
	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL	
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL CON RELACIÓN A LOS AERODROMOS DE PUERTO SUAREZ Y CORUMBÁ	
		Páginas: 7

1. **INTRODUCCION**

1.1 Fecha de efectividad: 18 de Noviembre de 2010

1.2 **Objetivo.**

1.2.1 Establecer los procedimientos de coordinación y operación para los aeródromos de Puerto Suárez y Corumba

1.3 Extensión.

1.3.1 Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional completan o detallan los procedimientos prescritos por la OACI en los documentos pertinentes. Cuando sea necesario, se aplicará al tránsito aéreo que opere de acuerdo a las reglas de vuelo por instrumentos y visual en los TMA, CTR de Puerto Suárez y Corumba

1.4 **Organización del espacio aéreo**

1.4.1 Para el cumplimiento de esta Carta de Acuerdo, se han establecido en las FIR La Paz y Curitiba los siguientes espacios aéreos:

1.4.1.1 Dos zonas de control (CTR), una en cada uno de los aeródromos de Puerto Suárez y Corumba, cuyos límites serán los siguientes:

a) **LATERALES:**

1) CTR PUERTO SUAREZ – definida por un arco de circunferencia de 10 NM de radio, centrado en el NDB Puerto Suárez, y limitada al este por la frontera de Bolivia con Brasil; y

2) CTR CORUMBÁ – definida por un arco de circunferencia de 10 NM de radio, centrado en el NDB Corumba, y limitada al oeste por la frontera de Brasil con Bolivia.

NOTA: Las dos CTR serán unidas por dos rectas tangentes a las mismas.

b) **VERTICALES:**

- 1) CTR PUERTO SUAREZ – desde el suelo hasta la altitud de transición de 5000 pies; y
- 2) CTR CORUMBÁ – desde el suelo hasta la altitud de transición de 5000 pies.

1.4.1.2 Dos Áreas de Control Terminal (TMA Puerto Suárez y TMA Corumba), cuyos límites serán los siguientes:

a) **LATERALES:**

- 1) TMA PUERTO SUAREZ – definido por un arco de circunferencia de 40 NM de radio, centrado en el NDB Puerto Suárez, y limitado al este por la frontera de Bolivia con Brasil; y
- 2) TMA CORUMBÁ – definido por un arco de circunferencia de 40 NM de radio, centrado en el NDB Corumba, y limitado al oeste por la frontera de Brasil con Bolivia.

NOTA: Las dos TMA serán unidas por dos rectas tangentes a las mismas.

b) **VERTICALES:**

- 1) TMA PUERTO SUAREZ – desde 2000 pies AGL hasta el nivel de vuelo FL195; y
- 2) TMA CORUMBÁ – desde la altitud de transición de 5000 pies hasta el nivel de vuelo FL195.

1.5 Dependencias ATS.

1.5.1 Los servicios de tránsito aéreo serán suministrados por:

- a) APP Puerto Suárez en el CTR/TMA Puerto Suárez;
- b) APP Corumbá en el CTR/TMA Corumba; y
- c) APP Corumbá en la ATZ Corumba

2 PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN

2.1 Encaminamiento del tránsito aéreo en el TMA/CTR Corumba.

2.1.1 Tránsito IFR de Llegada

2.1.1.1 Las aeronaves que llegan, normalmente serán encaminadas de acuerdo con los procedimientos que figuran en las Publicaciones de Información Aeronáutica de Brasil y/o en los NOTAM pertinentes divulgados por Brasil.

2.1.1.2 No serán permitidas esperas simultáneas, a un mismo nivel o altitud, en los NDB Puerto Suárez y Corumba, debiendo existir una coordinación eficiente entre los APP involucrados

para el mantenimiento de la separación vertical entre las aeronaves en circuitos de espera en las referidas radio ayudas a la navegación.

