



APÉNDICE C

**CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE
EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCIÓN
DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY
Y EL CENTRO DE CONTROL DE ÁREA DE LA PAZ
DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**



**CARTA DE ACUERDO
OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO
DE CONTROL DE AREA UNIFICADO
DE ASUNCION DE LA REPUBLICA
DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE
CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL
ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA**

SANTA CRUZ BOLIVIA, FEBRERO 2014

	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	
	Fecha: 14 feb 2014	Página: 1 de 9

1. GENERALIDADES:

1.1 FECHA DE EFECTIVIDAD: 20 de marzo de 2014

1.2 OBJETIVO: El objetivo de esta Carta de Acuerdo Operacional, es establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo, los puntos de transferencia de control y de comunicaciones, entre la Región de Información de Vuelo Asunción (SGFA) y la Región de Información de Vuelo de La Paz (SLLF), así como detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre el Centro de Control de Área Unificado de Asunción (ACC –U/Asunción) y el Centro de Control de Área La Paz (ACC/La Paz).

1.3 EXTENSIÓN: 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 Internacional (OACI), en los documentos pertinentes y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las Regiones de Información de Vuelo de Asunción (SGFA) y de La Paz (SLLF).

1.4 DELIMITACION: La Región de Información de Vuelo de Asunción (SGFA) se encuentra delimitada por todo el espacio aéreo de la República de Paraguay y la Región de Información de Vuelo de La Paz (SLLF) se encuentra delimitada por todo el espacio aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia.

1.5 DELEGACION DE CONTROL:

1.5.1 El ACC - U /Asunción delega al ACC /La Paz en la Ruta UM784, desde el punto PILCO hasta el límite de la FIR La Paz/FIR Asunción, la prestación de Servicios de Control de Tránsito Aéreo, y no compromete la soberanía de La República del Paraguay.

1.6 COMPOSICION DE LA CARTA: La presente Carta de Acuerdo Operacional consta de ocho (8) páginas y cuatro (4) Apéndices.

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

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

Apéndice 3 (A) - Medidas de Contingencia ATS en la FIR Asunción

Apéndice 3 (B) - Medidas de Contingencia ATS en la FIR La Paz

Apéndice 4 - Planes de Vuelo Repetitivo.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Fecha: 14 feb 2014

Página: 2 de 9

2 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL.

2.1 ASIGNACION DE NIVELES DE VUELO:

2.1.1 NIVEL IFR: La serie de niveles de vuelo IFR, que asignados por el el Centro de Control de Área Unificado de Asunción (ACC –U/Asunción) y el Centro de Control de Área La Paz (ACC/La Paz), se escogerán de la tablas de niveles de crucero del “Anexo 2, Apéndice 3 del Reglamento del Aire de la OACI” y se deberán utilizar los niveles de vuelo enumerados en el Apéndice 1, a esta Carta de Acuerdo Operacional, a todas las aeronaves que crucen el espacio aéreo común de la FIR- ASUNCIÓN y FIR LA PAZ

2.1.2 NIVEL VFR: El tránsito aéreo VFR que atraviese el límite común de las FIR ASUNCION y FIR LA PAZ, deberá utilizar los niveles de vuelo de acuerdo con lo siguiente:

- 1) El tránsito VFR que ingrese a la FIR La Paz, deberá cruzar el limite común a un nivel concordante a la derrota de acuerdo a la tabla de niveles del (Apéndice 3, del Anexo 2) de la OACI, y como límite superior FL 195.
- 2) El tránsito VFR que ingrese a la FIR Asunción, deberá cruzar el limite común a un nivel concordante a la derrota de acuerdo a la tabla de niveles del Apéndice 3, del Anexo 2 de la OACI y como límite superior FL 195.



2.2 SEPARACION:

2.2.1 SEPARACION VERTICAL: las aeronaves serán autorizadas a sobrevolar el punto de transferencia, manteniendo un único nivel, 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.

2.2.2 SEPARACION EN ESPACIO RVSM: No se aceptarán transferencias entre ambos centros de control de área, de aeronaves que no estén aprobadas RVSM, con excepción de aeronaves de Estado, aeronaves aprobadas RVSM, los de primera entrega y aeronaves en operaciones humanitarias y ambulancias

Nota: Entiéndase por aeronaves de Estado aquellas utilizadas en servicio militar, aduana y policía, en conformidad con el convenio sobre aviación Civil Internacional.

2.3 SEPARACION LATERAL: La Separación lateral entre aeronaves a ser transferidas, no será aplicable entre los Centro de Control de Área Unificado de Asunción (ACC – U/Asunción) y Centro de Control de Área La Paz (ACC La Paz).

	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	
	Fecha: 14 feb 2014	Página: 3 de 9

2.4 SEPARACION LONGITUDINAL: El mínimo de separación longitudinal aplicable entre los vuelos que vayan a ser transferidos al mismo nivel de vuelo en la misma ruta ATS, no será inferior a 10 minutos excepto se aplique la Técnica numero MACH.

2.4.1 En caso de Interrupción de la prestación de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo la separación Longitudinal se incrementará en 5 minutos y se sujetará al APENDICE 3A y 3B (Medidas de Contingencia ATS).

2.4.2 MÍNIMAS DE SEPARACIÓN LONGITUDINAL BASADAS EN EL NÚMERO MACH EN FUNCIÓN DEL TIEMPO: Se aplicara Técnica numero MACH, entre aeronaves transferidas al mismo nivel de vuelo en la misma ruta ATS, o rutas de trayectorias convergentes, según lo especificado en el punto 5.4.2.4.3 del Capítulo 5 del Doc. 4444, ATM/501 OACI.

3 PROCEDIMIENTOS DE INFORMACION 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 de Asunción y La Paz. Esta coordinación incluirá la transmisión de la siguiente información sobre los vuelos en cuestión:

- a. Partes apropiada del plan de vuelo actualizado,
- b. Hora en que se estime sobre el punto de Transferencia acordado,

3.2 La información indicada se transmitirá por lo menos VEINTE (20) 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 PROCEDIMIENTOS DE ALERTA: emergencia, falla de comunicaciones y contingencias:

4.1 El Centro de Control de Área Transferidor, ante una situación de emergencia, falla de comunicación y contingencia de una aeronave que aún no cruzó el límite común deberá comunicar inmediatamente al Centro de Control de Área Aceptante, por el medio oral más rápido y además mediante el sistema AMHS, dicha situación y mantendrá la máxima coordinación, procediendo de acuerdo con lo descrito en el Capítulo 9 numeral 9.2 (Servicio de Alerta) y el Capítulo 15 (Procedimientos relativos a emergencias, falla de comunicaciones y contingencias) del Doc. 4444/ATM 501 de la OACI.

	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	
	Fecha: 14 feb 2014	Página: 4 de 9

4.2 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.

4.3 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 ha cruzado el punto de transferencia, mediante información obtenida por radar, radiotelefonía u otro medio.

4.4 **PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA:** En caso de interrupción Total o Parcial de la prestación de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo, se aplicaran los procedimientos de contingencia descritos en los Apéndices 3A y 3B de esta Carta de Acuerdo Operacional.

5 PROCEDIMIENTOS DE COORDINACION

5.1 **PLAN DE VUELO:** Todo plan de vuelo presentado, incluidos los planes de vuelo repetitivo (RPL), serán encaminados obligatoriamente vía AMHS, al Centro de Control de Asunción y La Paz, de acuerdo al formato establecido en la Capitulo 4 numeral 4.4 (Plan de Vuelo) y al Apéndice “2” del Doc. 4444/ATM-501 de la OACI

5.1.1 No se aceptará el ingreso de aeronaves a la FIR Asunción y FIR La Paz, sin la presentación del Plan de Vuelo (FPL) respectivo, no obstante cuando el Centro de Control aceptante manifieste no haber recibido el respectivo plan de vuelo, debido a fallas en el sistema AMHS, el Centro de Control transferidor deberá informar vía circuitos orales de coordinación, los datos esenciales del plan de vuelo actualizado para la transferencia de control.

5.2 **PLANES DE VUELO RPL:** El intercambio de información para la utilización de los planes de vuelo repetitivos entre Bolivia y Paraguay, se efectuará normalmente como se indica en el Apéndice 4 a esta Carta de Acuerdo.

5.3 **INTERCAMBIO DE MENSAJES:** La coordinación previa a la transferencia de control se efectuará mediante el intercambio de los mensajes ATS prescritos para estos fines de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 2 a esta Carta de Acuerdo.

5.4 **ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AEREO:** El tránsito aéreo que atraviese el limite común de las FIR Asunción y FIR La Paz, 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.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Fecha: 14 feb 2014

Página: 5 de 9

5.4.1 Podrán utilizarse trayectorias que difieran de las rutas mencionadas en el párrafo precedente previa coordinación y acuerdo entre ambas dependencias, cuando las rutas ATS publicadas se encuentren afectadas por alguna de las siguientes causas:

- a) Condiciones Meteorológicas adversas;
- b) Zonas restringidas, prohibidas o peligrosas no permanentes;
- c) De acuerdo a afluencia y/o necesidades de tránsito;
- d) Otras causas, que impidan el normal desarrollo de las operaciones aéreas.

