



SAM/ATS/ATFM–SAM NORTE

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**PROYECTO REGIONAL RLA/06/901**

**Segundo Taller/Reunión sobre optimización de la  
coordinación ATS y Planes de Contingencia**

**SAM/ATS/ATFM – SAM NORTE**

**(Lima, Perú, 24 al 28 de octubre de 2022)**

**INFORME**

*La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.*

## ÍNDICE

i -	Índice .....	i-1
ii -	Reseña de la reunión .....	ii-1
	Lugar y duración .....	ii-1
	Apertura.....	ii-1
	Idioma .....	ii-1
	Agenda .....	ii-1
	Participantes y Organización .....	ii-2
	Lista de recomendaciones .....	ii-2
iii -	Lista de participantes .....	iii-1
<b>Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día</b>		
	Avance de la optimización de la separación longitudinal para aeronaves en espacio aéreo continental. Plan de acción. ....	1-1
<b>Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día</b>		
	Actualización de cartas acuerdo – LOA ATS .....	2-1
<b>Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día</b>		
	Armonizar los Planes de Contingencia ATS (nivel 2) conforme al MCATS, en base a las tareas y avances del grupo de especialistas GESEA.....	3-1
<b>Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día</b>		
	Coordinación y suscripción de acuerdos/entendimientos en materias ATS/ATFM/CONTIN.....	4-1
<b>Informe sobre la Cuestión 5 del Orden del Día</b>		
	Mejoras en el suministro ATFM .....	5-1
<b>Informe sobre la Cuestión 6 del Orden del Día</b>		
	Otros asuntos.....	6-1

## RESEÑA DE LA REUNIÓN

### ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

El Segundo Taller/Reunión sobre optimización de la coordinación ATS y Planes de Contingencia SAM/ATS/ATFM – SAM NORTE se llevó a cabo en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, Perú, del 24 al 28 de octubre de 2022.

### ii-2 APERTURA

El Oficial Regional ATM/SAR Fernando Hermoza, a nombre del Director Regional de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, dio la bienvenida a los participantes, destacó los temas a tratar y deseó éxito en las deliberaciones. Seguidamente, inauguró el evento.

### ii-3 IDIOMA

El idioma de trabajo fue el español con interpretación simultánea al idioma inglés.

### ii-4 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del  
Orden del Día: Avance de la optimización de la separación longitudinal para aeronaves en espacio aéreo continental. Plan de acción.

Cuestión 2 del  
Orden del Día: Actualización de cartas acuerdo – LOA ATS

Cuestión 3 del  
Orden del Día: Armonizar los Planes de Contingencia ATS (nivel 2) conforme al MCATS, en base a las tareas y avances del grupo de especialistas GESEA

Cuestión 4 del  
Orden del Día: Coordinación y suscripción de acuerdos/entendimientos en materias ATS/ATFM/CONTIN

Cuestión 5 del  
Orden del Día: Mejoras en el suministro ATFM

Cuestión 6 del  
Orden del Día: Otros asuntos

**ii-5 PARTICIPANTES Y ORGANIZACIÓN**

Asistieron al Taller/Reunión, 7 Estados (Colombia, Bolivia, Brasil, Ecuador, Guyana, Perú y Venezuela), con un total de 14 participantes, incluidos el especialista de la OACI. La lista de participantes aparece en la página iii-1.

Actuó en la Secretaría el Sr. Fernando Hermoza, Oficial Regional ATM/SAR.

**ii-6 LISTA DE RECOMENDACIONES**

<b>No.</b>	<b>Título de Conclusión</b>	<b>Página</b>
RECOMENDACIÓN SAM NORTE-01	Incluir estudios sobre el texto de EUROCONTROL para LOA ATS y sobre parámetros de Separación lateral de aeronaves, dentro de las tareas del Grupo Adhoc encargado de implementar la CONCLUSION SAM/IG/28-01.	2-3

**LISTA DE PARTICIPANTES / LIST OF PARTICIPANTS****BOLIVIA**

Lidia Lia Kantuta Vásquez  
ATCO ACC La Paz  
Navegación aérea y aeropuertos bolivianos - NAABOL

E-mail: [liakantuta@gmail.com](mailto:liakantuta@gmail.com)  
[acc.lapazbolivia@gmail.com](mailto:acc.lapazbolivia@gmail.com)

**BRASIL**

Ricardo David Benedictis  
Jefe de Subdivisión de Post-operaciones  
Cento de Gerenciamiento de Navegación Aérea (CGNA)  
Av. Gen. Justo 876 – Centro  
Rio de Janeiro/RJ Brasil

E-mail: [davidrdb@cgna.decea.gov.br](mailto:davidrdb@cgna.decea.gov.br)

José Mauricio C. Rocha  
Jefe (e) de Subdivisión de Post-Operaciones  
Cento de Gerenciamiento de Navegación Aérea (CGNA)  
Av. Gen. Justo 876 – Centro  
Rio de Janeiro/RJ Brasil

E-mail: [crochajmcr@cgna.decea.gov.br](mailto:crochajmcr@cgna.decea.gov.br)

Paulo Roberto Santos Da Cruz  
Operador FMP Amazónico  
IV Centro integrado de Defensa Aérea e Controle  
de Trafego Aéreo (CINDACTA IV)  
Av. Do Turismo 1350 – Taruma  
Manaus/AM Brasil

E-mail: [santosprsc@fab.mil.br](mailto:santosprsc@fab.mil.br)

**COLOMBIA**

Luz Adriana Rubio Sinisterra  
Coordinador ATS Regional Centro Sur  
Unidad Especial Administrativa De Aeronáutica Civil  
Bogotá

E-mail: [luz.rubio@aerocivil.gov.co](mailto:luz.rubio@aerocivil.gov.co)

Gloria María Nemocon Ramirez  
Controladora Radar ACC Bogotá  
Unidad Especial Administrativa De Aeronáutica Civil  
Bogotá

E-mail: [gloria.nemocon@aerocivil.gov.co](mailto:gloria.nemocon@aerocivil.gov.co)

**ECUADOR**

Jorge Zuñiga Jibaja  
Controlador Radar APP  
Dirección General de aviacion civil  
Av. 10 de agosto y Buenos Aires  
Quito - Ecuador

E-mail: [jorge.zuniga@aviacioncivil.gob.ec](mailto:jorge.zuniga@aviacioncivil.gob.ec)

Marcelo Valencia  
Especialista ATC  
Dirección General de aviacion civil  
Av. 10 de agosto y Buenos Aires  
Quito - Ecuador

E-mail: [marcelo.valencia@aviacioncivil.gob.ec](mailto:marcelo.valencia@aviacioncivil.gob.ec)

**GUYANA**

Trevor Daly  
Unit Chief – Timehri  
Guayana Civil Aviation Authority - ANSA

E-mail: [tdaly@gcaa-gy.org](mailto:tdaly@gcaa-gy.org)

**PERÚ**

José Mondragón  
Inspector ANS  
Dirección General de Aeronáutica  
Civil (DGAC) del Perú

E-mail: [jmondragon@mtc.gob.pe](mailto:jmondragon@mtc.gob.pe)

Tomás Macedo Cisneros  
Controlador de Tránsito Aéreo  
ACC Lima  
CORPAC

E-mail: [tmacedo@corpac.gob.pe](mailto:tmacedo@corpac.gob.pe)

**VENEZUELA**

Jean Lozano G  
Jefe de ACC Maiquetia  
INAC-SNA Venezuela  
Av. Principal Aeropuerto Maiquetia  
Edif. ATC Piso 2

E-mail: [j.lozano@inac.gob.ve](mailto:j.lozano@inac.gob.ve)

Jhefferson Camacho  
Coordinador Centro de Control Maiquetia  
INAC-SNA Venezuela  
Av. Principal Aeropuerto Maiquetia  
Edif. ATC Piso 2

E-mail: [ctajjc@gmail.com](mailto:ctajjc@gmail.com)

**OACI**

Fernando Hermoza Hübner  
Oficial Regional ATM/SAR  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro

E-mail: [fhermoza@icao.int](mailto:fhermoza@icao.int)



## APÉNDICE A1

## SITUACIÓN DE IMPLANTACIÓN DE SEPARACIÓN LONGITUDINAL OPTIMIZADA

(Actualizada en SAM SUR para Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Peru, Uruguay)

(Actualizada en SAM NORTE para Colombia, Bolivia, Brasil, Ecuador, Guyana, Peru, Venezuela)

ARGENTINA						
Actualizado SAM SUR 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
CORDOBA	IQUIQUE	SI	03/12/18			<b>Nota SAM SUR:</b> Por debajo de FL 370, se aplicará 10 minutos.
	LA PAZ	SI	01/01/17			
	EZEIZA			SI	13/10/2016	
	MENDOZA			SI	13/10/2016	
	RESISTENCIA			SI	13/10/2016	Hay algunos problemas con las COM VHF
RESISTENCIA	ASUNCION	SI	01/01/17			<b>Nota SAM SUR:</b> Se requiere que sea revisada la LOA ATS 2019, en la que se acuerda 20 NM (excepto PILCO), debido a que la misma debe ser incrementada por falta de cobertura VHF.
	LA PAZ	SI	01/01/17			
	CORDOBA			SI	13/10/2016	
	CURITIBA	SI	01/01/17			
	EZEIZA			SI	13/10/2016	
EZEIZA	MONTEVIDEO	SI	01/01/17			<b>Nota SAM SUR:</b> Para revisión, ver la separación de 20 NM en GEMSU. posterior estudio.
	COMODORO RIVADAVIA			SI	13/10/2016	
	MENDOZA			SI	13/10/2016	
	PUERTO MONTT	SI	03/12/18			
	CORDOBA			SI	13/10/2016	
	RESISTENCIA			SI	13/10/2016	
	MONTEVIDEO	SI	01/01/17	SI	2010	PAPIX, KUKEN y DORBO 20 NM <b>Nota SAM SUR:</b> En UGIMI se aplican 10 NM si la velocidad de la aeronave que

						precede es 20 Kt. mayor
<b>MENDOZA</b>	EZEIZA			SI	13/10/2016	
	<b>SANTIAGO</b>			SI	03/12/2018	
	<b>CORDOBA</b>			SI	13/10/2016	
<b>COMODORO RIVADAVIA</b>	EZEIZA			SI	13/10/2016	
	PUNTA ARENAS	SI	03/12/18			<b>Nota SAM SUR:</b> Se exceptúa al tránsito que procede a Antártica, al cual se aplica 10 minutos.
	PUERTO MONTT	SI	03/12/18			