2.1.1.3 En caso de que el NDB Corumba se encontrara fuera de servicio y mediante una coordinación previa del APP CORUMBÁ con el APP PUERTO SUAREZ, las aeronaves con destino a Corumba podrán realizar el procedimiento específico, elaborado para esta eventualidad a partir del NDB Puerto Suárez, de acuerdo a instrucciones y control del APP PUERTO SUAREZ.

2.1.1.4 El APP Corumba permite la utilización del espacio aéreo brasilero centrado en el ARP del aeropuerto de Puerto Suárez en un radio de 15 MN para la creación y utilización de procedimientos RNAV GNSS a la pista 23 del aeropuerto Salvador Ogaya de Puerto Suarez. APP Puerto Suarez, solicitará al APP Corumbá autorización para efectuar el procedimiento e informará al APP Corumbá la hora de inicio de aproximación a la pista 23 y conclusión del procedimiento.

2.1.2 Tránsito IFR de salida

2.1.2.1 Las salidas de la pista 09 de Corumba, en condiciones normales, serán autorizadas por el APP CORUMBÁ, de conformidad a los procedimientos de salida establecidos en la respectivas SID.

2.1.2.2 El APP CORUMBÁ, en coordinación con el APP PUERTO SUAREZ, no autorizará salidas IFR de la pista 27 de Corumba, durante la ejecución de las aproximaciones inicial y final para la pista 23 del Aeropuerto de Puerto Suárez.

2.2 Encaminamiento del tránsito aéreo en el TMA/CTR Puerto Suárez.

2.2.1 Tránsito IFR de llegada

2.2.1.1 Las aeronaves que llegan, normalmente serán encaminadas de acuerdo con los procedimientos que figuran en las Publicaciones de Información Aeronáutica de Bolivia y/o en los NOTAM pertinentes divulgados por Bolivia.

2.2.1.2 No serán permitidas esperas simultáneas, a un mismo nivel o altitud, en los NDB Puerto Suárez y Corumba, debiendo existir una coordinación eficiente entre los APP involucrados para el mantenimiento de la separación vertical entre las aeronaves en circuito de espera en las referidas radioayudas a la navegación.

2.2.1.3 Durante la ejecución de las aproximaciones inicial y final para la pista 23 del Aeropuerto de Puerto Suárez, el APP PUERTO SUAREZ no atenderá solicitudes del APP CORUMBÁ para salidas IFR de la pista 27 de Corumba.

2.2.1.4 En caso de que el NDB Puerto Suárez se encontrara fuera de servicio y mediante una coordinación previa del APP PUERTO SUAREZ con el APP CORUMBÁ, las aeronaves con destino a Puerto Suárez podrán realizar el procedimiento específico, elaborado para esta eventualidad a partir del NDB Corumba, de acuerdo a instrucciones y control del APP CORUMBÁ.

2.2.2 Tránsito IFR de salida

2.2.2.1 Mientras no sean publicadas las SID IFR del aeródromo de Puerto Suárez con destino a la FIR Curitiba, las aeronaves deben hacer un plan de vuelo tipo "Z", cuyo seguimiento VMC de vuelo tenga inicio en el despegue y termine, por lo menos, en el bloqueo del NDB CUB.

2.2.2.2 Las aeronaves que despeguen de Puerto Suarez, de la pista 05 deben utilizar las salidas con viraje a la izquierda y las aeronaves que despeguen de la pista 23 deben utilizar salidas con viraje a la derecha para el bloqueo del NDB PSZ y después proseguir para el bloqueo del NDB CUB, a FL 060 o superior.

