas antes del límite lateral o 3000 pies antes del límite vertical del área de responsabilidad de la dependencia transferidora.

Entre Controladores de Área (CTR) --> (CTR)

- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer separada horizontalmente, como mínimo, 10 millas de cualquier otra.
- ✓ O, la aeronave deberá estar y permanecer separada verticalmente, como mínimo, 1000 pies de cualquier otra.
- ✓ En condiciones ideales, la aeronave deberá estar y permanecer separada 15 millas de cualquier otra en su misma ruta.

Con el propósito de conducir el tránsito de manera eficiente, se recomienda iniciar esta transferencia 10 millas antes del límite lateral o 3000 pies antes del límite vertical del área de responsabilidad de la dependencia transferidora.

Controlador de Área (CTR) --> Controlador de Aproximación (APP)

- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer separada horizontalmente, como mínimo, 5 millas de cualquier otra.
- ✓ O, la aeronave deberá estar y permanecer separada verticalmente, como mínimo, 1000 pies de cualquier otra.
- ✓ En condiciones ideales, la aeronave deberá estar y permanecer separada 10 millas de cualquier otra en su misma ruta.

Con el propósito de conducir el tránsito de manera eficiente, se recomienda iniciar esta transferencia 10 millas antes del límite lateral o 3000 pies antes del límite vertical del área de responsabilidad de la dependencia transferidora.

Entre Controladores de Aproximación (APP) --> (APP)

- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer separada horizontalmente, como mínimo, 5 millas de cualquier otra.
- ✓ O, la aeronave deberá estar y permanecer separada verticalmente, como mínimo, 1000 pies de cualquier otra.
- ✓ En condiciones ideales, la aeronave deberá estar y permanecer separada 10 millas de cualquier otra en su misma ruta.

Con el propósito de conducir el tránsito de manera eficiente, se recomienda iniciar esta transferencia 10 millas antes del límite lateral del área de responsabilidad de la dependencia transferidora.

Controlador de Aproximación (APP) --> Controlador de Torre (TWR)

- ✓ La aeronave en llegada visual deberá estar alejada, como mínimo, 3 millas del punto de notificación visual de entrada a la zona de control.
- ✓ La aeronave deberá estar y permanecer separada horizontalmente, como mínimo, 5 millas de cualquier otra.
- ✓ O, la aeronave deberá estar y permanecer separada verticalmente, como mínimo, 1000 pies de cualquier otra.
- ✓ En la derrota de aproximación final, la aeronave deberá estar establecida en el procedimiento autorizado.

Con el propósito de conducir el tránsito de manera segura, se recomienda iniciar esta transferencia 5 millas antes del límite lateral del área de responsabilidad de la dependencia transferidora. Si la aeronave está en la derrota de aproximación final, se recomienda iniciarla 10 millas antes del umbral.

Controlador de Torre (TWR) --> Controlador de Movimiento en Superficie (GND)

- ✓ La aeronave deberá haber abandonado la pista.

Con el propósito de conducir el tránsito de manera eficiente, se recomienda iniciar esta transferencia apenas la aeronave abandone la pista.

Controlador de Movimiento en Superficie (GND) --> Puesto de Autorizaciones (DEL)

- ✓ La aeronave deberá estar en su puesto de estacionamiento.

2. Cuando las condiciones prescritas anteriormente se cumplan, se recomienda iniciar las transferencias a EuroControl 15 millas antes del límite lateral o 5000 pies antes del límite vertical del área de responsabilidad de la dependencia transferidora.

3. Cuando las condiciones prescritas anteriormente se cumplan o la dependencia aceptante haya aceptado otras, la responsabilidad del control de una aeronave se transferirá de la siguiente manera:

(a) La dependencia transferidora transferirá las comunicaciones y la etiqueta de la aeronave a la dependencia aceptante.

(b) La dependencia aceptante recibirá las comunicaciones y, solo entonces, aceptará la etiqueta de la aeronave. *La aceptación de la etiqueta pone fin a la transferencia y le informa a la dependencia transferidora que la dependencia aceptante ha asumido la responsabilidad del control de la aeronave.*

4. Cuando las condiciones prescritas anteriormente no se cumplan, la dependencia transferidora deberá coordinar oralmente o por escrito con la dependencia aceptante. Si la primera inicia la transferencia sin hacer lo anterior y la segunda no puede aceptar las nuevas condiciones, ésta deberá rechazar la responsabilidad del control de la aeronave de la siguiente manera:

(a) La dependencia transferidora transferirá las comunicaciones y la etiqueta de la aeronave a la dependencia aceptante.

(b) La dependencia aceptante recibirá las comunicaciones, las transferirá de vuelta a la dependencia transferidora y, solo entonces, rechazará la etiqueta de la aeronave. *El rechazo de la etiqueta pone fin a la transferencia y le informa a la dependencia transferidora que la dependencia aceptante no ha asumido la responsabilidad del control de la aeronave. Cuando esto ocurra, es responsabilidad de ambas que el motivo sea puesto en común.*

Con el propósito de conducir el tránsito de manera segura, la dependencia aceptante, una vez recibidas las comunicaciones, podrá instruir a la aeronave a realizar maniobras que eviten el peligro de colisión o cualquier situación desfavorable, transferir las comunicaciones de vuelta a la dependencia transferidora y rechazar la etiqueta.

5. Las condiciones prescritas en los procedimientos operativos estándar y las cartas de acuerdo locales e internacionales reemplazarán a las de este documento.

Coordinación entre Dependencias

1. La coordinación entre dependencias tiene como propósito la aceptación de las condiciones de la transferencia del control por parte de la dependencia aceptante o el intercambio de información relevante, y se deberá hacer de la siguiente manera:

- (a) La dependencia transferidora solicitará la coordinación oral en una frase que solo incluya el indicativo de la dependencia aceptante seguido del suyo.
- (b) La dependencia aceptante informará a la dependencia transferidora cuando está lista para recibir la coordinación.
- (c) *La coordinación escrita iniciará aquí.* La dependencia transferidora explicará a la dependencia aceptante las condiciones o información relevante de manera clara, concisa y breve.
- (d) La dependencia aceptante aceptará o rechazará las condiciones, o confirmará la recepción de la información relevante.

La coordinación deberá iniciarse de forma oportuna, temprana y dentro del área de responsabilidad de la dependencia transferidora, de tal manera que se mantenga la seguridad y eficiencia del flujo de tránsito aéreo.

2. Las autorizaciones cuyo límite está en el área de responsabilidad de otra dependencia de control y no corresponden a un procedimiento por instrumentos publicado en la AIP, deberán coordinarse antes de entregarse.

3. El control de una aeronave o de grupos de aeronaves delegado a una dependencia distinta a la cual le pertenece el área de responsabilidad por la que transitan, deberá coordinarse.

Anexos

Los siguientes anexos ejemplifican algunas situaciones dónde se aplican los procedimientos descritos en este documento.

- ✓ **ANEXO I:** https://youtu.be/qCipA9pX_1A
- ✓ **ANEXO II:** <https://youtu.be/Y-LDBYagEL8>

**Este documento está basado en las Standardised European Rules of the Air (SERA), el Reglamento de Circulación Aérea (RCA) y el Real Decreto 552/2014.*