&lt;&lt;&lt;

<b>BOLIVIA</b>						
Actualizado SAM SUR / SAM NORTE 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
<b>LA PAZ</b>	<b>AMAZÓNICO</b>	SI	01/01/17	SI* para aeronaves ingresando FIR AMAZONICO	01/07/2023	<b>Nota de SAM NORTE:</b> Se trabajó en la actualización del Apéndice I Tabla de Referencia para Transferencia de Responsabilidades entre el ACC/Amazónico y el ACC/La Paz, donde se consignó la separación longitudinal mínima de 40NM para los tránsitos hacia el ACC/La Paz y de *20NM para los tránsitos hacia el (ACC/Amazónico en los puntos GEDUS, EROGI, UDIDI, ILRES, ARMUK y UBKAB.
	<b>ASUNCION</b>	SI	01/01/17			
	<b>CURITIBA</b>	SI	01/07/23	SI* para aeronaves ingresando FIR CURITIBA	01/07/23	<b>Nota de SAM NORTE</b> (Actualiza Nota de SAM SUR): Se trabajó en la actualización del Apéndice I Tabla de Referencia para Transferencia de Responsabilidades entre el ACC/Curitiba y el ACC/La Paz, donde se consignó la separación longitudinal mínima de *20NM para los tránsitos hacia el ACC/Curitiba y

						40NM hacia el ACC/La Paz.
	<b>CORDOBA</b>	SI	01/01/17			
	<b>LIMA</b>	SI	01/07/23			Nota SAM NORTE (Actualiza Nota de SAM SUR): Se acordó LOA ACC/ La Paz – ACC/Lima y se consignó en el apéndice 1 - Tabla de referencia para la transferencia de responsabilidades, la separación longitudinal mínima de 40NM.
	<b>IQUIQUE</b>	SI	09/09/22			Acuerdos de SAM SUR
	<b>RESISTENCIA</b>	SI	01/01/17			

&lt;&lt;&lt;

<b>BRASIL</b>						
Actualizado SAM SUR y SAM NORTE 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/ DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/ DME	Fecha de implantación	
<b>AMAZÓNICO</b>	<b>BRASILIA</b>	---	---	---	---	10 NM
	<b>BOGOTÁ</b>	SI	13/10/16	SI* en puntos PTC definidos en LOA ATS	01/12/17	Nota de SAM NORTE: *20 NM para Amazónico en UP527, UP793, UL201 y UL655. 40 NM para Amazónico en LET y 40 NM para Bogotá en todos los puntos.
	<b>CAYENNE</b>	---	---	---	---	10 Minutos Nota de SAM NORTE: Amazónico puede recibir con 20NM si se acuerda en CAO.
	<b>CURITIBA</b>	---	---	---	---	10 NM
	<b>GEORGETOWN</b>	SI	07/01/16	SI* en puntos PTC definidos en LOA ATS	28/10/22	Nota de SAM NORTE: *20NM para Amazónico. 20NM para Georgetown vía B681, UB681 y UM527 y 40NM vía UL322 y UP535. En los waypoints SUMVA y BUVIP

						los vuelos pueden ser coordinados, caso a caso, con 20NM para Georgetown.
	<b>LA PAZ</b>	SI	01/01/17	SI* para aeronaves ingresando FIR AMAZONICO	01/07/2023	Nota de SAM NORTE: Se trabajó en la actualización del Apéndice 1 Tabla de Referencia para Transferencia de Responsabilidades entre el ACC/Amazónico y el ACC/La Paz, donde se consignó la separación longitudinal mínima de 40NM para los tránsitos hacia el ACC/La Paz y de *20NM para los tránsitos hacia el (ACC/Amazónico en los puntos GEDUS, EROGI, UDIDI, ILRES, ARMUK y UBKAB.
	<b>LIMA</b>	SI	23/10/15	NO	TBD	Nota de SAM NORTE: Amazónico puede recibir con 20NM vía UM527 si se acuerda en CAO.
	<b>MAIQUETIA</b>	SI **Ver Comentarios	23/10/16 Revisión 28/10 2022	NO	TBD	**Notas de SAM NORTE; 1. Aeronaves ingresando FIR AMAZONICO: aplica 40 NM  2. Aeronaves ingresando a FIR MAIQUETIA: a) aplica 80NM excepto casos siguientes b) y c);  b) aplica 40 NM solo para aeronaves destino a aeropuerto SVMI; y  c) aplica 40 NM para sobrevuelos previa coordinación y

						aprobación de ACC Maiquetia.
	<b>PARAMARIBO</b>	SI	13/10/16			Nota de SAM NORTE: Amazónico puede recibir con 20NM si se acuerda en CAO.
	RECIFE	---	---	---	---	10 NM
	ATLANTICO	---	---	---	---	10 Minutos
	AMAZÓNICO	---	---	---	---	10 NM
BRASILIA	CURITIBA	---	---	---	---	5 NM
	RECIFE	---	---	---	---	5 NM
	<b>ASUNCION</b>	SÍ	Mar/2016	SÍ	29/03/2018	20 NM para Curitiba y 40 NM para Asunción. Sin embargo, el CAO aún no se ha actualizado, todavía hay 10 minutos de separación. Nota de SAM SUR: Se requiere armonizar la CAO con la separación establecida en el MOU.
	AMAZONICO	---	---	---	---	5 NM
	BRASILIA	---	---	---	---	5 NM
CURITIBA	<b>LA PAZ</b>	SÍ	01/07/23	SI* para aeronaves ingresando FIR CURITIBA	01/07/23	Nota de SAM NORTE (Actualiza Nota de SAM SUR): Se trabajó en la actualización del Apéndice 1 Tabla de Referencia para Transferencia de Responsabilidades entre el ACC/Curitiba y el ACC/La Paz, donde se consignó la separación longitudinal mínima de *20NM para los tránsitos hacia el ACC/Curitiba y 40NM hacia el ACC/La Paz.
	<b>MONTEVIDEO</b>	SÍ	01/01/17	SÍ	15/11/2018	20NM en regla y 10 NM bajo coordinación.
	RECIFE	---	---	---	---	5 NM
	<b>RESISTÊNCIA</b>	SÍ	01/01/17	*		El CAO aún no se ha actualizado, todavía hay 10

						minutos de separación. *Nota de SAM SUR: Curitiba puede recibir con 20NM si se acuerda en CAO.
	ATLANTICO	---	---	---	---	10 Minutos
RECIFE	AMAZÓNICO	---	---	---	---	10 NM
	BRASÍLIA	---	---	---	---	5 NM
	CURITIBA	---	---	---	---	5 NM
	ATLÁNTICO	---	---	---	---	10 Minutos
ATLÁNTICO	AMAZÓNICO	---	---	---	---	10 Minutos Problemas Com. VHF
	CURITIBA	---	---	---	---	
	RECIFE	---	---	---	---	
	CAYENNE	---	---	---	---	

&lt;&lt;&lt;

CHILE						
Actualizado SAM SUR 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
SANTIAGO	IQUIQUE	---	---	----	-----	5 NM
	MENDOZA	SI	3/12/2018			
	PUERTO MONTT	---	----	----	----	5 NM
IQUIQUE	CORDOBA	SI	3/12/2018			Debajo de FL370 se aplica 10 MINUTOS
	LA PAZ	SI	09/09/22			Acuerdos de SAM SUR
	LIMA	OG				Gestionándose acuerdos
PUERTO MONTT	SANTIAGO	---	---	----	----	5 NM
	PUNTA ARENAS	SI	09/09/22	----	---	*Nota SAM SUR: Tránsito hacia-desde Antártica 10 MINUTOS.
	EZEIZA	SI	3/12/2018			
	COMODORO RIVADAVIA	SI	3/12/2018			
PUNTA ARENAS	PUERTO MONTT	---	----	----	----	5 NM
	COMODORO RIVADAVIA	SI	3/12/2018			

&lt;&lt;&lt;

COLOMBIA						
Actualizado SAM NORTE						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
BOGOTÁ	AMAZÓNICO	SI	28/09/2022	SI*	28/09/2022	Nota de SAM Norte: 20NM Solo tránsito saliendo vía BRACO, ABIDE y ASAPA
	CENAMER	NO	1/09/2022*	NO		Nota de SAM NORTE; Única ruta OCEANICA. *LOA FIRMADA
	GUAYAQUIL	SI	28/09/2022	NO		
	LIMA	SI	28/09/2022	NO		
	MAIQUETIA	SI	21/03/17 Actualización Pendiente de firmas por Venezuela	SI*	Draft pendiente de firmas por Venezuela	* Nota de SAM NORTE; 20NM Solo para tránsito en rutas específicas en que alguna de las aeronaves o ambas tenga destino ACC receptora.
	PANAMÁ	SI	13/10/16 Actualización Pendiente de firmas por Venezuela	SI*	Draft en Panamá, pendiente de verificación	* Nota de SAM NORTE; Solo para tránsito vía del sector NW ACC BOGOTA y que alguna de las aeronaves o ambas tenga destino ACC receptora.
	BARRANQUILLA	SI	28/02/2020	SI*	28/02/2020	* Nota de SAM NORTE; 20 NM Solo para tránsito en que alguna de las aeronaves o ambas tenga destino ACC receptora.
BARRANQUILLA	MAIQUETIA	SI	21/03/17	SI	Pendiente de firmas por parte de Venezuela	Solo para tránsito en los que alguna de las aeronaves o ambas tengan destino en el ACC receptor.
	PANAMÁ	SI	13/10/16	NO		