Nota: La coordinación de estas trayectorias deberá ser clara respecto a la información del desvío.

5.5 RUTAS RNAV: Para volar las rutas RNAV 5 continentales, las aeronaves deberán contar con aprobación RNAV 5. Aquellas que no cuenten con la aprobación RNAV 5 deberán ser dirigidas por rutas ATS convencionales existentes.

5.6 ASIGNACION CODIGOS TRANSPONEDORES SSR : El código SSR deberá ser incluido junto a la 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.



5.6.1 Códigos SSR asignados en el Doc. 8733 OACI para Paraguay y Bolivia son los siguientes:

CODIGO SSR PARA PARAGUAY		CODIGO SSR PARA BOLIVIA
5400 al 5477	7100 al 7177	3100 al 3177

5.7 NOTIFICACION DE CAMBIOS: El centro transferidor notificará al centro aceptante los cambios importantes en los datos transmitidos oralmente vía circuito ATC y alternativamente vía 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*

	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	
	Fecha: 14 feb 2014	Página: 6 de 9

- b. Una variación de más/menos TRES (3) minutos con respecto a la hora estimada sobre el punto de transferencia.*
- c. Cambios de nivel y/o de reglas de vuelo.*
- d. Cualquier desviación significativa de la ruta original de la aeronave*

6 TIEMPO PARA LA COORDINACION, EXPEDICIÓN DE PERMISOS INICIALES Y CPL.

- 6.1** A efectos de la aplicación del Capítulo 10 del Doc. 4444-ATM/501 de la OACI, el tiempo límite para la coordinación de permisos iniciales y transferencias de CPL, será igual o superior a veinte (20) minutos, pero no más de sesenta (60) minutos estimados al punto definido para la transferencia de control.
- 6.2** El Centro transferidor no podrá cambiar el Nivel de Vuelo de una aeronave cuyo plan de vuelo ha sido previamente coordinado, sin antes haber obtenido la aprobación del Centro aceptante, excepto ante casos de emergencia y/o por condiciones meteorológicas adversas, debiendo inmediatamente informar las nuevas condiciones de vuelo al Centro aceptante.
- 6.3** Si el tiempo de vuelo desde el aeródromo de salida de una aeronave hasta el límite de la FIR adyacente, es inferior a la mínima especificada en el punto 6.1 de esta Carta, la coordinación se la realizará con diez (10) minutos antes de la hora prevista de despegue, para que los datos necesarios del plan de vuelo e información de control puedan transmitirse al Centro de Control aceptante.

7 FRASEOLOGIA ENTRE DEPENDENCIAS:

- 7.1** Las comunicaciones se iniciaran expresando la intención de la comunicación e identificación del vuelo, posteriormente los datos siguientes: identificación de vuelo, punto y hora estimada de transferencia, nivel de vuelo y código SSR.
- 7.2** El centro Aceptante deberá colacionar obligatoriamente los datos de la transferencia y otorgar la extensión del permiso.

8 TRANSFERENCIA DE CONTROL:

- 8.1** A menos que se coordine de otra manera, el Centro de Control aceptante, asume la responsabilidad para el suministro de los servicios de tránsito aéreo, cuando reciba indicación de que la aeronave ha sobrevolado el punto de transferencia, especificado en el Apéndice 1 a esta Carta de Acuerdo Operacional, u otro punto de transferencia previamente acordado.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Fecha: 14 feb 2014

Página: 7 de 9

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

9 TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES:

9.1 Normalmente 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.

9.2 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.

9.3 El Centro el Centro de Control de Área Unificado de Asunción (ACC –U/Asunción) transferirá las comunicaciones de las aeronaves al Centro de Control de Área la Paz, a la Frecuencia indicada en el Apéndice 1 con La Paz Control u otra frecuencia previamente coordinada.

9.4 El Centro de Control de Área La Paz transferirá las comunicaciones de las aeronaves al Centro de Control de Área Unificado de Asunción (ACC –U/Asunción) a la Frecuencia indicada en el Apéndice 1 con Asunción Control u otra frecuencia previamente coordinada.

10 MEDIOS DE COMUNICACION:

10.1 Los procedimientos de coordinación y transferencia establecidos en la presente carta de acuerdo operacional se efectuará, utilizando el Circuito Oral ATS (REDDIG) como medio principal, y en caso de falla del mismo, se utilizará como medios alternos el Discado Directo Internacional y el sistema AMHS.

MEDIOS DE COMUNICACIÓN	ACC U - ASUNCION	ACC -LA PAZ
REDDIG	5551	2551
Discado Directo Internacional	Tel/Fax: +595-21-752719	Tel/Fax: +591-2-2810203 Tel: +561-2-2114145
AMHS	SGASZRZX SGASZQZX SGASZFZX SGASZPZX	SLLPZRZX SLLPZQZX SLLPZFZX SLLPZPZX



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Fecha: 14 feb 2014

Página: 8 de 9

11. MEDIDAS DE CONTROL DE AFLUENCIA:

11.1 Las medidas de Control de Afluencia deberán ser aplicados con el menor impacto posible sobre los ACC implicados. Se evitarán las restricciones en los puntos de transferencia que impliquen espaciamentos en tiempo con independencia de nivel de vuelo que afectan la capacidad y eficiencia de los espacios aéreos considerados y de otras FIRs no adyacentes. Paralelamente, los Supervisores de ambos ACC de mutuo acuerdo gestionarán la flexibilidad de las medidas y considerarán los casos especiales estableciendo puntos de espera en la FIR que implemente la medida si fuera necesario.

12. REVISIONES

12.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional será revisado cuando los procedimientos indicados en la misma, 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.

12.2 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 comunicada y adoptada por el Estado interesado.

13. DIVULGACION

13.1 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.

13.2 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.

14. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

14.1 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 acuerdo anterior aplicado entre los ACC's suscribientes.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA UNIFICADO DE ASUNCION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LA PAZ DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Fecha: 14 feb 2014

Página: 9 de 9

14.2 FIRMA DE LA CARTA DE ACUERDO: La presente Carta de Acuerdo fue firmada en la ciudad de Santa Cruz, Bolivia, a los catorce días del mes de febrero del año dos mil catorce.

En Representación de Bolivia:

En Representación de Paraguay:

Johnny Luis Arnez Moreno
Director de Navegación Aérea
DGAC - BOLIVIA

Roque Díaz Estigarribia
Director de Aeronáutica
DINAC-PARAGUAY

Jhonny H. Casas Coca
Jefe ACC La Paz
AASANA – BOLIVIA

Walter Jurado Palenque
Jefe Navegación Aérea
AASANA - BOLIVIA

APENDICE 1

TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES ENTRE EL ACC- U ASUNCION Y ACC/LA PAZ

Fecha de efectividad: 20 de marzo 2014

A	B		C	D
RUTA ATS	Nivel de vuelo asignado por: ACC/LA PAZ	Nivel de Vuelo asignado por: ACC- U /ASUNCION	Puntos de transferencia	MEDIOS DE COMUNICACIÓN
UM402	2	1	SIDAK 193821S/0581228W	FRECUENCIAS: ACC – U ASUNCIÓN VHF 126,9 MHz VHF 124,1 MHz ACC LA PAZ VHF 128,2 MHz HF 10024 KHz HF 6649 KHz
UL793	1	2	OROMU 193154S/0610536W	
UA320	1	2	ESELA 205700S/0621300W	
UA321	1	2	MOMDI 193741S/0614255W	
A556	1	2	GERNI 195503S/0615100W	
UM 548*	1	2	BUXOR 213906S/0622724W	

Nota 1: En la columna B los números “1” y “2” indican las series de Niveles de Vuelo IFR enumerados en el Apéndice 3 del Anexo 2 de la OACI, donde “1” corresponde a NIVEL IMPAR y el “2” corresponde a NIVEL PAR.

Nota 2: En la ruta RNAV UM402 posición SIDAK, ACC - La Paz transferirá los tránsitos al ACC –U Asunción, además deberá informar de los mismos a ACC Curitiba, cumpliendo lo indicado en el punto 6.1 (tiempo para la coordinación) de esta Carta de Acuerdo.

Nota 3: En la ruta RNAV UM402 posición SIDAK, ACC –U Asunción transferirá los tránsitos a ACC - La Paz, además deberá informar de los mismos a ACC Curitiba, cumpliendo lo indicado en el punto 6.1 (tiempo para la coordinación) de esta Carta de Acuerdo.

Nota 4*: La ruta RNAV UM548 posición BIVAR a ser implantada.

Observación 1: En la ruta RNAV UL216 posición SIDAK, ACC - La Paz transferirá los tránsitos a ACC- Curitiba, además deberá informar de los mismos a ACC –U /Asunción, cumpliendo lo indicado en el punto 6.1 (tiempo para la coordinación) de esta Carta de Acuerdo.

