

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL SUSCRITA ENTRE LOS CENTROS DE CONTROL DE ÁREA DE CÓRDOBA Y LA PAZ

1 INTRODUCCIÓN

Fecha de efectividad: 18 de Noviembre de 2010

1.1 OBJETIVO

1.2.1 El objetivo de esta Carta de Acuerdo, es de establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo entre las Regiones de Información de Vuelo (FIR) Córdoba y La Paz, los puntos de transferencia de control y de comunicaciones, como así mismo detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre los Centros de Control, parte de esta Carta de Acuerdo Operacional.

1.3 EXTENSIÓN

1.3.1 Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional suplementan o detallan, cuando así se requiera, los procedimientos prescritos por la Organización de Aviación Civil (OACI) en los documentos pertinentes y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR CÓRDOBA y LA PAZ.

1.3.2 La presente Carta de Acuerdo Operacional consta de CINCO (5) Apéndices.

Apéndice 1 – Tabla de referencia para la transferencia de responsabilidades.

Apéndice 2 – Tabla de referencia para el intercambio de mensajes ATS.

Apéndice 3 – Procedimientos RVSM

Apéndice 4 – Medidas de Contingencia ATS:

Apéndice - 4 a) Medidas de Contingencia ATS de la FIR Cordoba

Apéndice - 4 b) Medidas de Contingencia ATS de la FIR La Paz

Apéndice 5 - Planes de Vuelo Repetitivo.

2 ENCAMINAMIENTO DEL TRÁNSITO AÉREO

2.1 El tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR indicadas, será encaminado por las rutas ATS especificadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y Cartas de Navegación de los Estados afectados por este Acuerdo, pudiéndose utilizar trayectorias que difieran de lo anteriormente mencionado, previa coordinación y acuerdo entre ambos

Centros de Control, cuando surjan circunstancias que afecten la seguridad de vuelo.

2.2 El tránsito aéreo IFR que utilice el espacio aéreo RVSM entre FL290 y FL410, ambos niveles inclusive, será encaminado de acuerdo con 2.1. Además, se deberán utilizar los niveles de vuelo publicado en el APÉNDICE 3, PÁRRAFO 3.2 a esta Carta de Acuerdo Operacional, tanto para el tránsito que ingrese o salga de la FIR CÓRDOBA y/o FIR LA PAZ según corresponda.

2.2.1 Los procedimientos de control de tránsito aéreo y de contingencia RVSM, serán los estipulados en el APÉNDICE 3 de esta Carta de Acuerdo Operacional.

2.3 El tránsito aéreo VFR que atraviese el límite común de las FIR mencionadas, deberá utilizar los niveles de vuelo de acuerdo con lo siguiente:

a) El tránsito VFR que ingrese a la FIR La Paz, deberá ascender o descender a un nivel previamente coordinado entre el ACC La Paz y el ACC Cordoba de acuerdo a a tabla de niveles del Apéndice 3 del Anexo 2 de la OACI, nivel de vuelo VFR en concordancia a la derrota, como limite superior FL195.(Ej. Si esta con FL190, al ingreso debe estar con FL195 o FL185).

b) El tránsito VFR que ingrese a la FIR Cordoba, deberá ascender o descender a un nivel IFR previamente coordinado entre el ACC Cordoba y el ACC La Paz, en concordancia a la derrota (Ej. Si la aeronave esta con FL185, al ingreso debe estar con FL 190 o FL180).

2.4 No se aceptara el ingreso de aeronaves a las FIRs Córdoba y La Paz, sin la presentación del Plan de Vuelo respectivo, no obstante cuando el Centro de Control aceptante manifieste no haber recibido el respectivo plan de vuelo, debido a fallas en la red AFTN, el Centro de Control transferidor deberá informar vía circuitos orales de coordinación, los datos esenciales del plan de vuelo actualizado.

3. **SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO**

3.1 Cuando se proporcione servicio de información de vuelo, se efectuará la coordinación correspondiente con respecto a los vuelos VFR e IFR que atraviesen el límite común de las Regiones de Información de Vuelo. Esta coordinación incluirá la transmisión de la siguiente información sobre los vuelos en cuestión:

- a) Partes apropiadas del Plan de vuelo actualizado,
- b) La hora en que se estime sobre el punto de transferencia acordado;

c) La hora en que se efectuó el último contacto con la aeronave.

3.2 La información indicada se transmitirá por lo menos QUINCE (15) minutos antes que la aeronave salga de la Región de Información de Vuelo, a cargo del Centro de Control de Área que la origine.

4. SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA

4.1 Transferencia de responsabilidades y de comunicaciones aeroterrestres.

4.1.1 A menos que se coordine de otra manera, la responsabilidad para el suministro de los servicios de tránsito aéreo será transferida del Centro transferidor al Centro aceptante, cuando este último reciba indicación de la aeronave que ha sobrevolado el punto de transferencia, especificado en el APÉNDICE 1 a esta Carta de Acuerdo Operacional, u otro punto de transferencia acordado.