	<b>BOGOTÁ</b>	<b>SI</b>	<b>5/10/2016</b>	<b>SI*</b>	<b>28/02/2020</b>	* Nota de SAM NORTE; Solo para tránsito en que alguna de las aeronaves o ambas tenga destino ACC receptora.
	<b>KINGSTON</b>	<b>SI</b>	<b>15/06/2013</b>	<b>SI*</b>	<b>20/05/2021</b>	* Nota de SAM NORTE; Aeronaves de tipo similar y con la misma velocidad que operen a FL200 o más en la rutas igual o convergente. Fuera de estos parámetros 10 minutos.
	<b>CURAZAO</b>	<b>SI</b>	<b>20/05/2020</b>	<b>NO</b>		

<<<

<b>ECUADOR</b>						
Actualizado SAM NORTE 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
<b>GUAYAQUIL</b>	<b>BOGOTÁ</b>	<b>SI</b>	<b>28/09/2022</b>	<b>NO</b>		
	<b>LIMA</b>	<b>SI</b>	<b>10/11/16</b>	<b>NO</b>		
	<b>CENAMER</b>	<b>NO</b>		<b>NO</b>		<b>Separación Oceánica</b>

<<<

<b>GUYANA FRANCESA</b>						
Actualizado SAM/IG/20						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
<b>CAYENNE</b>	<b>AMAZÓNICO</b>	---	---	---	---	10 Minutos
	<b>PARAMARIBO</b>	---	---	---	---	10 Minutos
	<b>PIARCO</b>					No hay información

<<<

GUYANA						
Actualizado SAM NORTE 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
GEORGETOWN	AMAZONICO	SI	07/01/2016	SI* en puntos PTC definidos en LOA ATS	28/10/22	Nota de SAM NORTE: *20NM para Amazónico. 20NM para Georgetown vía B681, UB681 y UM527 y 40NM vía UL322 y UP535. En los waypoints SUMVA y BUVIP los vuelos pueden ser coordinados, caso a caso, con 20NM para Georgetown.
	PIARCO	SI	17/08/2017		TBD	Georgetown propondrá pruebas de 20nm.
	MAIQUETIA	SI	19/03/2018	SI* para aeronaves ingresando FIR GEORGETOWN en puntos PTC definidos en LOA ATS	1/12/2022 Pendiente firma LOA por parte de Venezuela	Nota de SAM NORTE; Se podrá reducir la separación longitudinal a *20Nm en sentido Guyana a requerimiento y ciertas condiciones. Se armonizo Plan de Contingencia, se espera por las firmas de Cartas Acuerdo
	PARAMARIBO	SI	17/08/2017		TBD	Georgetown propondrá pruebas de 20 nm

&lt;&lt;&lt;

<b>PANAMÁ</b> Actualizado SAM/IG/24						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
<b>PANAMÁ</b>	<b>BOGOTÁ</b>	SI	Oct/16	NO	TBD	En conversaciones. Se estima en segundo semestre 2020
	<b>BARRANQUILLA</b>	SI	Oct/16	NO	TBD	En conversaciones. Se estima en segundo semestre 2020
	<b>CENAMER</b>	SI	15/11/16	SI	Abril 2019	
	<b>KINGSTON</b>	SI	10/12/16	NO	TBD	Iniciar conversaciones Segundo semestre 2020

&lt;&lt;&lt;

<b>PARAGUAY</b> Actualizado SAM/IG/23						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
<b>ASUNCION</b>	<b>CURITIBA</b>	SI	Mar/16 fecha SAMIG 16			Tráfico procedente de Asunción para Curitiba Nota de SAM SUR: Se requiere armonizar la CAO con la separación establecida en el MOU.
	<b>LA PAZ</b>	SI	01/01/17			
	<b>RESISTÊNCIA</b>	SI	01/01/17			No se está aplicando. Se requiere coordinar con Argentina

&lt;&lt;&lt;

<b>PERÚ</b> Actualizado SAM SUR y SAM NORTE 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
<b>LIMA</b>	<b>AMAZONICO</b>	SI	23/10/2015	NO*	TBD	*Nota de SAM NORTE: Amazónico puede recibir con 20NM vía UMS27 si se acuerda en CAO.
	<b>BOGOTÁ</b>	SI	28/09/2022	NO		

	<b>IQUIQUE</b>	OG				Gestionándose acuerdos
	<b>GUAYAQUIL</b>	SI	10/11/16			
	<b>LA PAZ</b>	<b>SI</b>	<b>01/07/23</b>			<b>Nota SAM NORTE (Actualiza Nota de SAM SUR):</b> Se acordó LOA ACC/ La Paz – ACC/Lima y se consignó en el apéndice 1 - Tabla de referencia para la transferencia de responsabilidades, la separación longitudinal mínima de 40NM.

&lt;&lt;&lt;

<b>SURINAM</b> Actualizado SAM/IG/22 nov 2018						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/ DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/ DME	Fecha de implantación	
<b>PARAMARIBO</b>	<b>AMAZÓNICO</b>	SI	13/10/16			Firmada
	<b>GEORGETOWN</b>	SI	29/03/16			Firmada.
	<b>PIARCO</b>	N/A	---	---	---	Separación Oceánica
	<b>CAYENNE</b>	N/A	---	---	---	10 Minutos

&lt;&lt;&lt;

<b>URUGUAY</b> Actualizado SAM SUR 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/ DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/ DME	Fecha de implantación	
<b>MONTEVIDEO</b>	<b>CURITIBA</b>	SI	01/01/17	SI	15/11/18	Coordinado, con COM y VIGILANCIA efectivas puede ser de 10 NM.
	<b>EZEIZA</b>	SI	01/01/17	SI	01/08/2017	Nota SAM SUR: En UGIMI, coordinado, con COM y VIGILANCIA efectivas puede ser de 10 NM.
	<b>RESISTENCIA</b>	SI	01/01/17	*	15/03/2018	*Nota SAM SUR: Para revisión, ver

						la separación de 20 NM en GEMSU. posterior estudio.
--	--	--	--	--	--	---

<<<<

<b>VENEZUELA</b> Actualizado SAM NORTE 2022						
ACC	ACC ADJ	Separación Longitudinal				Comentarios
		40 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	20 NM GNSS/DME	Fecha de implantación	
MAIQUETIA	AMAZONICO	SI **Ver Comentarios	23/10/16 Revisión 28/10 2022	NO	TBD	**Notas de SAM NORTE; 1. Aeronaves ingresando FIR AMAZONICO: aplica 40 NM  2. Aeronaves ingresando a FIR MAIQUETIA: a) aplica 80NM excepto casos siguientes b) y c);  b) aplica 40 NM solo para aeronaves destino a aeropuerto SVMI; y c) aplica 40 NM para sobrevuelos previa coordinación y aprobación de ACC Maiquetia.
	BOGOTA	SI	21/03/17	SI	01/12/2022 Pendiente firma LOA por parte de Venezuela	Nota de SAM NORTE; Se reduce a 20NM con ciertas condiciones. Se armonizo Plan de Contingencia, se espera por las firmas de Cartas Acuerdo
	BARRANQUILLA	SI	21/03/17	SI	Pendiente de firmas por parte de Venezuela	Solo para tránsito en los que alguna de las aeronaves o ambas tengan destino en el ACC receptor.



**Cuestión 2 del  
Orden del Día: Actualización de cartas acuerdo – LOA ATS**

*Nota.- Los Estados reunidos usaron los Términos LOA o CAO, indistintamente*

2.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día se presentó la siguiente nota:

*NI/01 - Actualización de las cartas de acuerdo que involucran a la FIR CURITIBA y las FIR adyacentes (Presentada por Brasil)*

2.2 A través de una Nota Informativa de Brasil, se tomó conocimiento de la actualización de las LOA ATS relativas a las FIR adyacentes a la FIR Curitiba, de acuerdo a los avances del Taller/Reunión SAM SUR, Lima, 05 al 09 de setiembre 2022, y la Reunión ATS tripartita Argentina-Brasil-Paraguay, Foz de Iguazú, 14 de octubre 2022.

2.3 Se reseñó el estudio de la Reunión SAM SUR sobre una propuesta de mejora respecto al proceso para la actualización de cartas de acuerdo operacionales ATS, presentada por Argentina. Se indicó que, aunque no existen previsiones regulatorias sobre la metodología de revisión, actualización y suscripción de LOA ATS, en varios Estados dichos documentos se suscriben con la intervención de la alta dirección de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y/o de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), lo cual dificulta la actualización de esas Cartas de Acuerdo y su disponibilidad en las dependencias ATC.

2.4 Considerando las variaciones del contexto técnico-operativo, cada vez más rápidas y frecuentes, en virtud de la evolución de la industria y las innovaciones permanentes en las capacidades de las aeronaves y en materia de infraestructura ATM/CNS, se requieren procesos ágiles y flexibles para mantener las LOA ATS actualizadas. Se estimó adecuado estudiar una propuesta de contenido mínimo a incluirse en dichas Cartas, contemplando los avances en materia de Servicios de Navegación Aérea, entre otros, la implantación de la Gestión de la afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM), lo cual implica acordar e incluir medidas al respecto.