Observación 2: En la ruta RNAV UL216 posición SIDAK, ACC - Curitiba transferirá los tránsitos a ACC - La Paz, además deberá informar de los mismos a ACC-U/Asunción/, cumpliendo lo indicado en el punto 6.1 (tiempo para la coordinación) de esta Carta de Acuerdo.

APÉNDICE 2
TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS
ENTRE ACC –U /ASUNCION Y ACC/LA PAZ

Fecha de efectividad: 20 de marzo de 2014

TIPOS DE MENSAJES	CIRCUNSTANCIA EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LÍMITE PARA LA TRANSMISION	MEDIOS A UTILIZAR
RPL	Según se especifica en la Carta de Acuerdo	Según se especifica en la Carta de Acuerdo	AMHS altn. FAX, e –MAIL
FPL	Todos los vuelos	Inmediatamente después de ser presentado	AMHS altn. Circuito Oral ATS/FAX*
CPL	Todos los vuelos	Lo antes posible según la circunstancia	Circuito Oral ATS altn. AMHS/FAX
DEP	Todos los vuelos	Inmediatamente después del despegue	AMHS altn. Circuito Oral ATS/FAX
EST	Todos los vuelos	20 minutos antes del punto de transferencia cuando el tiempo de vuelo lo permita.	Circuito Oral ATS altn. AMHS/FAX
CHG/CDN	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia.	Circuito Oral ATS altn. AMHS/FAX
ALR	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia.	Circuito Oral ATS altn. AMHS/FAX
DLA	Según sea necesario	Inmediatamente después de ser presentada la demora	AMHS altn. Circuito oral ATS/FAX
ACP	Todos los vuelos	Lo antes posible según la circunstancia	Circuito Oral ATS altn. AMHS/FAX
CLR	Todos los vuelos	Lo antes posible según la circunstancia	Circuito Oral ATS altn. AMHS/FAX
CNL	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia.	Circuito Oral ATS altn. AMHS/FAX

Nota: * Médio alternativo E- mail La Paz/ACC: supervisor.acc@asana.bo
E-mail Asunción ACC –U: supervisor-accu@dinac.gov.py

APENDICE "3 A"

DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA

PLAN DE CONTINGENCIA ATS

"ASUNCIÓN 1"

A SER APLICADO EN CASO DE INTERRUPCIÓN PARCIAL DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EN LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO ASUNCIÓN (FIR ASUNCIÓN)

1. INTRODUCCIÓN

Este Plan de Contingencia denominado "**ASUNCIÓN 1**" ha sido elaborado de acuerdo a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426, parte II, sección 1, Capítulo 1, párrafo 1.6)

2. OBJETIVO

El objetivo principal del Plan de Contingencia "**ASUNCIÓN 1**" es ayudar a garantizar el movimiento seguro y ordenado del tránsito aéreo internacional, dentro de la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN), en caso de interrupción de los servicios de tránsito aéreo, en forma parcial ya sea temporal o prolongada. De modo que, en esas circunstancias continúen disponibles las principales rutas aéreas que forman parte de la red regional de rutas ATS.

3. METAS

Con la aplicación de este plan se proveerá:

- a- Otras instalaciones y servicios cuando los sistemas principales existentes se interrumpan temporalmente, o no existan condiciones meteorológicas adecuadas y que afecten a los sistemas de navegación.
- b- La disponibilidad mínima de personal especializado, de las diferentes áreas que componen los servicios de tránsito aéreo, de radio ayudas y comunicaciones aeronáuticas, a fin de satisfacer el principal objetivo de "ASUNCIÓN 1".

4. TIEMPO DE APLICACIÓN

Los procedimientos de contingencia son provisionales y estarán en vigencia sólo hasta el momento en que los servicios e instalaciones principales reactiven en forma normal sus funcionamientos.

5. REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO AFECTADAS (FIR)

Las Regiones de Información de Vuelo adyacentes, afectadas por este Plan de Contingencia son:

- a- **FIR RESISTENCIA,**
- b- **FIR CURITIBA, y**
- c- **FIR LA PAZ.**

6 PRINCIPIOS BÁSICOS

- 6.1 Las medidas de contingencia que figuran en "ASUNCIÓN 1", podrán ser aplicadas en los casos siguientes:
- a. Huelgas, paros o conflictos laborales;
 - b. Fallas de los equipos electrónicos y sistemas de apoyo a los servicios de Navegación Aérea en la FIR Asunción;
 - c. Emergencias nacionales.
- 6.2 Considerando que la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC), es el organismo responsable por la prestación de los servicios de tránsito aéreo en el Paraguay, y es la responsable para que las operaciones de la aviación civil internacional no se paraliquen en la FIR Asunción, deberá tomar las medidas apropiadas que aseguren su normal desarrollo.

Al respecto, se establecen los siguientes principios:

- a. La Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC), con una anticipación de por lo menos setenta y dos (72) horas, designará una "Comisión Especial" integrado por:
 - **Presidente de la DINAC,**
 - **Directores,**
 - **Sub-Directores de Servicios.**
- b. Esta "Comisión Especial" evaluará los acontecimientos que exijan la preparación y aplicación de medidas de contingencia, con la correspondiente facultad para realizar las acciones necesarias para beneficio de la seguridad de la aviación en general hasta el momento en que el sistema haya vuelto a la normalidad.
- c. La "Comisión Especial" contará con una Comisión de Contingencia, presidido por el Director de Aeronáutica, para ejecutar y coordinar las actividades durante las 24 horas del día y mientras siga la situación de contingencia,
- d. La "Comisión Especial", estará integrado por especialistas de las siguientes áreas:
 - **Dirección de Aeronáutica**
 - **Dirección de Aeropuerto**
 - **Dirección de Meteorología e Hidrología**
 - **Sub Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales**
 - **Sub Dirección de Planificación**

Las principales tareas de la Comisión serán:

- a- Revisar y actualizar periódicamente, de forma integrada, el Plan de Contingencia.
- b- Estar actualizado respecto a la situación de contingencia, a través de las diferentes fuentes apropiadas de información.
- c- Organizar Equipos de Contingencia en cada área especializada, a fin de permitir la continuidad de los servicios de tránsito aéreo, de radio ayudas y comunicaciones

aeronáuticas, acorde al nivel de seguridad y eficacia establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

- d- Mantener estrecha comunicación con las compañías de líneas aéreas y organizaciones internacionales interesadas, (Internacional Civil Aviation Organization (OACI) International Air Transportation Association (IATA), International Federation Of Air Lines Pilots Association (IFALPA).
- 6.3 Tanto los proveedores como los usuarios de la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN) deben aceptar las disposiciones que figuran en este Plan y deben estar dispuestos a cumplir las funciones que les sean asignadas, a fin de contribuir a garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y se pueda tramitar el volumen de tránsito aéreo internacional hasta lograr la normalidad de los servicios de navegación aérea en la FIR ASUNCIÓN.
- 6.4 Cuando se tenga la certeza que ocurrirá la interrupción parcial o total de los Servicios de Tránsito Aéreo y/o de los correspondientes servicios de apoyo, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC), dará aviso, tan pronto como sea posible y por los medios disponibles, a los siguientes organismos:
- Representantes de las Empresas de Transporte Aéreo Regular;
 - Autoridades Aeronáuticas de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes;
 - Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);
 - Oficina Regional de la International Air Transportation Association (IATA);
 - Representantes Regionales de la International Federation of Air Lines Pilots Association (IFALPA).
- 6.5 Las medidas de contingencia y los procedimientos previstos en "ASUNCIÓN 1" se activarán con suficiente tiempo, de modo a que los componentes esenciales del Plan, sean coordinados detalladamente con los Centros de Control de Área (ACC) de las Regiones de Información de Vuelo adyacentes, y con las empresas y organismos internacionales mencionados en 6.4 anterior.
- 6.6 Se promulgará la pertinente información aeronáutica detallada, con suficiente antelación, que permita a las unidades u organismos afectados, efectuar los arreglos operacionales que consideren necesarios en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas.
- 6.7 La aplicación de ASUNCIÓN 1" deberá permitir, por lo menos, la continuidad de los vuelos regulares de la aviación civil internacional, incluyendo aterrizajes y despegues de otros aeródromos, los cuales se regirán de acuerdo a los Planes de Vuelos IFR en el espacio aéreo superior (Clase A) y a lo largo de las rutas ATS de contingencia que se describen en los "Adjuntos A y B" de este Plan.
- 6.8 En principio, se suministrarán los servicios de Tránsito Aéreo en la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN), por el Centro de Control de Área Asunción (ACC) y por la Oficina de Control de Aproximación Asunción y Guaraní, en las Áreas de Control Terminal (TMA) Asunción y Guaraní, respectivamente.
- 6.9 En el caso de que ocurra una degradación de los servicios, se garantizará el Servicio de Información de Vuelo y Alerta, divulgándose esta situación con una antelación mínima de doce (12) horas, informándose en forma directa a:
- Los usuarios,
 - Los Centro de Control de Área (ACC) adyacentes interesados, y

- A la Oficina Regional Lima, de la Organización de Aviación Civil Internacional, en ese orden.