4.1.2 No será necesario que el Centro aceptante notifique al Centro transferidor, cuando asuma la responsabilidad indicada en el párrafo anterior.

4.1.3 Normalmente la transferencia de las comunicaciones de una aeronave serán transferidas CINCO (5) minutos antes de la hora en que se calcula que la aeronave llegará al punto de transferencia indicada para cada ruta ATS. No obstante cuando las condiciones del tránsito aéreo así lo requieran, el Centro transferidor podrá demorar la transferencia de comunicaciones hasta que la aeronave notifique haber sobrevolado dicho punto de transferencia.

4.1.4 En el momento seleccionado para efectuar la transferencia de comunicaciones Aeroterrestres, el Centro transferidor autorizará a las aeronaves para que establezcan comunicación, con la dependencia ATS correspondiente.

4.1.5 El Centro transferidor notificará al Centro aceptante las instrucciones que hayan transmitido o que estén a punto de ser transmitidas a las aeronaves, previo a que las mismas establezcan comunicación con la dependencia ATS correspondiente.

4.1.6 El Centro aceptante se ajustará a los procedimientos prescritos por la OACI, en caso que no logre comunicación con la aeronave objeto de la transferencia.

4.1.7 El código SSR deberá ser incluido junto a la proposición de transferencia de control. Si no se ha asignado un código a la aeronave, lo hará el Centro aceptante, debiendo el Centro transferidor comunicarlo oportunamente al piloto. Los cambios de código se efectuarán cuando sea estrictamente necesario.

NOTA: Códigos SSR asignados por OACI para Argentina y Bolivia a utilizarse en esta Carta de Acuerdo Operacional:

ARGENTINA

0300/0377 0700/0777
0400/0477 2500/2577
0500/0577 2700/2777
0600/0677

BOLIVIA

3100/3177

4.2 Mínimos de separación aplicables durante la transferencia

4.2.1 Separación Longitudinal

4.2.1.1 El mínimo de separación longitudinal aplicable entre los vuelos que vayan a ser transferidos al mismo nivel de vuelo en la misma ruta ATS, otras rutas o trayectorias convergentes, no será inferior a la que se especifica para cada caso en el APÉNDICE 1 de esta Carta de Acuerdo Operacional, a menos que se coordine de otra manera.

4.2.2 Separación Vertical

4.2.2.1 Normalmente las aeronaves serán autorizadas a sobrevolar el punto de transferencia, manteniendo un nivel de vuelo especificado que será seleccionado de entre los que se indican para cada caso en los APÉNDICES 1 y 3 a esta Carta de Acuerdo Operacional. No obstante, y cuando así sea coordinado expresamente con el Centro aceptante, el Centro transferidor podrá autorizar a las aeronaves, para que crucen el punto de transferencia en ascenso o descenso, respecto al nivel de vuelo convenido previamente entre ambos ACC's.

5 COORDINACION GENERAL

5.1 Intercambio de mensajes ATS

5.1.1 La coordinación previa a la transferencia de control se efectuará mediante el intercambio de los mensajes ATS prescritos para estos fines en el Doc. 4444-ATM/501. Gestion del Tránsito Aéreo de la OACI y en especial de los siguientes:

RPL - Plan de vuelo repetitivo
FPL - Plan de vuelo presentado
CPL - Plan de vuelo actualizado
DEP - Despegue
EST - Estimado al limite
CHG - Modificación
CDN - Coordinación
ALR - Alerta
DLA - Demora
ACP - Aceptación

CLR - Autorización
TNR - Transferencia de Control
CNL – Cancelación de plan de vuelo

5.1.2 Se utilizara Circuito Oral ATS (REDDIG) como medio de comunicación principal para la coordinación entre los ACCs.

ACC La Paz	ACC Córdoba
REDDIG 2551	REDDIG 2066 - 2032

5.1.3 En caso de falla del Circuito Oral ATS (REDDIG), se utilizaran como medios alternos los siguientes sistemas de comunicación:

a) Discado directo internacional

La Paz ACC Tel/fax:	591-2-2810203
Cordoba ACC Tel/fax:	54-351-4335350 54-351-4756448
Cordoba ACC Tel:	54-351-4756450

b) AFTN

ACC LA PAZ

SLLPZRZX	ACC mensajes correspondientes a vuelos IFR
SLLPZQZX	FIC mensajes correspondientes a vuelos IFR
SLLPZFZX	ACC mensajes correspondientes a vuelos VFR
SLLPZPZX	ARO mensajes de la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo

ACC CORDOBA

SACOZRZX	ACC mensajes correspondientes a vuelos IFR/VFR
SACOZQZX	ACC mensajes correspondientes a vuelos IFR/VFR
SACOZPZX	ARO mensajes de la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo

5.1.4 Excepto por lo que se refiere a la transmisión de planes de vuelo repetitivo, que están establecidos en la Carta de Acuerdo Operacional para la utilización de los planes de vuelo repetitivos entre Argentina y Bolivia, el intercambio de información se efectuará normalmente como se indica en el APÉNDICE 5 a esta Carta de Acuerdo

5.1.5 El centro transferidor notificará al centro aceptante los cambios importantes en los datos transmitidos bajo la forma de mensaje CPL/EST.