2.5 Se identificaron algunas materias para estudiar e implementar en el ámbito de SAMIG y sus grupos contribuyentes, con miras a optimizar el proceso de actualización de las LOA, apuntando a estandarizar y condensar el contenido de dichos documentos reconociendo su importancia en la seguridad operacional, en los procesos de capacitación del staff ATC y la toma de decisiones en los ACC durante las tareas de coordinación y transferencia de aeronaves.

2.6 El Taller/Reunión SAM SUR aprobó una Recomendación sobre las anteriores materias, la cual se presentó ante SAM/IG/28, Lima, 03 al 07 de octubre, habiendo sido adoptada a través de la Conclusión siguiente;

<b>CONCLUSION SAM/IG/28-01 Mejoras a las cartas acuerdo operacional ATS, respecto a su contenido, aplicación, vigencia y proceso de suscripción.</b>	
<p><b>Que:</b></p> <p>a) SAM/IG y sus órganos contribuyentes impulsen estudios y actividades para la elaboración de Material guía regional sobre criterios para el uso eficiente y seguro de las LOA ATS, respecto a su contenido, aplicación, vigencia y proceso de suscripción.</p> <p>b) Los proveedores de servicios ATS y/o autoridades ATS competentes, a la vez que se implementa lo recomendado en el anterior Item a), coordinen y gestionen con sus contrapartes la revisión y actualización de las LOA ATS entre Estados, en lo posible una (01) vez al año.</p>	<p><b>Impacto esperado:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p><b>Por qué:</b> Para garantizar la eficiencia y seguridad operacional en el suministro de servicios ATS y la transferencia de aeronaves entre dependencias adyacentes, respaldando la recuperación de la industria y el restablecimiento de la conectividad aérea de la Región SAM.</p>	
<p><b>Cuándo:</b> No más allá de junio del 2024</p>	<p><b>Estatus:</b> Adoptada por SAM/IG/28</p>
<p><b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

2.7 SAM NORTE concordó en la importancia de la citada Conclusión de SAMIG/28 que será implementadas por un grupo adhoc del GESEA/SG1. Se acordó proponer al Grupo Adhoc que se incluya en sus temas de estudio la inclusión de textos sobre separación lateral, conforme a lo estipulado en el Doc. 4444, para casos de desviaciones laterales que pueden realizar las aeronaves en caso de clima adverso o por maniobras del enrutamiento directo.

2.8 Asimismo, durante una Teleconferencia realizada el **miércoles 26 de octubre** entre Trinidad y Tabago y Venezuela, se identificó una referencia de Eurocontrol que ha emitido una guía sobre la gestión de LOA ATS y la correspondiente plantilla, las que deberían ser tomadas como referencia por el grupo adhoc. El citado material se encuentra en el siguiente link;

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-02/eurocontrol-cf-LOA-edition-5.pdf>

2.9 Por lo antes expresado, SAM NORTE aprobó la siguiente recomendación;

<b>RECOMENDACIÓN SAM NORTE-01</b> <b>Incluir estudios sobre el texto de EUROCONTROL para LOA ATS y sobre parámetros de Separación lateral de aeronaves, dentro de las tareas del Grupo Adhoc encargado de implementar la CONCLUSION SAM/IG/28-01.</b>	
<b>Que:</b> a) Se tome como referencia el “Formato común de LOA entre unidades ATS” de Eurocontrol y su respectiva plantilla. b) Se estudie la inclusión de parámetros sobre separación lateral para el tránsito aéreo que es transferido entre ACCs.	<b>Impacto esperado:</b> <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
<b>Por qué:</b> Para basar los estudios de mejoras de la gestión de LOAs ATS en buenas prácticas de la Región EUR NAT, y facilitar una adopción de esta referencia común en las Regiones SAM y CAR. Incluir parámetros de separación lateral en las LOA ATS de la Región SAM.	
<b>Cuándo:</b> De inmediato	<b>Estatus:</b> Adoptada por SAM NORTE
<b>Quién:</b> Grupo Adhoc encargado de implementar CONCLUSION SAM/IG/28-01 y Secretaría.	

2.10 La Secretaría quedó encargada de coordinar estos aportes y trasladarlos al GESEA/SG1.

2.11 El Taller /Reunión se distribuyó en once (11) mesas de trabajo bilateral, agrupando a los siete (07) Estados con sus contrapartes respectivas. Se analizó, actualizó, y concordaron mejoras en los textos de las Cartas Acuerdo ATS y, simultáneamente, se armonizaron los Planes de Contingencia de las FIRs involucradas para garantizar que se ofrezca apoyo operacional y coordinación efectiva por parte de los ACC circundantes cuando un Estado activa su Plan. Sobre los Planes de Contingencia ATS; véase adicionalmente el Informe de la Cuestión 3.

2.12 Considerando la necesidad de coordinaciones adicionales con Autoridades reguladoras del Estado, algunos de los trabajos de las mesas serán complementados con otras actividades, habiéndose acordado los próximos procesos y plazos para los entregables y firmas de autoridades.

2.13 Las mesas de trabajo obtuvieron los resultados que se describen a continuación;

✓ *Colombia – Venezuela*

2.14 LOA SVZM – SKED; Se realizó corrección final de correos electrónicos, incorporando números y referencias corporativos, se eliminó en la medida de lo posible referencias personales.

2.15 LOA SVZM – SKEC; Se propone modificación del numeral 9.3 MEDIOS DE COORDINACIÓN para que no quede referencias del protocolo AIDC hasta que no este certificado para incluir en la carta. Se elimina la propuesta de incorporar la cartografía del plan de contingencia como anexo a la presente.

2.16 Sobre las firmas de los documentos; las versiones finales de LOAs entre SVZM – SKED y SVZM – SKEC acordadas y aprobadas por los representantes de los estados involucrados, quedan en custodia de los representantes de la Gerencia ATM, para que sea presentada ante la autoridad INAC correspondiente, en espera de la definición de la autorización de firmas.

2.17 Se hace la observación que Colombia tiene terminología diferente para establecer los niveles de contingencia.

2.18 Se observa una oportunidad de mejora en ambos planes de contingencia optimizando, en el caso de contingencia severa - total (ATC ZERO) sustituyendo en el caso de Colombia la ruta UM 414 (OPRUS) y Venezuela UM662 (AMAYA) y proponiendo para ambas la UP776 (PAY), se mantienen las demás disposiciones.

2.19 Resultados para LOAs: Las versiones finales de las dos cartas de acuerdo, tan pronto se gestione con INAC y autoricen las firmas, serán enviadas por medio digital al punto focal de Colombia, para consignar las firmas correspondientes, se hará seguimiento de esta para cerrar el proceso antes del **10 de noviembre**, se admiten firmas electrónicas.

2.20 Resultados para Planes de Contingencia: Colombia adoptará la terminología que se ha establecido en el MCTS/SAM, por ende, realizará las modificaciones de la publicación en ENR 1.15 en futuro ciclo AIRAC.

2.21 Colombia y Venezuela incorporarán la mejora correspondiente en cada plan de contingencia adoptando la ruta UP776. En la red de rutas el plan de contingencia de Venezuela, los tránsitos en secuencia requieren de una separación mínima de 20 minutos y 25 minutos cuando se requiere más espaciamiento por congestión de rutas utilizadas, por lo tanto, Colombia se ajustará a la separación de Venezuela en caso de falla simultánea en ambas FIR.

#### ✓ *Colombia – Brasil*

2.22 Brasil informa que no hay problema en adoptar el formato y orden propuestos por Colombia. Se eliminan del documento las rutas de niveles inferiores a FL245. Se verifica la red de rutas.

2.23 Se expone la problemática de la falta de disponibilidad de FPLs en Brasil. Brasil solicita que se incluya referencia de las cartas de acuerdo de espacios aéreos inferiores a FL245 con la TMA de Amazonas control. Brasil informa de la mejora en CNS en el sector de Manaus, por lo tanto, están en condiciones de aceptar separaciones de 20 NM excepto rutas vía Leticia.

2.24 Brasil explica los niveles de contingencia para casos en que se declara espacio NO RVSM, se observa que esta situación puede involucrar espacios aéreos de ambos estados, se detalla diferencia en que los niveles disponibles por Brasil son acordes a la tabla de niveles semicirculares y los de Colombia están acorde a la tabla propuesta por contingencias RVSM anexo 2, se expone la conveniencia de armonizar esta tabla, tomando como referencia la más restrictiva.

2.25 Al exponer el plan de contingencia, Colombia presenta diferencias en la denominación de los niveles de contingencia al MCATS. Colombia hace la exposición del plan publicado, no hay ninguna observación al respecto de parte de Brasil.

2.26 Colombia informa de la dificultad que se presenta interpretación del conjunto de rutas del plan de contingencia de Brasil, sugiere que se incorpore cartografía de la red de rutas simplificada al plan de contingencia.

2.27 Propuesta de implementación AIDC para coordinaciones entre estados. Se establece la necesidad de formar un equipo de implementación con personal de ambos estados. Entre los requerimientos iniciales, se debe presentar un diagnóstico de los inconvenientes presentados por la disponibilidad de Planes de vuelo. El programa de trabajo para la implementación del AIDC, estará sujeto a la disponibilidad del Grupo del Sector de Planificación ATM de Brasil.

2.28 En el numeral de separación longitudinal, Brasil acepta tránsito por los puntos BRACO, ABIDE y ASAPA a 20 NM, se mantiene la separación de 40 NM por LET en sentido NORTE SUR, por otra parte, Colombia mantiene 40 NM de separación para tránsito ingresando a la FIR SKED. Colombia se acoge a la tabla de niveles propuestos para contingencia RVSM de Brasil.