7 PROCEDIMIENTOS APLICABLES

- 7.1 Todas las aeronaves deberán mantener estrictamente el último nivel de vuelo asignado por el Centro de Control de Área (ACC) correspondiente antes de ingresar a la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN), solamente en los casos de emergencia para la seguridad del vuelo, la dependencia de control de tránsito aéreo considerará las solicitudes para los cambios del nivel de crucero.
- 7.2 Se mantendrá una separación longitudinal mínima de quince (15) minutos, según acordado con los centros adyacentes desde los puntos de notificación de entrada a la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN) entre aeronaves que vuelen al mismo nivel de vuelo, en la misma dirección, a lo largo de las Rutas ATS de Contingencia. Esta disposición será responsabilidad de los pilotos siempre que en dicho espacio aéreo se esté suministrando el Servicio de Información de Vuelo según se establece en el ítem 6.9.
- 7.3 Todas las aeronaves en la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN), deben cumplir con los procedimientos establecidos, inclusive en los casos de falla de comunicaciones.
- 7.4 Todos los informes de posición deben transmitirse según los procedimientos establecidos, al pasar por los puntos de notificación obligatorios en las Rutas ATS de Contingencia que se describen en los "Adjuntos A y B" de este Plan.

8 RUTAS ATS DE CONTINGENCIA

- 8.1 En la aplicación de "ASUNCIÓN 1" se utilizará un sistema simplificado de Rutas ATS de la Red de Rutas Regionales, Niveles de Vuelo asignados a cada ruta y que conforman la estructura de Rutas de Contingencia de la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN).
- 8.2 Se emplearán las Rutas ATS de Contingencia y los niveles de vuelo asignados de acuerdo a la procedencia y destino de las aeronaves, ver "**Adjuntos A y B**" de este Plan.

9 PROCEDIMIENTO DE ASCENSO AL NIVEL DE VUELO AUTORIZADO

- 9.1 Las aeronaves con destino a la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN) deberán alcanzar el nivel de vuelo autorizado por el Centro de Control de Área Unificado (ACC-U) adyacente, por lo menos diez (10) minutos antes de ingresar a la misma.
- 9.2 En los casos en que la proximidad del aeródromo de despegue con el límite de la FIR no permita que la aeronave alcance el nivel de vuelo autorizado en las condiciones indicadas en el párrafo 9.1, el Centro de Control de Área Unificado (ACC-U) interesado coordinará con el Centro de Control de Área Asunción (ACC -U ASUNCIÓN) un nivel de vuelo adecuado en el cual se estabilizará la aeronave hasta cruzar el punto de transferencia.
- 9.3 Excepto en los casos de emergencia, no se efectuarán transferencias, de una dependencia ATS a otra, estando la aeronave en ascenso o descenso.

10 PROCEDIMIENTO EN RUTA

10.1 Además de los procedimientos establecidos para las operaciones en ruta, en el espacio aéreo considerado, los siguientes procedimientos deberán ser cumplidos:

- a. Siempre que por razones de emergencia y/o seguridad de vuelo, resulte imposible mantener el nivel de vuelo asignado o autorizado, los ascensos y descensos se efectuarán a la derecha del eje de la ruta ATS de contingencia atendiendo el sentido del vuelo.
- b. En el caso de no lograr comunicación con la correspondiente dependencia ATS, los cambios de nivel de vuelo deberán ser inmediatamente transmitidos "**a ciegas (in Blind)**" en la frecuencia de comunicación del Centro de Control de Área (ACC) en cuya jurisdicción se encuentre, a fin de informar a todas las aeronaves que pudieran verse afectadas.
- c. El mensaje de cambio de nivel debe ser transmitido en idioma inglés y contendrá las siguientes informaciones:
 - Indicativo de llamada de la aeronave;
 - Posición de la aeronave;
 - Niveles de vuelo que se dejan y los que son cruzados;
 - Hora en que se inicia el ascenso o descenso;
 - Hora en que se alcanzó el nivel de vuelo.
 - Código SSR

Nota: Las aeronaves, deberán accionar los Códigos SSR 7101 o 2000 dentro de la FIR Asunción.

- d. Encender todas las luces de navegación y anticollisión durante todo el tiempo de tránsito por la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN).
- e. Mantener propia separación longitudinal, mínima de quince (15) minutos con respecto a la aeronave precedente que mantenga el mismo nivel de crucero, cuando se suministre solamente los Servicios de Información de Vuelo y Alerta.

10.2 En caso de fallas de comunicaciones además de lo descrito en el Anexo II de la OACI, deberá observarse lo siguiente:

- a) intentará establecer comunicación por todos los medios disponibles con el Centro de Control de Área Unificado (ACC-U) ACC-Asunción en las Frecuencias:
 - ✓ 128,4 MHz, 124,1 MHz asignadas; o
 - ✓ 126,9 MHz
- b) Deberá transmitir un mensaje con todos los datos mencionados en 10.1 inciso c) en las siguientes frecuencias:
 - ✓ Frecuencia de Emergencia, 121.5 MHz,
 - ✓ Frecuencia TIBA, 123.45 MHz,
- c) Intentar periódicamente restablecer la comunicación por los medios disponibles.

- d) La aeronave debe proseguir con su Plan de Vuelo Actualizado, manteniendo el último nivel de vuelo autorizado por el ATC.

11 COORDINACIÓN CON LOS ACC DE LAS FIR ADYACENTES

- 11.1 La aplicación de los procedimientos indicados en "ASUNCIÓN 1", necesitará previamente la coordinación del Centro de Control de Área Unificado (ACC-U) (ACC ASUNCIÓN) con los Centros de Control de Área (ACC) de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes y deberán contemplar los siguientes puntos básicos:
 - a. De conformidad a las condiciones del tránsito aéreo en la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN), indicar una hora de referencia a partir de la cual el tránsito será encaminado por las Rutas ATS de Contingencia.
 - b. Teniendo en cuenta lo establecido en el párrafo a) anterior, indicar una referencia (hora o aeronave) para la aplicación de la separación mínima de quince (15) minutos, entre aeronaves que siguen la misma ruta, dirección y nivel de vuelo.
 - c. Informar al Centro de Control de Área (ACC), Adyacente el tipo de servicio que se suministrará (control de tránsito aéreo o servicio de información de vuelo y alerta).
 - d. Informar acerca de las posibles demoras que sufrirán los vuelos que se dirijan al TMA de Asunción o Guaraní para el aterrizaje.
 - e. Suspensión de los RPL: mientras dure la contingencia se suspenderán las listas de RPL, debiendo los usuarios presentar en todos los casos los FPL correspondientes.
- 11.2 Al terminar las razones que obligaron a la activación del Plan de Contingencia, Centro de Control de Área Unificado (ACC-U) (ACC ASUNCIÓN), coordinará con los Centros de Control de Área (ACC), de las Regiones de Información de Vuelo (FIR), adyacentes la reorganización del flujo de tránsito para su encaminamiento por la red de rutas y la aplicación de la normal separación longitudinal.

12 PUESTA EN VIGENCIA DEL PLAN DE CONTINGENCIA

- 12.1 El contenido del Plan de Contingencia ATS "ASUNCIÓN 1", será coordinado previamente por la Autoridad Aeronáutica (DINAC), con las Autoridades Aeronáuticas de las Regiones de Información de Vuelo adyacentes a la Región de Información de Vuelo Asunción con setenta y dos (72) horas de antelación.
- 12.2 Cuando se prevé la interrupción o es un hecho de los servicios de tránsito aéreo y/o de los servicios de apoyo al mismo, se tramitará, tan pronto sea posible, la correspondiente notificación mediante el sistema **NOTAM** a los usuarios de los servicios de navegación aérea.
- 12.3 Si la interrupción es previsible, la notificación se enviará con una antelación de cuarenta y ocho (48) horas por lo menos.
- 12.4 En el NOTAM se incluirán los procedimientos correspondientes de Contingencia, previstos en este Plan.

- 12.5 Se emitirá un NOTAM, tan pronto cesen las medidas de Contingencia, notificando la reanudación de las operaciones normales en la Región de Información de Vuelo Asunción (FIR ASUNCIÓN).

13. CONDICIONES PARA LA APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA ATS "ASUNCIÓN 1"

Teniendo en cuenta el grado de disponibilidad de la infraestructura del sistema de control del espacio aéreo, tales como los sistemas de los Servicios de Tránsito Aéreo, de Comunicaciones, de Vigilancia, de Meteorología, etc. el Plan de Contingencia podría ser aplicado de acuerdo a los siguientes niveles y correspondientes restricciones:

Nivel 1: Mediante acuerdo establecido con los gremios o entidades laborales, se garantiza el normal suministro de todos los servicios a la navegación aérea internacional a todo vuelo que se encuentre en la Región de Información de Vuelo Asunción y a todos aquellos que operen en los aeródromos internacionales. Así como a las aeronaves ambulancia, oficiales, en misión de Búsqueda y Salvamento (SAR) y en emergencia.