2.2.2.3 El tránsito aéreo VFR que atraviese el límite común de las TMA mencionadas, deberá utilizar los niveles de crucero de acuerdo con lo siguiente:

- a) Ingreso al espacio aéreo del Brasil:
El tránsito VFR que ingrese al TMA Corumba, recibirá instrucciones del APP Corumba para mantener un nivel de vuelo VFR, observándose el límite superior para vuelos visuales a FL 145
- b) Ingreso al espacio aéreo de Bolivia:
El tránsito VFR que ingrese a la TMA Puerto Suarez, recibirá instrucciones del APP Puerto Suarez para mantener un nivel de vuelo VFR, de acuerdo a la-derrota que mantiene la aeronave, con límite superior FL 195

2.3 **Coordinación.**

2.3.1 El APP/PUERTO SUAREZ y el APP/SBCR intercambiarán mensajes de coordinación relacionados con el suministro de tránsito aéreo a las aeronaves de llegada/salida con plan de vuelo IFR, de ambos TMA, así como también de las que vayan a cruzar el límite común del FIR SLLF/SBCW.

2.3.2 El APP/SLPS Y EL APP/SBCR también intercambiarán los mensajes relacionados con el suministro de control de tránsito aéreo, y con la transferencia de responsabilidades, con relación a todo tránsito que atraviese el límite común de ambos FIR, con el ACC/SLLP y con el ACC/SBCW respectivamente, para dar cumplimiento a la Carta de Acuerdo operacional entre ACC/SLLP y ACC/SBCW.

2.3.3 A su vez, el APP PUERTO SUAREZ y APP CORUMBÁ intercambiarán mensajes de coordinación relacionados con el suministro de tránsito aéreo a las aeronaves que lleguen con plan de vuelo IFR, así como las que deban salir con plan de vuelo IFR en ambos TMA.

2.4 **Transferencia de responsabilidades.**

2.4.1 **Entre el APP PUERTO SUAREZ y el APP CORUMBÁ**

2.4.1.1 La responsabilidad de suministro de los servicios de tránsito aéreo será transferida entre el APP PUERTO SUAREZ y el APP CORUMBÁ y viceversa en el momento en que se estime que la aeronave esté cruzando los límites entre los dos TMA (la frontera entre Bolivia y Brasil).

2.5 **Transferencia de comunicaciones**

2.5.1 Del APP CORUMBÁ al APP PUERTO SUÁREZ y viceversa

2.5.1.1 En el momento en que se estime que la aeronave esté cruzando la frontera entre Brasil y Bolivia.

2.6 Procedimientos especiales de falla de comunicaciones.

2.6.1 Aeronaves que llegan

2.6.1.1 Cuando, por algún motivo, las aeronaves pierdan comunicación con la dependencia ATS a cargo del espacio aéreo de su jurisdicción (APP PUERTO SUAREZ o APP CORUMBÁ), las mismas establecerán comunicación con la dependencia que ejerce jurisdicción en el área adyacente y esta dependencia suministrará los servicios de tránsito aéreo a fin de mantener separado el tránsito convergente, Previa coordinación y aceptación de la dependencia que perdió comunicación con dicho tránsito.

2.6.1.2 Se mantendrá la coordinación por cualquier medio entre las dependencias, a fin de proporcionar a las aeronaves informaciones de las condiciones de operabilidad de ambos aeródromos.

2.6.1.3 Las aeronaves realizarán los procedimientos de aproximación establecidos para cada aeródromo, que figuran en las Publicaciones de Información Aeronáutica de Bolivia y Brasil, a menos que se coordine entre el APP de Puerto Suárez y el APP de Corumba, y/o se apruebe de otro modo.

2.6.2 Aeronaves que salen

2.6.2.1 Las aeronaves realizarán el despegue y la salida de conformidad a las cartas SID que figuran en las respectivas Publicaciones de Información Aeronáutica de Bolivia y Brasil

3 COMUNICACIONES DEL SERVICIO FIJO AERONÁUTICO

3.1 Para dar cumplimiento a esta Carta de Acuerdo Operacional, las administraciones aeronáuticas de Bolivia y Brasil conviene mantener en servicio los siguientes circuitos orales directos ATS:

3.1.1 Bolivia – Brasil

3.1.1.1 Enlace en VHF/FM, frecuencia 170.05 MHz, entre el APP PUERTO SUÁREZ y el APP CORUMBÁ, con equipo principal y de reserva durante las horas de servicio de las dos dependencias ATS. Como alternativa se contará con líneas telefónicas del servicio público, que son los siguientes:

a) APP CORUMBÁ - 55 67 3231-5842, 55 67 3231-8600; y

b) APP Puerto Suárez - 591 3 976-2092, 591 3 976-2022

3.1.1.2 Enlace AFTN entre APP CORUMBÁ y APP PUERTO SUAREZ.

3.1.1.2.1 Para el intercambio de mensajes AFTN entre las dependencias ATS, se utilizará las siguientes direcciones en los mensajes:

SBCRZAZX – SBCRYSYX

SLPSZPZX – SLPSZTZX - SLPSYSYX

4 INTERCAMBIO DE INFORMACIONES ENTRE LAS DEPENDENCIAS ATS

4.1 Las APP PUERTO SUAREZ y APP CORUMBÁ intercambiarán entre sí la siguiente información adicional a las operaciones aéreas:

- a) Hora de apertura y cierre del servicio;
- b) Alteración operacional de las respectivas radioayudas a la navegación y aproximación;
- c) Alteración operacional de las respectivas pistas de aterrizaje;
- d) Alteración operacional de los medios de comunicación del servicio móvil; y
- e) Situación operacional del aeródromo en cuanto a los mínimos meteorológicos (Operando IFR, VFR u operaciones suspendidas debido a las condiciones de tiempo).

5 DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

5.1 Cuando por condiciones operacionales existiera impedimento de aterrizaje en el aeródromo de destino, podrá ser utilizado cualquiera de los aeródromos involucrados en esta Carta de Acuerdo. En este caso, la utilización quedará restringida al área de movimiento, quedando excluidos los servicios de aduana, inmigración, etc., que no son parte de esta carta de acuerdo operacional a menos que exista un acuerdo bilateral al respecto, de lo contrario se sujetara a procedimiento propio de cada estado.

5.2 Las Administraciones firmantes convienen que intercambiarán una provisión de las respectivas AIP y sus correspondientes enmiendas, que serán remitidas para las direcciones adelante asignadas:

a) AEROPUERTO INTERNACIONAL SALVADOR OGAYA.

Puerto Suarez – Santa Cruz – Bolivia

Teléfono: 591 3 9762022;

b) DESTACAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO DE CORUMBÁ
(DTCEA-CR)

Aeroporto Internacional de Corumba - Rua Santos Dumont, s/n°

79332-150 – Corumba/MS – Brasil.

Telefono: 55 67 3231-5842.

6 REVISION

6.1 Esta Carta de Acuerdo Operacional será revisada por iniciativa de cualquiera de los Estados firmantes, siempre que:

a) Hubiere modificación en la localización de las radioayudas;

b) Los procedimientos aquí establecidos no atiendan las necesidades ATS en la Región

7 DIVULGACION

7.1 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.

7.1.1 Asimismo, las Administraciones se comprometen dentro de sus respectivas Jurisdicciones a instruir en forma directa al personal de los APP involucrados sobre el contenido, por intermedio de los actuantes en el presente Acuerdo.

Firmada en la ciudad de Lima, Perú, el 12 de agosto de 2010.

En Representación de Bolivia:

JULIO FORTUN LANDIVAR
**DIRECTOR NAVEGACION AEREA
DGAC – BOLIVIA**

FERNANDO AZUGA HURTADO
**JEFE NACIONAL DPTO. NAVEGACION AEREA
AASANA - BOLIVIA**

En Representación de Brasil:

LUIZ R DE SOUZA NASCIMENTO - T Cel AV
**Adjunto do Subdepartamento de
Operações do DECEA**

JOSÉ CARLOS GOMES – T Cel CTA
Chefe da ATM do CINDACTA 2