2.29 Se desarrolla la carta de acuerdo con aceptación de las dos partes, se terminó de firmar el viernes 28 de octubre.

2.30 Colombia incorporará las mejoras en su plan de contingencia en futuro ciclo AIRAC, el cual está incluido en el AIP ENR 1.15 en español y en el suplemento C57/A28 en inglés y español.

2.31 Brasil tiene publicado el plan de contingencia en página WEB y llevará la solicitud al grupo responsable de desarrollo de cartografía, para atender la sugerencia de incorporar carta de red de rutas simplificadas del plan de contingencia.

2.32 Se entrega el contacto del líder funcional para la implementación del AIDC a los representantes de Colombia, para que se establezca bilateralmente el Grupo de trabajo de implementación, este grupo quedará solventado, en lo posible, para finales del año 2022, se deja como meta presentar una propuesta de plan de implementación para **mayo del 2023**.

✓ *Colombia – Perú*

2.33 Acuerdan eliminar las rutas inferiores nombradas en la carta, esto debido a que no es del alcance de esta. Los representantes de Lima informan que la ruta R567 no se utiliza en espacio aéreo de Lima, los representantes de Colombia informan que, para hacer uso de esta hacia espacio aéreo peruano, los operadores deben gestionar permiso especial para su uso, por lo tanto, proceden por rutas dentro de la FIR Bogotá, no hay evidencia que esta se use ni se utilice la A301 por ningún operador.

2.34 Debido a la rotación de personal en los diferentes grupos referidos en el árbol de contactos, se requiere que los datos incluidos en estos documentos sean los asignados al cargo como correo de grupos y teléfonos corporativos, no incluir los personales, sino los institucionales. Se lee y verifica los temas de separaciones y procedimientos que sean realizado a través de reuniones virtuales, no hay cambios de fondo incorporados.

2.35 Se elimina la especificación del plan de contingencias y se consigna la referencia del documento de este para cada país.

2.36 Colombia adoptará la terminología que se ha establecido en el MCATS, por ende, realizará las modificaciones de la publicación en ENR 1.15 en el siguiente ciclo AIRAC. Colombia incorporarán la mejora correspondiente en cada plan de contingencia adoptando la ruta UP776 para optimizar estos, medida que es transparente para la FIR SPIM puesto que ambas rutas ingresan por ILMUX.

2.37 Colombia incorporará en el plan de contingencia la ruta UM674 para asignar rutas unidireccionales en el pacífico, respetando los niveles asignados de entrega a las FIRs adyacentes.

Colombia expone que en la posición BOKAN, los niveles requeridos son diferentes en el plan de contingencia los acordados por carta de acuerdo con SEFG.

2.38 Como resultado, se realiza la actualización final, se envía los documentos pares las firmas virtuales de quienes no se encuentran presente y los delegados entregan la LOA firmada, en la presente reunión. Se elevará el tema de las rutas no utilizadas al Grupo ASM de Perú y Colombia para que estudien la pertinencia de eliminarlo o no de las publicaciones de cada país.

2.39 Los planes de contingencia están analizados en su aplicación, genera conflicto en el estado adyacente de Guayaquil y requiere que SPIM tome en cuenta los procedimientos a seguir para atención a lo requerido con Colombia. Se incorporará para el siguiente ciclo AIRAC las mejoras concertadas en el Plan de contingencia.

✓ *Colombia – Ecuador*

2.40 Verificación de la propuesta LOA realizada por Colombia, se toma esta versión como punto de continuidad para desarrollo de los acuerdos. Se subraya que la ruta UN776 es una ruta que dejó de solicitarse desde que no operar la compañía TAME, en el trayecto Esmeraldas - Cali. Se exponen los casos en que la red de rutas converge en los espacios aéreos de competencia o en el espacio aéreo anexo a estas.

2.41 Se puntualiza que Colombia no tiene una dirección de mensajes alternativa ATFM para la mensajería generada de FPL y coordinaciones AIDC.

2.42 Los representantes de Ecuador hacen entrega de los editables de las cartas de acuerdo vigentes entre CTA CLO - ACC SEFG - GSAN 1.3-3-4 y SKIP TWR SETU- GSAN 1.3-3-42 para que se inicie el proceso de actualización de estas, cuyas fechas de vigencia datan de **11 febrero 2010**.

2.43 Se realizó corrección final de correos electrónicos, incorporando números y referencias corporativos, se eliminó en la medida de lo posible referencias personales.

2.44 Se evidencia la ocurrencia de LHD por factores humanos y técnicos, que será tratada en forma conjunta entre Panamá, Ecuador y Colombia en la sede de la Oficina Regional en Lima, reunión en diciembre para identificar causas de los que está sucediendo y así poder tomar acciones correctivas efectivas.

2.45 Se acuerda que las rutas UL780 y UM674 se considerarán como una sola para efectos de transferencia por parte de GYV.

2.46 Al exponer el plan de contingencia, Colombia presenta diferencias en la denominación de los niveles de contingencia al MCATS. Se hace énfasis que en el plan de contingencia de Colombia, las aeronaves que utilicen el ingreso o salida por BOKAN, se requieren con los niveles acordes a la tabla de asignación a rumbos semicirculares, esta medida va en contra de lo acordado por ambos países en carta de acuerdo.

2.47 La línea adaptada por Colombia al diseñar la red simplificada de rutas, para proponer la conectividad entre FIRs adyacentes, se evidencia que no hay necesidad de mantener la ruta UQ102 que conecte a FIR SEFG con SKEC, siendo el punto de ingreso y salida BOKAN.

2.48 Colombia en el pacífico, según plan de contingencia, solo considera la ruta UL780 bidireccional, se analiza que puede haber una acción de mejora para armonizar las rutas que tienen flujo

desde la FIR Perú, adoptando dos rutas, cada una hora en un sentido diferente, se dejará a consideración de las conclusiones que se resuelvan en reunión entre SKED y MPZL, lo anterior en avance para el nivel 3 del plan marco de contingencias.

2.49 Ecuador realiza la exposición de su plan de contingencia, no hay ninguna observación. En plan de contingencia armonizado se propone cambiar ruta UM674 por UM795 vía BOKAN manteniendo los niveles de vuelo. También como adelanto al análisis del nivel 3 del Marco

2.50 Como resultados, se desarrolla la carta de acuerdo con aceptación de las dos partes, se terminó de firmar el viernes 28 de octubre.

2.51 Colombia incorporará las mejoras en su plan de contingencia, previa armonización con Panamá en futuro ciclo AIRAC, el cual está incluido en el AIP ENR 1.15 en español y en el suplemento C57/A28 en inglés y español.

2.52 Ecuador tiene publicado, con fecha 21 abril 2022, el SUP 02-22 Plan de contingencia ATS para la FIR/UTA Guayaquil. Ecuador con fecha **09 de febrero 2023**, procederá con la publicación del Plan de Contingencia para su inserción en ENR 1.15 que entrará en vigor **el 23 de marzo de 2023**.

✓ ***Bolivia – Brasil***

2.53 Revisión de la propuesta de actualización de la Carta de Acuerdo Operacional establecida entre el ACC Amazónico y el ACC La Paz. Ajustes respecto a separaciones, procedimientos de coordinación, teléfonos y direcciones de correo electrónico.

2.54 Revisión de la propuesta de actualización de la Carta de Acuerdo Operacional establecida entre el ACC Curitiba y el ACC La Paz. Ajustes respecto a separaciones, procedimientos de coordinación, teléfonos y direcciones de correo electrónico.

2.55 Los presentes acuerdan la firma de las CAO por parte de Brasil. La firma por parte de Bolivia se realizará de forma física, para lo cual la Oficina regional de OACI queda en custodia del documento y lo enviará por correo a la autoridad de Bolivia, para su devolución con las firmas correspondientes.

2.56 Se dan por revisadas y actualizadas la CAO entre ACC Amazónico y ACC La Paz, así como la CAO entre ACC Curitiba y ACC La Paz.

✓ ***Bolivia – Perú***

2.57 Los representantes verificaron lo acordado en la reunión SAM SUR actualizando los datos de la carta acuerdo operacional. Se incluyó las rutas y los puntos no incluidos anteriormente. Se actualizó el árbol de contactos, con los nombres y teléfonos vigentes. Se verifica los temas de separaciones y procedimientos acordados en SAM SUR.

2.58 Se elimina el anexo de Plan de contingencia y se consigna la referencia del AIP de cada Estado. Se recibe la propuesta referente al aeródromo Copacabana, para ser evaluado y que no fue tratado en SAM SUR, debe figurar que en un anexo que está en proceso de verificación. El representante de Bolivia explicó que la vigencia de la LOA dependerá de que logren los cambios legales que corresponden para la aprobación del documento y trataran de sacar este proceso de los documentos operacionales.

2.59 Los presentes acuerdan la firma de las CAO por parte de Perú. La firma por parte de Bolivia se realizará de forma física, para lo cual la Oficina regional de OACI queda en custodia del documento y lo enviará por correo a la autoridad de Bolivia, para su devolución con las firmas correspondientes.

2.60 Análisis de planes de contingencia; Se hace la observación que ambos Estados deben utilizar la terminología establecida en el Plan Marco MCATS ya que la terminología es diferente para establecer los niveles de contingencia. El Perú está en proceso de adoptar la terminología del MCATS, inicialmente se procederá a la publicación en ENR 1.15 del AIP Perú.

2.61 Como resultado, se realiza la actualización final de la LOA entre los ACC Lima y ACC La Paz. Se elevará el tema de las rutas no utilizadas al Grupo ASM de Perú y Bolivia para que estudien la pertinencia de eliminarlo o no de las publicaciones de cada país.