Nivel 2: Cuando no exista acuerdo con las entidades laborales y los servicios de navegación aérea, tendrán que ser operados por los Equipos de Contingencia especialmente formados. También podrían ser consideradas las siguientes condiciones en función de los recursos disponibles:

- a) Cuando los medios técnicos disponibles y los Equipos de Contingencia son tales que se puede garantizar los servicios en las condiciones previstas en el Nivel 1., aunque sea por un periodo limitado.
- b) Cuando exista insuficiencia de medios o por la duración del problema, la condición a) anterior no podría ser mantenida. En ese caso, se reducirá el volumen de los servicios limitando los vuelos nacionales manteniéndose las siguientes operaciones: Tránsito en la FIR Asunción y operaciones en los Aeropuertos de Asunción y de Guaraní para la navegación aérea internacional, operaciones de las aeronaves ambulancia, oficiales, en misión de Búsqueda y Salvamento (SAR) y en emergencia. En esta situación se aplicarán las rutas ATS de Contingencia.
- c) La condición b) anterior no podrá ser mantenida por las razones ya indicadas. En ese caso, las operaciones serían limitadas sólo a suministrar los servicios a los vuelos internacionales en la FIR Asunción y a los vuelos de aeronaves ambulancia, oficiales, en misión de Búsqueda y Salvamento y en emergencia.
- d) Cuando no se pueda mantener el servicio con el grado de seguridad que permita las operaciones indicadas en c). En ese caso, debe aplicarse el Plan ASUNCIÓN 2, que significaría la imposibilidad de operaciones de la Aviación Civil Internacional en el espacio aéreo correspondiente al Centro de Control de Área Asunción.

ADJUNTO A

INSERTAR CARTA ACTUALIZADA

**ADJUNTO B
1/2**

***PUNTOS DE NOTIFICACIÓN Y COORDENADAS DEL SISTEMA SIMPLIFICADO
DE RUTAS ATS DE CONTINGENCIA***

"ASUNCIÓN 1"

RUTA/ FL	PUNTOS DE NOTIFICACIÓN COORDENADAS				
UM 402 UA 556 FL	SIDAK S 19 38 21 W 058 12 28	REMEK S 20 37 59 W 058 06 47	VOR VAS S 25 14 39 W 057 31 19	SAMGU S 26 51 18 W 052 32 30	REPAM S 27 25 45 W 057 33 30
	380 ← 350 →				350 → 340 ←
UR 554 UM 544 FL	ARPAS S 25 43 54 W 057 52 31	VOR VAS S 25 14 39 W 057 31 19	AKSUL S 22 33 00 W 055 47 10		
	310 → 340/360 ←		340/360 ← 310 →		
UL 301* FL	BOLIR S 24 52 52 W 054 31 59	VOR VAS S 25 14 39 W 057 31 19			
	340/360 ←				
UM 548* FL	VOR VAS S 25 14 39 W 057 31 19	VOR FOZ S 25 35 00 W 054 30 13			
		310/330 →			

UA 307 FL	VOR FOZ S 25 35 00 W 054 30 13	SAMGU S 26 51 18 W 052 32 30	BOBIK S 27 12 44 W 058 27 22		
	360← 330→		330→ 360←		
UB 688 FL	VOR FOZ S 25 35 00 W 054 30 13	VOR POS S 27 23 08 W 055 58 09			
	360← 290→	290→ 360←			
UL 793 FL	KUBIR S 24 04 24 W 059 56 48	EGEXO S 22 58 03 W 060 13 49	MOROS S 22 15 28 W 060 24 51	OROMU S 19 31 54 W 061 05 36	
	320/360← 390→			390→ 320/360←	
UM 799 FL	AKNEL S 23 47 56 W 060 59 44	EGEXO S 22 58 03 W 060 13 49	ILPUR S 22 42 02 W 059 58 50	REMEK S 20 37 59 W 058 06 47	
	350→ 360←			360← 350→	
UA 321 FL	VOR VAS S 25 14 39 W 057 31 19	ILPUR S 22 42 02 W 059 58 50	MOROS S 22 15 28 W 060 24 51	NDB MCL S 22 02 33 W 060 37 01	MONDI S 19 37 41 W 061 42 55
	320/340← 330/350/370 →				330/350/370→ 320/340←

DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA

PLAN DE CONTINGENCIA ATS

“ASUNCIÓN 2”

A SER APLICADO EN CASO DE INTERRUPCIÓN TOTAL DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO EN LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO ASUNCIÓN (FIR ASUNCIÓN)

1. INTRODUCCIÓN

Este Plan de Contingencia ha sido elaborado en base a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional que están contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426, parte II, sección 1, Capítulo 1, párrafo 1.6).

2. OBJETIVO.

El objetivo principal del Plan de Contingencia es ayudar a garantizar el movimiento seguro y ordenado del tránsito aéreo internacional, dentro de la FIR ASUNCIÓN, en caso de interrupción de los servicios de tránsito aéreo, en forma parcial o prolongada, y/o de los servicios de apoyo. De modo, que en esas circunstancias continúen disponibles las principales rutas aéreas que forman parte de la red regional.

3. TIEMPO DE APLICACIÓN.

Los procedimientos de contingencia son provisionales y estarán en vigencia sólo hasta el momento en que los servicios e instalaciones principales reactiven en forma normal sus funcionamientos.

4. REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO AFECTADAS.

Las FIR adyacentes afectadas por este Plan de Contingencia son:

- a) FIR Resistencia,
- b) FIR Curitiba y
- c) FIR La Paz.

5. PRINCIPIOS BÁSICOS.

5.1 Las medidas de contingencia que figuran en este Plan, podrán ser aplicadas en los casos siguientes:

- a. Huelgas, paros o conflictos laborales;
- b. Fallas de los equipos electrónicos de apoyo a los servicios de tránsito aéreo en la FIR Asunción, debido a problemas informáticos (Y2K) o cualquier otro tipo de problemas técnicos de los sistemas de navegación aérea.

5.2 Considerando que la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) es el organismo responsable por la prestación de los servicios de tránsito aéreo en nuestro país. Por lo tanto, el mismo es responsable para que las operaciones de la aviación civil internacional no se paraliquen y para ello debe tomar las medidas apropiadas que aseguren su normal desarrollo. Al respecto, se establecen los siguientes principios:

- a) La Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC), con una anticipación de por lo menos setenta y dos (72) horas, designará un Grupo Especial integrado por el Presidente del Consejo de Administración, los Directores y Sub-Directores de Servicios. Este Grupo evaluará los acontecimientos que exijan la preparación y aplicación de medidas de contingencia, con la correspondiente facultad para realizar las acciones necesarias para beneficio de la seguridad de la aviación en general hasta el momento en que el sistema haya vuelto a la normalidad.
- b) El Grupo Especial contará con una Comisión de Contingencia presidido por el Director de Aeronáutica para ejecutar y coordinar las actividades durante la situación de contingencia, durante las 24 horas del día, integrado por especialistas de las siguientes áreas:
 - Dirección de Aeronáutica
 - Dirección de Aeropuerto
 - Dirección de Meteorología e Hidrología
 - Sub-Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales
 - Sub-Dirección de Planificación
 - Gerencia de Informática

Las principales tareas de esta Comisión serán:

- 1. Estar continuamente al corriente de la información proveniente de todas las fuentes apropiadas;
- 2. Disponer lo necesario para el suministro oportuno de las informaciones esenciales a los usuarios.
- 3. Intercambiar información actualizada con los Estados directamente afectados y con los Estados que posiblemente participen en los arreglos de contingencia.
- 4. Mantener estrecha comunicación con las compañías de líneas aéreas y organizaciones internacionales interesadas (OACI, International Air Transportation Association (IATA), International Federation Of Air Lines Pilots Association (IFALPA)).

5.3 Tanto los proveedores como los usuarios de la Región de Información de Vuelo (FIR) Asunción deben aceptar las disposiciones que figuran en este Plan y deben estar dispuestos a cumplir las funciones que les sean asignadas, a fin de contribuir a

garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y se pueda tramitar el volumen de tránsito aéreo internacional, hasta lograr la normalidad de los servicios de navegación aérea en la Región de Información de Vuelo (FIR) Asunción.

5.4 Cuando se tenga la certeza que ocurrirá la interrupción total de los Servicios de Tránsito Aéreo y/o de los correspondientes servicios de apoyo, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil(DINAC) dará aviso, tan pronto como sea posible y por los medios disponibles, a los siguientes organismos:

- Representantes de la Empresas de Transporte Aéreo Regular;
- Autoridades aeronáuticas de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes afectados;
- Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);
- Oficina Regional de la International Air Transportation Association (IATA);
- Representantes Regionales de la International Federation of Air Lines Pilots Association (IFALPA).