NOTA: Los cambios importantes incluirán entre otros:

- a) Las notificaciones recibidas de las aeronaves indicando una variación en la velocidad media de más/menos CINCO (5%) respecto a la consignada en el plan de vuelo; y/o
- b) Una variación de más/menos TRES (3) minutos con respecto a la hora estimada sobre el punto de transferencia.
- c) Cambios de nivel
- d) Cualquier desviación significativa de la ruta original de la aeronave

5.2 **Tiempo para la expedición de permisos iniciales o para autorizar cambios en el plan de vuelo.**

5.2.1 A efectos de la aplicación del Capítulo 10 del Doc. 4444-ATM/501 de la OACI, solicitudes de aprobación, el tiempo límite para la coordinación previa, expedición de permisos iniciales o para autorizar en el plan de vuelo, será igual o superior a veinte (20) minutos, pero no más de sesenta (60) minutos de vuelo al punto definido para la transferencia de control.

5.2.2 El Centro transferidor no podrá cambiar el Nivel de Vuelo de una aeronave cuyo plan de vuelo ha sido coordinado, sin antes haber obtenido la aprobación del Centro aceptante, excepto ante casos de emergencia y/o por condiciones meteorológicas adversas. Posteriormente, deberá informar las nuevas condiciones de vuelo al Centro aceptante, en el menor tiempo posible.

5.2.3 Si el tiempo de vuelo desde el aeródromo de salida de una aeronave hasta el límite de un área de control adyacente, es inferior a la mínima requerida especificada en el punto 5.2.1 de esta Carta de Acuerdo Operacional, para que los datos necesarios del plan de vuelo e información de control puedan transmitirse al Centro aceptante, la coordinación se la realizará con diez (10) minutos antes de la hora prevista de despegue.

6 **SERVICIO DE ALERTA**

6.1 La responsabilidad de las tareas de coordinación para brindar el Servicio de Búsqueda y Salvamento, recaerá en aquella dependencia ATS:

- a) En cuya FIR se haya registrado la última comunicación; o
- b) En la que la aeronave se disponía a entrar, cuando se sepa que ya ha cruzado el punto de transferencia, mediante información obtenida por radiotelefonía.

7 PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA

- 7.1.1. En caso sea necesario, se aplicaran los procedimientos de contingencia descritos en el Apéndice 4 A y 4 B de esta Carta de Acuerdo Operacional.

8 RUTAS RNAV

- 8.1 Para volar las rutas RNAV5 continentales, las aeronaves deberán contar con aprobación RNAV5.
- 8.2 Aquellas que no cuenten con la aprobación RNAV5 deberán ser dirigidas por rutas ATS convencionales existentes.

9 REVISIONES

- 9.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional será revisado cuando los procedimientos indicados en la misma o en sus APÉNDICES, resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, procedimientos suplementarios y planes regionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), o cuando se habiliten nuevas instalaciones de radioayudas a la navegación, de comunicaciones o de los servicios de tránsito aéreo. En los casos de nuevas instalaciones o de modificación de las actuales, el inicio de la acción corresponderá al Estado causante. Respecto a cualquier otro caso, el Estado interesado propondrá la enmienda pertinente.
- 9.2 Si la enmienda afecta solamente a la información que se describe en algunos de los APÉNDICES, el nuevo APÉNDICE revisado pasará a formar parte de esta Carta de Acuerdo Operacional, a partir de la nueva fecha de efectividad que sea adoptada.

10 DIVULGACIÓN

- 10.1 Los Estados firmantes harán incluir en sus AIP, y en otros documentos que estimen pertinentes, aquellas partes de esta Carta de Acuerdo Operacional que sean de interés para la seguridad de las operaciones aéreas.
- 10.1.1 Asimismo, las Administraciones se comprometen dentro de sus respectivas jurisdicciones a instruir en forma directa sobre el contenido, por intermedio de los actuantes en el presente Acuerdo, al personal de los Centros de Control de Área involucrados.

11. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

- 11.1 A partir de la fecha de efectividad que se indica en el punto 1.1, los procedimientos que se describen en esta Carta de Acuerdo Operacional anulan y reemplazan a cualquier otro aplicado de común acuerdo entre los ACC's mencionados.

EN REPRESENTACIÓN DE ARGENTINA:

Daniel Horacio Movsesian
Director Nacional de Servicios
de Navegación Aérea
Administración Nacional de Aviación Civil
ANAC ARGENTINA

Jorge Roberto Cornelio
Director de Tránsito Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil
ANAC ARGENTINA

EN REPRESENTACIÓN DE BOLIVIA:

Fernando Azuga Hurtado
Jefe de Navegación Aérea
AASANA - BOLIVIA

Julio Fortún Landivar
Director de Navegación Aérea
DGAC – BOLIVIA