✓ **Brasil – Perú**

2.62 Actualización de árbol de contactos. Verificación de temas de separación y coordinación. Excluir el anexo de Planes de contingencia indicando que la publicación está en las AIP de cada Estado. Nueva numeración de Apéndices.

2.63 Análisis de planes de contingencia; Se hace la observación que Ambos Estados deben utilizar la terminología establecida en el Plan Marco MCATS ya que la terminología es diferente para establecer los niveles de contingencia.

2.64 Se incluyó las rutas y los puntos no incluidos anteriormente. Se actualizó el árbol de contactos, con los nombres y teléfonos vigentes. Se verifica los temas de separaciones y procedimientos entre ambos Estados. Se elimina el anexo de Plan de contingencia y se consigna la referencia del AIP de cada Estado. Se eliminó los datos de RPL y del AIDC.

2.65 Se completa la actualización final de la LOA entre los ACC Lima y Amazónico ACC.

2.66 El Perú está en proceso de adoptar la terminología establecida en el MCATS, inicialmente se procederá a la publicación en ENR 1.15 del AIP Perú.

✓ **Brasil – Venezuela**

2.67 Se realizó corrección de correos electrónicos, números telefónicos, teléfonos corporativos. Se propone modificación del numeral 2.2 Ingreso de aeronaves sin plan de vuelo, incluyendo una nota, que mejora el entendimiento y que se debe hacer en caso de no tener el FPL.

2.68 Se reduce el tiempo límite para transferencia de comunicaciones de 5 minutos a 3 minutos antes de llegar al límite común de las FIR. Se suspende la incorporación del protocolo AIDC hasta que no esté certificado para incluir en la carta. Y se mantiene la coordinación oral como medio principal.

2.69 Se acepta reducción a 40 NM o 5 minutos para aeronaves que sobrevuelen Venezuela de sur a norte procedentes de Brasil mediante previo acuerdo, si no deben mantener las 80 NM de separación. Se acepta la propuesta de incorporar la cartografía del plan de contingencia como anexo a la presente LOA. Y se acepta solo hacer referencia a la ubicación de cada plan de Contingencia.

2.70 La versión final de LOA entre SVZM – SBAZ acordada y aprobada por los representantes de los Estados involucrados, queda en custodia de los representantes de la Gerencia ATM, para que sea presentada ante la autoridad INAC correspondiente, en espera de la definición de la autorización de firmas.

2.71 Se realiza la sensibilización de Planes de contingencia, y quedan listos para aplicación.

2.72 Como resultado de la mesa, la versión final de la carta de acuerdo, tan pronto se gestione con INAC y autoricen las firmas, serán enviadas por medio digital al punto focal de Amazónico, para consignar las firmas correspondientes, se hará seguimiento de esta para cerrar el proceso antes del **10 de noviembre**. Se admiten firmas electrónicas. Se coloca como fecha tentativa para que la carta acuerdo entre en vigencia **15 de enero 2023**.

✓ *Brasil – Guyana*

2.73 Actualización de la separación mínima entre aeronaves que vuelan al mismo nivel y ruta. Inclusión del plazo máximo de coordinación/aprobación (60 minutos).

2.74 Los delegados de ambos Estados acordaron enviar los archivos actualizados por correo electrónico y numerar las versiones. Así, los delegados del Brasil enviaron la versión 2 con algunos ajustes y recibieron posteriormente la versión 3 del Sr. Trevor, delegado de Guyana. Como resultado, la LOA se considera revisada.

✓ *Ecuador – Perú*

2.75 Los representantes de ambos Estados acuerdan incluir UP408 y el punto KABAG. Se actualiza los datos del personal en los diferentes grupos referidos en el árbol de contactos. Se lee y verifica los temas de separaciones y procedimientos que sean realizado a través de reuniones virtuales, no hay cambios de fondo incorporados.

2.76 Se elimina el anexo referido a los planes de contingencia y se consigna la referencia del documento de este para cada país.

2.77 Los representantes de Ecuador hacen la entrega de la “Carta de acuerdo operacional suscrita entre los centros de control de área de Guayaquil y Lima con aplicación a las dependencias de control de aproximación de Piura, Santa Rosa y Tumbes”, para que se gestione el proceso de actualización en razón de que esta data de diciembre de 2011.

2.78 Los Estados están en proceso de adoptar la terminología que se ha establecido en el MCATS/SAM.

2.79 Se realiza la actualización de la carta acuerdo proponiendo efectividad a partir del **15 de enero 2023**. Los planes de contingencia están analizados en su aplicación y la publicación en el AIP de cada Estado.

✓ *Guyana – Venezuela*

2.80 Se realizó corrección final de correos electrónicos, se incorporó números corporativos, se eliminó en la medida de lo posible referencias personales. Se añadió un punto de separaciones laterales y deo plasmado como se usará según lo recomendado en el Doc. 4444.

2.81 Se agregó punto donde la FIR consultada prestará en la medida de lo posible su colaboración para identificar aeronaves en los alrededores de los límites en común. Se agregó punto donde la FIR que tenga tránsitos cercanos al límite común informara de estos a la FIR Adyacente.

2.82 Se redujo la separación Longitudinal, según sea el requerimiento de los pilotos para ocupar niveles de vuelo, en sentido (Sur) a Georgetown, y se mantuvo la separación de 40 NM en sentido a la FIR Maiquetía. Se hace referencia al Suplemento del Plan de contingencia de Venezuela y Piarco, en caso de presentarse alguna falla. Se agrega nueva Ruta ATS.

2.83 La separación longitudinal será de 40 NM en sentido hacia Venezuela o 20 NM en sentido Guyana a pedido (aplicación caso por caso). Además, Georgetown y Maiquetía deben informarse mutuamente sobre las desviaciones laterales y/o solicitar rutas directas antes autorizar. Georgetown y Maiquetía intercambiarán información sobre tráfico no identificado en las cercanías del límite de la FIR. Se debe incluir FLAS (Flight level assignment scheme) y Carta de Ruta de Contingencia en las LOA de ambas FIR

2.84 Se acordó que Venezuela revisará la Carta incluida en Plan de contingencia con el objetivo de cumplir con los requisitos del Anexo 4 de OACI y eliminar cualquier información no esencial o ambigua. Adicionalmente, Venezuela comunicará a la Oficina SAM de la OACI y Guyana, la conclusión de su revisión, luego de lo cual, la Oficina SAM de la OACI hará las recomendaciones pertinentes si lo considera necesario.

2.85 Las versiones finales de la carta de acuerdo, tan pronto se gestione con INAC y autoricen las firmas, serán enviadas por medio digital al punto focal de Guyana, para consignar las firmas correspondientes, se hará seguimiento de esta para cerrar el proceso antes del 10 de noviembre 2022. Se admiten firmas electrónicas. Se obtiene acuerdo preliminar sobre el borrador final de la LOA con fecha propuesta de implementación, **1 de diciembre de 2022**. Se da por revisado y enmendado la LOA y a la espera de las firmas autorizadas por el INAC.

### ***Teleconferencia entre Trinidad y Tabago y Venezuela***

2.86 La Teleconferencia obtuvo los siguientes resultados; se consensuó que FIR PIARCO envíe un primer borrador de Carta Acuerdo el día **4 de noviembre 2022** vía correo a la oficina de México NACC y luego esta a su vez a la Oficina Regional SAM para que esta sea enviada a la Autoridad Aeronáutica de Venezuela y así comiencen los estudios y revisiones de este borrador, generando una respuesta que luego se concretará con reuniones virtuales hasta constituir un documento consolidado para llevar a cabo las firmas entre las partes.

**2.87** Ambos ACC/FIR se comprometen enviar para la semana próxima Borrador del suplemento de rutas ATS optimizadas en espacios colindantes para comprobar que ambos mantienen el mismo contenido y será publicado el **1ro de diciembre 2022** con fecha de vigencia **26 enero 2023**.

### ***Trabajos en progreso***

2.88 Se reseñaron los trabajos en progreso de suma importancia para obtener una actualización completa de las LOA ATS de la Región, entre ellas:

- LOAS ATS Colombia – Panamá (no pudo asistir a la Reunión)
- LOAS ATS Colombia – Venezuela, respecto a unidades ATS de Cúcuta, Puerto Carreño, Puerto Ayacucho, etc.



**Cuestión 3 del Orden del Día: Armonizar los Planes de Contingencia ATS (nivel 2) conforme al MCATS, en base a las tareas y avances del grupo de especialistas GESEA**

3.1 Conforme se indica en el informe de la Cuestión 2, El Taller /Reunión se distribuyó en once (11) mesas de trabajo bilateral. Las Delegaciones realizaron el análisis y armonización /sensibilización de sus Planes de Contingencia ATS.

3.2 Entre otras tareas se actualizaron datos técnicos de cada Estado, se concordó la operatividad y seguridad de la red de rutas simplificadas, las comunicaciones alternas, método de encaminamiento, puntos de transferencia y dirección de los flujos, así como procedimientos especiales tales como el uso de radiodifusión de información en vuelo (TIBA), Autotransferencia, etc.

3.3 La situación de los Planes de Contingencia ATS para cada Estado, después de las mencionadas actividades y algunas exposiciones realizadas por los Delegados, es el siguiente:

***Bolivia***

La DGAC viene coordinando en instancias jurídicas del Estado la revisión y actualización del DS 28496 emitido en 2005 donde se aprobó el texto del Plan de Contingencia ATS de Bolivia. Se apunta a incorporar en la norma revisada provisiones sobre la actuación del proveedor NAABOL en casos de contingencias ATS, y trasladarían todos los parámetros operacionales del Plan (rutas, puntos de transferencia, etc.) a la AIP de forma que sea flexible la actualización del Plan, más adelante. Se ha definido plazo no más allá del **1 de julio del 2023** para estas actividades, que inciden en la firma de LoA ATS actualizadas.