5.5 Las medidas de contingencia y los procedimientos previstos en este Plan se activarán con suficiente tiempo. Los componentes esenciales del Plan deberán ser coordinados detalladamente con los Centros de Control de Área (ACC) de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes y con los organismos internacionales antes mencionados, por tratarse fundamentalmente de cambios en el encaminamiento que normalmente opera en la Región de Información de Vuelo (FIR) Asunción.

5.6 Para lograr de manera efectiva la coordinación mencionada en el párrafo anterior, se promulgará la pertinente información aeronáutica (NOTAM) detallada, con suficiente antelación, que permita a los organismos afectados, efectuar los arreglos operacionales que consideren necesarios en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas. Se considera que dicha anticipación debería ser de por lo menos 48 horas.

6. RUTAS ATS DE CONTINGENCIAS

6.1 Cuando el Grupo Especial determine que las operaciones de la Aviación Civil Internacional no pueden tener lugar en el espacio aéreo correspondiente a la Región de Información de Vuelo (FIR) Asunción, por interrupción total de los servicios de tránsito aéreo y/o de los correspondientes servicios de apoyo, se procederá a re-encaminar el tránsito Aéreo Internacional que resulte afectado, por rutas alternativas que permitan evitar el sobrevuelo de la Región de Información de Vuelo (FIR) afectada.

6.2 La ruta ATS de Contingencia serán aplicadas a través de los respectivos tramos de rutas correspondientes a las Regiones de Información de Vuelo (FIR) La Paz, Curitiba y Resistencia, respectivamente, tomándose en consideración, en lo posible, los segmentos más directos en relación con el primer punto de aterrizaje previsto para cada vuelo.

7. PROCEDIMIENTOS APLICABLES

7.1 Los siguientes procedimientos deberán ser cumplidos rigurosamente durante el periodo de tiempo que el presente Plan de Contingencia (ASUNCIÓN 2) este en vigencia y en vista que su aplicación involucrará nuevos encaminamientos del tránsito Aéreo Internacional, que en condiciones normales opera en la Región de Información de Vuelo (FIR) Asunción.

Es de vital importancia obtener confirmación escrita por la vía más rápida de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados, en la que se exprese la aceptación para ejercer el control de los tramos de la red de rutas ATS simplificada, en sus correspondientes espacios aéreos de soberanía.

- I. Antes de iniciar el procedimiento para activar el Plan, el Grupo Especial habrá coordinado directamente con los Estados participantes o mediante la asistencia de la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional, los siguientes puntos:
 1. Información sobre el estado de las rutas ATS seleccionadas para contingencia y sus alternativas;
 2. Capacidad del sistema de comunicaciones de las dependencias de los Servicios de tránsito Aéreo contiguas;
 3. Volumen de tránsito y tipos de aeronaves que se atenderá;
 4. Situación actual de los servicios de tránsito aéreo, de comunicaciones, de meteorología y de información aeronáutica;
 5. Aeródromos internacionales que podrán ser utilizados como alternativa, en caso necesario, según los tipos de aeronaves.

- II. El presente Plan comprende una red simplificada de Rutas ATS capaces de mantener la fluidez del Tránsito Aéreo Internacional en la región que pueda resultar afectado por la interrupción total de los Servicios de Tránsito Aéreo y/o de los correspondientes servicios de apoyo en la región de Información de Vuelo (FIR) Asunción, cuyas trayectorias serán sugeridas ,para su posible aplicación, por las dependencias de servicios de Tránsito Aéreo adyacentes afectadas.
 1. Vuelos procedentes de Buenos Aires o Montevideo con destino a las Regiones CAR, NAT o NAM, que deban desviarse al oeste o este de la FIR Asunción, según corresponda:

VÍA FIR LA PAZ

- a. Seguir instrucciones del ACC La Paz;
- b. Proseguir según sea autorizado por el o los tramos de rutas ATS más directos en relación en el primer punto de aterrizaje previsto

VÍA FIR CURITIBA

- a. Seguir instrucciones del ACC Curitiba.
 - b. Proseguir según sea autorizado por el o los tramos de rutas ATS más directos en relación con el primer punto de aterrizaje previsto.
2. Vuelos procedentes de Santiago de Chile con destino a Curitiba, Sao Paulo, Campinas o Río de Janeiro y viceversa, que deban desviarse al sur de la FIR Asunción:

VÍA FIR RESISTENCIA

- a. Seguir instrucciones del ACC Resistencia;
- b. Proseguir según sea autorizado por el o los tramos de rutas ATS más directos en relación al primer aterrizaje previsto.

3. Vuelos procedentes de las Regiones NAM, CAR o NAT con destino a Buenos Aires o Montevideo, que deban desviarse al oeste de la FIR Asunción:

VÍA FIR LA PAZ

- a. Seguir instrucciones del ACC La Paz;
 - b. Proseguir según sea autorizado por el o los tramos de rutas ATS más directos en relación al primer aterrizaje previsto.
4. Vuelos procedentes de La Paz o Santa Cruz con destino a Buenos Aires o Montevideo y viceversa, que deban desviarse al oeste de la FIR Asunción:

VÍA FIR RESISTENCIA

- a. Seguir instrucciones del ACC Resistencia;
- b. Proseguir según sea autorizado por el o los tramos de rutas ATS más directos en relación al primer aterrizaje previsto.

8. PUESTA EN VIGENCIA DEL PLAN DE CONTINGENCIA ASUNCIÓN 2

- 8.1** El contenido de este Plan de Contingencia, será coordinado previamente por la Autoridad Aeronáutica (DINAC) con las Autoridades Aeronáuticas de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes a la Región de Información de Vuelo (FIR) Asunción, por lo menos con una anticipación de setenta y dos (72) horas.
- 8.2** Cuando se prevé la interrupción o es un hecho en los servicios de tránsito aéreo y/o en los servicios de apoyo al mismo, se tramitará, tan pronto sea posible por el Centro de Control de Área Unificado (ACC-U) / ACC Asunción, la correspondiente notificación mediante el sistema NOTAM a los usuarios de los servicios de navegación aérea.
- 8.3** Si la Interrupción es previsible, la notificación se enviará con una antelación de cuarenta y ocho (48) horas por lo menos.
- 8.4** En el NOTAM se incluirán los procedimientos correspondientes de Contingencia, previstos en este Plan.
- 8.5** El Centro de Control de Área Unificado (ACC-U) solicitará la emisión de un NOTAM, tan pronto cesen las medidas de Contingencia, notificando la reanudación de las operaciones normales en la Región de Información de Vuelo (FIR) Asunción.

APENDICE 3B

PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA EN FIR LA PAZ FIR AFECTADA ASUNCION

FECHA DE EFECTIVIDAD: 20 de marzo de 2014

1. OBJETIVO

- 1.1 El objetivo del Plan de Contingencia ATS es facilitar y mantener el movimiento seguro y ordenado de la aviación civil en el espacio aéreo de la FIR/La Paz, en el caso de interrupción de los Servicios de Tránsito Aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo, en forma parcial o total, ya sea temporal o prolongada de tal manera que bajo estas circunstancias continúen disponibles las principales rutas aéreas que forman parte de la red regional y nacional, las cuales permitan a los operadores de aeronaves a volar a través del espacio aéreo de la FIR/La Paz.

2. PUNTO DE CONTACTO

- 2.1 La base de operaciones del Comité Ejecutivo se encuentra domiciliada en:

Calle Reyes Ortiz Esq. Federico Suazo N° 74 12vo Piso

La Paz – Bolivia

AFTN: SLLPYVYA

Teléfonos: 591-2-2319686 - 591-2-2317090

Fax: 591-2-2311302 - 591-2-2124042

REDDIG: 5-5153 - 5-5129

- 2.2 El Centro de Control de Área la Paz (ACC-La Paz)

Aeropuerto Internacional El Alto

La Paz-Bolivia

AFTN: SLLPYGYE

SLLPZRZX

Teléfonos: 591-2-2810203 - 591-2-2114145

Fax: 591-2-2810203

REDDIG: 5-8218 - 5-8120

3. PUESTA EN VIGENCIA DEL PLAN DE CONTINGENCIA

- 3.1 El Comité Ejecutivo, instruirá la publicación del respectivo NOTAM, de acuerdo a las siguientes situaciones:

- a) Si la situación es previsible, se emitirá el NOTAM correspondiente con 24 horas de antelación por lo menos.
- b) En situaciones no previsible, se emitirá el NOTAM correspondiente lo antes posible.

4. DISPOSICIONES APLICABLES EN CASO DE UNA DISMINUCION DEL SUMINISTRO DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO

- 4.1 Los vuelos internacionales, regionales de menos de tres horas y vuelos domésticos deberán planificarse teniendo en cuenta que el FL290 o superior (espacio aéreo RVSM), estarán disponibles, excepto en aquellas rutas que no tengan conflicto con las rutas de contingencia establecidas en el Plan de Contingencia de la FIR-La Paz.
- 4.2 Con la finalidad de prevenir conflictos y congestiones del tránsito aéreo se establecerán procedimientos de gestión de afluencia de tránsito aéreo, de manera tal, que en lo posible no afecte la operación del transporte aéreo regular.
5. **CLASIFICACION DEL ESPACIO AEREO**
- 5.1 Si durante el periodo de contingencia los servicios ATS sufrieran alguna degradación, el Comité Ejecutivo evaluara si la clasificación del espacio aéreo se mantendrá sin cambio, o considerará la reclasificación del espacio aéreo de acuerdo a los servicios disponibles que se puedan proporcionar.
6. **ESPACIO AEREO Y RUTAS ATS**
- 6.1 Durante el periodo de contingencia total, los vuelos internacionales utilizaran la red de rutas ATS de contingencia para la FIR La Paz, la cual ha sido planteada sobre la base de los principales flujos de tránsito aéreo, las mismas que se encuentran detalladas a continuación:

RED DE RUTAS DE CONTINGENCIA TOTAL EN LA FIR LA PAZ

RUTA actual ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA
Rutas Internacionales a ser Utilizadas	(Unidad ATS) provee ATC en los siguientes encaminamientos
UL-417	CR1: ISARA/UL-417/PUBUM
UA-321	CR1: VILUX/UA-321/MOMDI
UA-309	CR1: GRAFO/UL-309/EMPEX
UL-793	CR1: UDIDI/UL-793/OROMU
UM-402	CR1: UBKAB/UM-402/SIDAK
UM-415	CR1: SIDAK/UM-415/DOBNI
UL-540	CR1: ERVEL/UL540/ VOR VIR

Nota: CR significa Ruta de Contingencia

- 6.2 Durante el periodo de contingencia parcial, las rutas ATS estarán disponibles para vuelos nacionales e internacionales dentro la FIR/La Paz, de acuerdo al detalle siguiente:

RED DE RUTAS DE CONTINGENCIA CON LA FIR ASUNCION

RUTA	POSICIONES	FL DE INGRESO	FL DE SALIDA
UA-321	MOMDI	340	370
UL-793	OROMU	360	390
UM-402	SIDAK	380	350

7. PRIORIDADES DE LOS DIFERENTES TIPOS DE VUELO

7.1 Se dará prioridad a las operaciones aéreas internacionales y aquellas operaciones especiales que involucren los siguientes tipos de vuelo:

- Aeronaves en emergencia o que operen con una significativa reducción en su eficiencia,
- Aeronaves de estado,
- Vuelos de evacuación y auxilio; y
- Vuelos de búsqueda y salvamento.

8. PROCEDIMIENTOS APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS

8.1 Las dependencias ATS dentro la FIR La Paz y Asunción deberán cumplir con los siguientes procedimientos según se aplique:

- a) Transmitir los mensajes de plan de vuelo al ACC/Adyacente, a través de la red AFTN, de acuerdo a los procedimientos establecidos.
- b) Aplicar separación mínima entre aeronaves de (15) minutos con cada una de la FIR Asunción a la FIR La Paz.
- c) Comunicar, vía los circuitos de coordinación ATS, de por lo menos 20 minutos de antelación, las horas estimadas de sobrevuelo de los puntos de ingreso/salida de la FIR La Paz.
- d) Las dependencias ATS en la FIR La Paz deberán coordinar entre sí, con no menos de 20 minutos de antelación, las horas de despegue, niveles de vuelo solicitado.

9. PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN

9.1 Cuando se presenten limitaciones que impidan las comunicaciones aire-tierra-aire en las frecuencias ATS correspondientes, además de mantenerse continuamente a la escucha, las tripulaciones de vuelo que necesiten efectuar procedimientos por razones de seguridad de vuelo (desvío de rutas, efectuar descenso de emergencia, etc.), difundirán por radio a intervalos adecuados y, en lo posible, en idioma inglés:

- Identificación de la aeronave,
- Nivel de vuelo,
- Posición de la aeronave (incluso el designador de la ruta ATS utilizando, sentido de la derrota, etc.)
- Intenciones, tanto en la frecuencia que esté utilizando (correspondiente al sector del ACC que cubre) como en la frecuencia 121.5 MHz

9.2 La aplicación de los procedimientos indicados en este Plan de Contingencia, necesitará previamente la coordinación del Centro de Control de Área de La Paz, o Centro de Información de Vuelo La Paz, con el Centro de Control de Área de la Región de Información de Vuelo de Asunción.

10. FRECUENCIAS DE CONTINGENCIA EN CASO DE FALLA DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES ORALES ATS EN LA FIR LA PAZ

10.1 Ante la falla de las comunicaciones orales ATS, los servicios se apoyarán con las frecuencias HF, VHF de las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Utilización de frecuencias:

- Frecuencia 128.2 MHz (La Paz Control)
- Frecuencia 123.9 MHz (La Paz Terminal)
- Frecuencia 123.7 MHz (Santa Cruz Terminal)
- Frecuencias 8855/10096 (La Paz Radio)
- Frecuencia 6649/10024 (La Paz Radio)
- Frecuencia 121.5 MHz (De Emergencia)

11. EN CASO DE FALLA DE COMUNICACIONES.

11.1 Al ocurrir una interrupción en las comunicaciones aeroterrestres, las tripulaciones de vuelo deben utilizar todos los medios de comunicaciones auxiliares disponibles y siguiendo los procedimientos:

- a) intentar establecer contacto con el ATC en la frecuencia asignada
- b) intentar establecer contacto con otra aeronave en la frecuencia ATC asignada
- c) intentar establecer contacto con el ATC u otra aeronave en la frecuencia ATC de alternativa
- d) intentar establecer contacto con otra aeronave en la frecuencia TIBA Freq. 123.4 MHz

11.2 Si todos los intentos de contacto que figuran en el punto 10.1 fueren infructuosos, se puede deducir que el problema tiene su origen en la aeronave y:

- a) Se debe aplicar los procedimientos en caso de fallas de las comunicaciones aire-tierra del Doc. 4444/ATM501 de la OACI.
- b) En las aeronaves debidamente equipadas, los pilotos deberán volar 1 NM a la derecha del eje de la aerovía.

11.3 Si se establece la comunicación con otra aeronave, se puede deducir que el problema de comunicaciones se origina en la instalación ATC. En cuyo caso debe aplicarse el siguiente procedimiento para tratar de restablecer la comunicación:

- a) Intentar establecer comunicación pidiendo a otra aeronave, que retransmita información al ATC en el siguiente orden de preferencia:
 - La frecuencia asignada
 - Las frecuencias de sector/instalaciones ATC de alternativa
 - La frecuencia "TIBA" Freq. 123.45 MHz

11.4 En la fase de ruta si la aeronave no puede establecer comunicaciones con el ATC debe:

- Proceder de conformidad con la ruta del plan de vuelo actualizado
- Mantener la última velocidad y nivel asignados

- Aplicar los procedimientos TIBA, de preferencia en el idioma inglés, utilizando las frecuencias ATC y TIBA.
- Volar a 1 NM a la Derecha del eje de la aerovía
- Intentar periódicamente restablecer las comunicaciones

11.5 La fase de aproximación si la aeronave no puede establecer comunicaciones con el ATC debe:

- Aplicar los procedimientos “TIBA” utilizando las frecuencias ATC y TIBA apropiadas.
- Efectuar coordinaciones con otras aeronaves utilizando la frecuencia principal para una determinada área terminal.

11.6 En Contingencia Total. Se debe aplicar los procedimientos en caso de fallas de las comunicaciones aire-tierra del Doc. 4444/ATM501 de la OACI.

12. PLANES DE VUELO

12.1 PLANES DE VUELO REPETITIVO (RPL)

12.1.1 Mientras dure la contingencia, se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todo los casos, los FPL correspondiente.

12.2 PLANES DE VUELO (FPL) – NO TRANSMITIDOS

12.2.1 En el caso de falla de la red AFTN, los ACCs podrán aceptar transferencias aún cuando el FPL correspondiente no haya podido ser recibido.

13. ORDEN DE RELACION DE USO DE LAS AYUDAS A LA NAVEGACION

13.1 Ante Falla de sistemas:

- VOR, se alternará al uso de los NDB disponible para la navegación en ruta
- Uso del GPS como medio de navegación suplementario
- Uso de los sistemas de navegación autónomos

14. PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS EN CASO DE LA SUSPENSION DE LA SEPARACION VERTICAL MINIMA REDUCIDA (RVSM) EN LA FIR LA PAZ

14.1 INTRODUCCION. Una de las contingencias en vuelo que afecta a una o varias aeronaves dentro del Espacio Aéreo RVSM de la FIR/La Paz, está relacionada con circunstancias imprevistas que afectan directamente a la capacidad de una o más aeronaves de operar de acuerdo con los requisitos de performance de navegación vertical del Espacio Aéreo RVSM.

14.1.1 El único objeto de los siguientes procedimientos es servir de orientación, y serán aplicables dentro de la FIR/La Paz.