***Brasil***

Publica su Plan en portugués/inglés, en sección ENR 1.15. Se ha planificado la preparación de cartografía. Ha definido algunas mejoras en consenso con Colombia.

***Colombia***

Colombia incorporará las mejoras en su plan de contingencia en futuro ciclo AIRAC, el cual está incluido en el AIP ENR 1.15 en español y en el suplemento C57/A28 en inglés y español. Alcanzó consensos con Brasil, Ecuador y Venezuela para trabajar en mejoras de la red de rutas simplificadas. Requiere asimismo definir parámetros con Panamá (se realizará por teleconferencias) para esquema de rutas en el área del Pacífico.

***Ecuador***

Ecuador tiene publicado, con fecha 21 abril 2022, el SUP 02-22 Plan de contingencia ATS para la FIR/UTA Guayaquil. Ecuador con fecha **09 de febrero 2023**, procederá con la publicación del Plan de Contingencia para su inserción en ENR 1.15 que entrará en vigor **el 23 de marzo de 2023**. Estudia mejoras conjuntas a su Plan armonizado con Colombia.

***Guyana***

Publica su Plan en AIP. En las mesas de trabajo se armonizó con las contrapartes.

***Perú***

Perú está en proceso de adoptar la terminología del MCATS, inicialmente se procederá a la publicación en ENR 1.15 del AIP Perú.

***Venezuela***

Revisará la Carta incluida en Plan de contingencia con el objetivo de cumplir con los requisitos del Anexo 4 de OACI y eliminar cualquier información no esencial o ambigua. Adicionalmente, Venezuela comunicará a la Oficina SAM de la OACI y Guyana, la conclusión de su revisión, luego de lo cual, la Oficina SAM de la OACI hará las recomendaciones pertinentes si lo considera necesario.

3.4 Consecuentemente, en línea con lo estipulado en el MCATS, salvo algunos casos de tareas en progreso explicados en líneas anteriores, se concluyó que los Planes ya se vienen publicando en la sección ENR ó en Suplementos de las AIP de forma temporal.

3.5 Para uso de los planificadores de los Estados SAM, en el siguiente link se presentan los Planes de Contingencia ATS de la Región;

<https://oaci.sharepoint.com/:f:/r/sites/SAM-CAR-ANS-GESEA/Shared%20Documents/GESEA/SG1%20PLAN%20EA/1.%20GRUPOS%20DE%20TAREA/GT%20CONT%20PLAN/PLANES%20ESTADOS%20SAM%20%202021%20-%202022?csf=1&web=1&e=MZeIUy>

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:****Coordinación y suscripción de acuerdos/entendimientos en materias  
ATS/ATFM/CONTIN**

4.1 El Taller/Reunión reseñó los lineamientos del Plan Marco de contingencia ATS para la Región SAM (MCATS) y concordaron en extraer los Planes de Contingencia ATS que se encontraban anexadas en las Cartas acuerdo operacionales ATS, de forma que dichos Planes sean publicados en las secciones ENR 1.15 de las AIP, en versión bilingüe, y de este modo queden accesibles a las aerolíneas y usuarios. Detalles de estas coordinaciones y resultados de las mesas de trabajo se presentan en las partes anteriores del informe, para la Cuestión 3.

4.2 Se consideró adecuado incluir en las LOAs párrafos o lineamientos relacionados al suministro de servicios ATFM, entre ellos, la coordinación de medidas de flujo. A la vez, se identificó que podrían requerirse mejoras en la coordinación interna entre un ACC y un FMU de un Estado.

4.3 En la parte del informe para la Cuestión 5, se aborda el tema de los MOU sobre temas ATFM.

-----

**Cuestión 5 del  
Orden del Día: Mejoras en el suministro ATFM**

5.1 El Taller/Reunión analizó ejemplos de memorandos de entendimiento (MOU) sobre materias ATFM suscritos en la Región, entre ellos, el MOU Perú - Bolivia, y el MOU Argentina – Uruguay, ambos implementados en 2017.

5.2 Se analizaron los antecedentes, años atrás, de los NOTAM sobre medidas de **control del flujo** y el impacto en “efecto dominó” sobre las operaciones en las FIR de Caribe y Sudamérica. Las medidas de **gestión del flujo** se deben asumir para mitigar desequilibrios demanda-capacidad (se entiende que de manera temporal) en un determinado sector ATS/espacio aéreo.

5.3 Se explicó que los servicios ATFM de Chile, Brasil, Uruguay y Argentina efectúan buenas prácticas de coordinación y compartición de información de nivel pretáctico y táctico, sin embargo, se reconoció que subsisten dificultades en la coordinación entre las FMP y/o ACCs de la región SAM, puesto que los servicios ATFM tienen, a la fecha, un modelo nacional operacional (ATFM fase II-B). Por ende, la Región deberá abordar esta materia cuando se inicie la implantación de la Fase III *cross-border*.

5.4 Los Estados participantes, en especial los adyacentes a la Región CAR, reconocieron que en general utilizan el NOTAM como medio para aplicar medidas ATFM, o medidas de control de flujo. Por ejemplo, en sectores de FIR sobre el océano pacífico. Se tomó en cuenta que esto podría ser reflejo de la escasa integración o coordinación de los servicios ATFM.

5.5 La Secretaría y el delegado de Brasil (Coordinador del SG3 ATFM de GESEA), tomaron nota de estas materias para analizar con dicho subgrupo los requerimientos de mejora en la coordinación y la necesidad de suscribir documentos que refuercen las tareas del ATFM regional.

-----



## APÉNDICE A6

## LISTA REGIONAL DE LOS PUNTOS DE CONTACTO (ÁRBOL DE LLAMADAS - PHONE TREE)

*Nota: La lista incluye como medio primario de comunicación el número celular/móvil del funcionario POC designado u, opcionalmente, el número celular/móvil que corresponde al cargo o puesto designado.*

(\*Revision, Sep 2022 – SAM SUR y Oct 2022- SAM NORTE)

<p><b>Argentina*</b></p> <p>Ing. Manuel Alvarez          Director Nacional          ANAC ARGENTINA          + 54 9 11 4928-5033  <a href="mailto:malvarez@anac.gob.ar">malvarez@anac.gob.ar</a></p>	<p>Sr. Rodrigo Devesa          Gerente Ejecutivo de Operaciones          EANA S.E. ARGENTINA          + 54 9 11 4088-6542  <a href="mailto:rdevesa@eana.com.ar">rdevesa@eana.com.ar</a></p>
<p><b>Bolivia*</b></p> <p>Víctor Andrés Quintana Castro          Director de Navegación Aérea - DGAC          Inspector ATM/SAR - DGAC          +591 72046289  <a href="mailto:aquintana@dgac.gob.bo">aquintana@dgac.gob.bo</a></p>	<p>Wilson Sangueza          Director Nacional Operaciones NAABOL          +591 70415844  <a href="mailto:wilson.sangueza@naabol.gob.bo">wilson.sangueza@naabol.gob.bo</a></p>
<p><b>Brazil*</b></p> <p>Coronel Fabio          Jefe de División de Operaciones          CGNA BRASIL          +55 21 99887-4416  <a href="mailto:fabiofss@cgna.decea.mil.br">fabiofss@cgna.decea.mil.br</a></p>	<p>Mayor Bruno Antunes Ramos          Jefe de Subdivisión Táctica          CGNA Brasil          +55 21 99878-7401  <a href="mailto:brunobar@cgna.decea.mil.br">brunobar@cgna.decea.mil.br</a></p> <p>Mayor Alexandre Goncalves de Carvalho          Jefe de Subdivisión Estratégica          CGNA Brasil          +55 21 98038-5559  <a href="mailto:carvalhoagc@cgna.decea.mil.br">carvalhoagc@cgna.decea.mil.br</a></p>
<p><b>Chile *</b></p> <p>Juan Carlos Rojas          Autoridad ATS          Jefe SD ATS          +56 9 839 35056  <a href="mailto:jrojas@dgac.gob.cl">jrojas@dgac.gob.cl</a></p>	<p>Oswaldo Alvarado Oñate          Sección Control de Tránsito Aéreo          +56 9 9349 0014  <a href="mailto:oalvaradoo@dgac.gob.cl">oalvaradoo@dgac.gob.cl</a></p>

<p><b>Colombia</b></p> <p><b>Bogotá:</b>          Coordinador Operativo Centro de Control          +57 317 5131694</p> <p><b>Bogotá:</b>          Coordinador Aeronavegación Regional          Cundinamarca          +57 316 468 1714</p>	<p><b>Barranquilla:</b>          Coordinador Aeronavegación Regional Atlántico          +57 3175171105</p>
<p><b>Ecuador</b></p> <p>Marcelo Valencia          Especialista ATM          DGAC Ecuador          +593 9860 44550  <a href="mailto:marcelo_valencia@aviacioncivil.gob.ec">marcelo_valencia@aviacioncivil.gob.ec</a></p>	<p>Luis Tarira          Jefe del ACC Guayaquil          DGAC Ecuador          +593985861284  <a href="mailto:luis.tarira@aviacioncivil.gob.ec">luis.tarira@aviacioncivil.gob.ec</a></p>
<p><b>French Guiana</b></p> <p>Guillaume ROBERT          Head of Air Traffic Services – Cayenne ACC          +594 694 916363  <a href="mailto:guillaume.robert@aviation-civile.gouv.fr">guillaume.robert@aviation-civile.gouv.fr</a></p>	
<p><b>Guyana</b></p> <p>Rickford Samaroo          Director Air Navigation Services          + 592 613 6380 + 592 261 2217  <a href="mailto:rsamaroo@gcaa-gy.org">rsamaroo@gcaa-gy.org</a></p>	<p>Trevor Daly          Unit Chief – Timehri (ACC/APP/TWR/FIC)          + 592 608 3653          +592 261 2279  <a href="mailto:tdaly@gcaa-gy.org">tdaly@gcaa-gy.org</a>  <a href="mailto:tl_daly@yahoo.com">tl_daly@yahoo.com</a></p>
<p><b>Panamá</b></p> <p>Gabriel Bernard          Sub-Director de DNA/CNV          Autoridad Aeronáutica Civil (AAC)          +507 3159805  <a href="mailto:gabriel.bernard@aeronautica.gob.pa">gabriel.bernard@aeronautica.gob.pa</a></p>	<p>Edwin Gfeller          Coordinador ATFM          Dirección de Navegación Aérea          Autoridad Aeronáutica Civil (AAC)          +507 3159805  <a href="mailto:edwin.gfeller@aeronautica.gob.pa">edwin.gfeller@aeronautica.gob.pa</a></p>
<p><b>Paraguay</b></p> <p>Margarita Cabrera          DINAC PARAGUAY          +595981925435  <a href="mailto:gta-sdsa@dinac.gov.py">gta-sdsa@dinac.gov.py</a> <a href="mailto:margacaiba@gmail.com">margacaiba@gmail.com</a></p>	