14.1.2 Pudiendo la suspensión ser:

- a) Parcial: si solo afecta a un área definida, en la que se haya tenido confirmado por reportes de aeronaves u otros medios

- b) Total: si es que la razón que la haya originado afecta a todo el estrato RVSM en la FIR/La Paz

14.1.3 Si bien no se puede cubrir todas las posibles contingencias, los mismos prevén los casos de:

- a) Imposibilidad de mantener el nivel de vuelo asignado debido a condiciones meteorológicas.
- b) Performance de la aeronave , falla de presurización
- c) Pérdida o disminución significativa de la capacidad de navegación requerida al realizar operaciones en partes del espacio aéreo en las que la precisión en la performance de la navegación es un requisito previo para la realización segura de las operaciones de vuelo.

14.2 PROCEDIMIENTOS GENERALES.

14.2.1 Una contingencia RVSM, no implica justamente la suspensión total de la RVSM, debe considerarse los motivos que la originen.

14.2.2 Los siguientes procedimientos generales se aplican a todas las aeronaves que estén operando en espacio aéreo RVSM en la FIR/La Paz.

14.2.3 Si una aeronave no puede continuar el vuelo de conformidad con la autorización recibida del ATC, y/o si una aeronave no puede mantener la precisión de la performance de navegación especificada para el espacio aéreo,

14.2.4 Procedimientos para el ATC

- a) El ATC se asegurará de implementar una separación de 600 m (2000 pies), entre las aeronaves involucradas o en zonas afectadas, mientras dure la contingencia.
- b) El piloto de la aeronave en cuestión, obtendrá, antes de iniciar cualquier medida, una autorización revisada, siempre que sea posible,
- c) Las medidas subsiguientes del ATC a dicha aeronave se basarán en la intención del piloto y en la situación general del tránsito,

14.2.4 Procedimientos para las aeronaves:

- a) Si no puede obtenerse una autorización previa, el piloto deberá, si es posible, desviarse de la derrota organizada o sistema de rutas,
- b) Ascender por encima o descender por debajo del espacio aéreo RVSM, en caso de no poder mantener el nivel de vuelo autorizado o no sea posible mantener separación lateral longitudinal o vertical convencional,
- c) Establecer comunicaciones en la frecuencia en uso 128.2 MHz, 123.9 MHz, 123.7 MHz, 10024, 6649, 88556, 10096, 5526 MHz
- d) En la frecuencia 121.5 MHz de emergencia , 123.45 MHz, alertando a las aeronaves a intervalos apropiados, en idioma inglés la siguiente información:
 - Indicativo de llamada de aeronave
 - Posición de la Aeronave
 - Niveles de vuelo que se dejan y los que son cruzados
 - Hora en que se inicia el ascenso o descenso
 - Hora que alcanzó el nivel de vuelo
 - Código SSR accionado

- Intenciones
- e) Vigilará si existe tránsito con el que pueda entrar en conflicto, tanto por medios visuales como por referencia al ACAS (TCAS)
- f) Encenderá todas las luces de identificación y anticolidión
- g) Mantendrá activado en todo momento el respondedor SSR
- h) Iniciará las acciones necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave.

14.2.5 El ATC tomará todos los recaudos necesarios para coordinar con todas las FIR afectadas dentro de su área de influencia, los detalles y datos esenciales de la contingencia, así como la naturaleza de su origen, sector afectado, aeronave/s involucrada/s y el tiempo de duración si se conoce éste último.

14.2.6 El ATC informará a las FIR involucradas en su área de influencia, el momento en que se reanudará el servicio normal y la forma en que se encaminarán los tránsitos afectados.

APENDICE 4

PLANES DE VUELO REPETITIVOS ENTRE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

1. FECHA DE EFECTIVIDAD: 20 de Marzo de 2014.

2. EXTENSION.

2.1. Este acuerdo consideran a los vuelos regulares internacionales de las Regiones de Información de Vuelo FIR Asunción y FIR La Paz

3. OBJETIVO

3.1. El propósito de este Acuerdo Operacional se relaciona únicamente con la aplicación de los procedimientos a que se hace referencia en el Doc. 4444 ATM/501 de la OACI Capítulo 16 (Procedimientos mixtos) numeral 16.4 (Uso de los planes de vuelo repetitivo).y Apéndice 2 (Plan de Vuelo).

4. PROCEDIMIENTOS

4.1. Presentación de los planes de vuelo repetitivos.

4.2. El explotador presentará por los medios y a las direcciones que indique cada Estado, las listas RPL y/o sus enmiendas correspondientes al organismo designado, con por lo menos, quince (15) días de antelación a la fecha de validez y las modificaciones se presentarán con SIETE (7) días de antelación.

4.3. Las cancelaciones permanentes se informarán en la forma descrita en el párrafo 4.2, pero con una antelación mínima de siete (7) días.

4.4. Las listas de Planes de vuelo repetitivos deberán presentarse en la forma prescrita por la OACI en el DOC 4444 ATM/501, apéndice 2, párrafo 6,7 y 8. Las fechas deberán ser indicadas en términos de año, mes, día (aa mm dd).

4.5. Las listas RPL deberán contar con el nombre completo, dirección y teléfono del operador responsable.

4.6. Las listas RPL deberán ser numeradas en forma correlativa.

5. CONTROL DE ACEPTACION

5.1. El Centro RPL de Bolivia y Centro RPL del PARAGUAY, encargados de la recepción de las listas RPL, informarán al explotador por los medios más apropiados, la recepción y la aceptación de sus listas de RPL o sus modificaciones.

- 5.2. El explotador deberá asegurarse de la aceptación de su lista de RPL por todos los organismos involucrados, designados por los Estados, antes de la fecha de validez de los RPL de la lista.
- 5.3. El explotador continuará presentando normalmente los Planes de Vuelo (FPL) aún cumplida la fecha de validez propuesta hasta recibir la confirmación de la aceptación de su lista de RPL por los organismos designados por los Estados.
- 5.4. Los centros RPL o las dependencias así asignadas para la recepción de las listas deberán contar con acuerdos multilaterales para la aceptación de los RPL.
- 5.5. En las listas no se utilizara el término UFN, debiéndose colocar fecha final de validez.
- 5.6. Los Centros de RPL o las dependencias así designadas para la recepción de las listas se informarán recíprocamente, a través de AMHS, correo electrónico o fax de la aceptación de la lista de RPL y sus enmiendas. En caso de ser utilizado el fax, una vez normalizado el circuito AMHS deberán ser transmitidos por este medio.
- 5.7. Los Centros de RPL o las dependencias ATS así designadas por los países signatarios de este acuerdo informarán a los explotadores la ACEPTACIÓN o la NO ACEPTACIÓN de los RPL presentados.

6. RECEPCION DE LISTAS RPL.

6.1. Punto de contacto: Para Bolivia

OFICINA	AMHS	Email	FAX
Unidad ATM- Oficina Centro RPL	SLLPYRYB	rpl@asana.bo	+591-2-2316686
ACC/LA PAZ	SLLPZQZX	supervisor.acc@asana.bo	+591-2-2810203

6.2. Punto de contacto: Para Paraguay

OFICINA	AMHS	Email	FAX
Centro RPL	SGASZQZX	rplparaguay@dinac.gov.py	+ 595-21-205365
	SGASYAYX	atm_gna@dinac.gov.py	
		gna_dac@dinac.gov.py	

7. MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- 7.1. El intercambio de mensajes ATS relacionados con el desarrollo de cada vuelo con Plan de vuelo RPL parte de esta Carta de Acuerdo, así como la aplicación de procedimientos

complementarios a los enunciados, se efectuarán de conformidad con los principios contenidos en el APENDICE 3 del Doc. 4444 ATM / 501, de la OACI.

7.2. Asimismo se tendrá en cuenta:

- 1.- Mensajes de salida (DEP): este mensaje activará el RPL.
- 2.- Mensajes de demora (DLA): se transmitirán cuando la demora en la hora prevista de partida exceda los treinta (30) minutos.
- 3.- Mensajes de cancelación de Plan de Vuelo (CNL): se transmitirán cuando se anule un vuelo un día determinado. Este mensaje se cursará el día de la cancelación del vuelo. 4
- 4.- Mensajes de modificación (CHG): se transmitirán cuando se produzcan cambios de índole temporal, y ocasiona de los RPL relativo al tipo de aeronave, categoría de estela turbulenta, velocidad y/o nivel de crucero se notificaran para cada vuelo tan pronto como fuere posible y a más tardar 30 (treinta) minutos antes de la salida, a la Oficina de Notificación ATS responsable del aeródromo de salida

NOTA: Para los mensajes mencionados anteriormente, se utilizará como canal de coordinación principal el sistema AMHS y como secundario el Circuito Oral ATS.

8. DIVULGACION

- 8.1 Los Estados signatarios incluirán en la Sección ENR de sus respectivos AIP, las disposiciones pertinentes para los explotadores relacionados con la aceptación de Planes de Vuelo Repetitivos para los vuelos IFR regulares entre ambos Estados.