<p><b>Perú*</b></p> <p>Paulo Vila Millones          Coordinador técnico navegación aérea          DGAC PERU          + 51 965 990 567  <a href="mailto:pvila@mtc.gob.pe">pvila@mtc.gob.pe</a></p>	<p>Alberto Pimentel Enciso          Jefe de los servicios ATS - CORPAC          +51 984 126 736  <a href="mailto:apimentel@corpac.gob.pe">apimentel@corpac.gob.pe</a></p>
<p><b>Suriname</b></p> <p>Mrs. Drs. Constance Karijodinomo          Act. Head Civil Aviation Department of          Suriname</p> <p>Work: (597)49-7914/ 49-88898/ 499561 ext.          500          Mob.: (597)8766811          Fax: (597)49-8901</p> <p><a href="mailto:dca@cadsur.sr">dca@cadsur.sr</a></p>	<p>Head ATM email: <a href="mailto:atm@cadsur.sr">atm@cadsur.sr</a></p> <p>Mrs. Radha Atwaroe          Head of ATM CADSUR          +597 855 5025  <a href="mailto:radha_atwaroe@hotmail.com">radha_atwaroe@hotmail.com</a></p> <p>Mr. Quincy S. Cyrus          ATM          +597 8570648 +597 325176  <a href="mailto:qcyrus83@gmail.com">qcyrus83@gmail.com</a></p>
<p><b>Uruguay*</b></p> <p>CNEL. (NAV.) Gabriel Falco          Director de Circulación Aérea          Dirección Nacional de Aviación Civil e          Infraestructura Aeronáutica          +598 987 046848  <a href="mailto:gfalco@dinacia.gub.uy">gfalco@dinacia.gub.uy</a></p>	<p>CTA Gustavo Turcatti          Director de División Tránsito Aéreo - ANSP - ATM          +598 998 14166          +598 2604 0408 ext. 5105 &amp; 5155  <a href="mailto:dta@dinacia.gub.uy">dta@dinacia.gub.uy</a></p>
<p><b>Venezuela</b></p> <p>Wilfredo Gil          Gerente ATM          +584 243474208  <a href="mailto:w.gil@inac.gob.ve">w.gil@inac.gob.ve</a></p> <p>Carlos Castañeda          Coordinación - planificación espacios aéreos          +584 144546186  <a href="mailto:c.castaneda@inac.gob.ve">c.castaneda@inac.gob.ve</a></p> <p><a href="mailto:cstd_crls@yahoo.com">cstd_crls@yahoo.com</a></p>	<p>Maribel Mayora          Coordinador ATS          +58 4166236416  <a href="mailto:maribel.mayora@inac.gob.ve">maribel.mayora@inac.gob.ve</a></p>

&lt;&lt;&lt;

**Sala de Situación, Oficina Regional Sudamericana OACI Lima – Perú**  
**Situation Room, ICAO SAM Regional Office Lima – Peru**

**Phones; +511 611 8686 Ext. 136 - Ext. 301**

**Web: [www.icao.int/sam](http://www.icao.int/sam) | E-mail: [icaosam@icao.int](mailto:icaosam@icao.int)**

Fabio Rabbani  
Regional Director  
[frabbani@icao.int](mailto:frabbani@icao.int)

Oscar Quesada  
Deputy Regional Director  
[oquesada@icao.int](mailto:oquesada@icao.int)

**COORDINATORS**

**ATM**

Fernando Hermoza  
+51 980 321618  
[fermoza@icao.int](mailto:fermoza@icao.int)

Roberto Sosa  
+51 924 239404  
[rsosa@icao.int](mailto:rsosa@icao.int)

(ICAO HQ)  
John Welton  
+1 514 2487442  
[jwelton@icao.int](mailto:jwelton@icao.int)

**ALTERNATES**

**AIM/MET**  
Jorge Armoa  
[jarmoa@icao.int](mailto:jarmoa@icao.int)

**CNS**  
Francisco Almeida  
[falmeida@icao.int](mailto:falmeida@icao.int)

**REDDIG network**  
Javier Vittor  
+559 2984452593  
[jvittor@icao.int](mailto:jvittor@icao.int)

<<<

<b>ORGANIZATIONS</b>	
<p><b>IATA</b></p> <p>José Antonio Ruiz +1 305 326 3770 <a href="mailto:ruizjo@iata.org">ruizjo@iata.org</a></p> <p>Jeffrey Rehaluk +1 540 422 4148 <a href="mailto:rehalukj@iata.org">rehalukj@iata.org</a></p> <p>Marco Vidal +1 786 536 3476 <a href="mailto:vidalm@iata.org">vidalm@iata.org</a></p> <p>Julio Pereira +55 11 993800953 <a href="mailto:pereiraj@iata.org">pereiraj@iata.org</a></p>	<p><b>CANSO</b></p> <p>Javier Vanegas +17862102568 <a href="mailto:javier.vanegas@CANSO.org">javier.vanegas@CANSO.org</a></p>

<<<<

<b>INTER-REGIONAL COORDINATION</b>	
<p><b>ICAO CARIBBEAN REGION - CAR</b></p> <p><b>Regional Office NACC - Mexico</b></p> <p><b>+ 52 55 5250 3211   Web: <a href="http://www.icao.int/nacc">www.icao.int/nacc</a>   E-mail: <a href="mailto:icaonacc@icao.int">icaonacc@icao.int</a></b></p>	
<p>Melvin Cintron</p> <p>Regional Director</p> <p><a href="mailto:mcintron@icao.int">mcintron@icao.int</a></p>	<p>Julio Siu</p> <p>Deputy Regional Director</p> <p><a href="mailto:jsiu@icao.int">jsiu@icao.int</a></p>

**COORDINATORS**

**ATM**

Eddian Mendez  
 +52 55 3643-9265  
[emendez@icao.int](mailto:emendez@icao.int)

**AIM**

Raul Martinez  
[rmartinez@icao.int](mailto:rmartinez@icao.int)

**CNS – MEVA network**

Mayda Avila  
[mavila@icao.int](mailto:mavila@icao.int)  
 Dulce Roses  
[dulce.roses@faa.gov](mailto:dulce.roses@faa.gov)

**MET**

Luis Sanchez  
[lsanchez@icao.int](mailto:lsanchez@icao.int)

**COCESNA**

Ing. Roger Pérez, Coordinador ACNA +504 9441-6645  
[Roger.perez@cocesna.org](mailto:Roger.perez@cocesna.org)

ATCO. Victor Andrade, Gerente operative +504 9762-0069  
[victor.andrade@cocesna.org](mailto:victor.andrade@cocesna.org)

ATCO. Fernando Soto, Coordinador ATFM +504 9935-0027  
[Fernando.soto@cocesna.org](mailto:Fernando.soto@cocesna.org)

ATCO. Fernando Soto, Coordinador ATFM +504 9935-0027  
[Fernando.soto@cocesna.org](mailto:Fernando.soto@cocesna.org)

**Curacao**

Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP)  
 Jacques Lasten  
[J.Lasten@dc-ansp.org](mailto:J.Lasten@dc-ansp.org)  
 Tel: +5999-8393-506 Ops /5 18/525/528 Sat Phones: +881623415541 +881622466143

**Jamaica**

Deano Ledford, Director Air Traffic Management (acting)

[Deano.Ledford@jcaa.gov.jm](mailto:Deano.Ledford@jcaa.gov.jm)

+18769062184 | +18769603948 Ext. 2184 | M: +18768376261

Michael Forrester, Unit Manager KATCC (acting)

[michael.forrester@jcaa.gov.jm](mailto:michael.forrester@jcaa.gov.jm)

M: +1 (876) 837-6256

**San Juan – Puerto Rico**

FAA San Juan Combined Center Radar Approach Control (CERAP)

John Melecio, Manager

[john.melecio@faa.gov](mailto:john.melecio@faa.gov) O +1 787-253-8790 M +1 617-285-8556

**Trinidad and Tobago**

Rohan Garib - Executive Manager Air Navigation Services (EMANS)

[rgarib@caa.gov.tt](mailto:rgarib@caa.gov.tt) +1 868 669 – 4806 Mobile: +1 868 689 – 4889 Piarco ACC +1 868 669 – 4852

Fax: +1 868 669 – 5239

Alexis Brathwaite, Manager Air Traffic Services & ANS Safety

[abrathwaite@caa.gov.tt](mailto:abrathwaite@caa.gov.tt) +1 868 669 4806 Mobile +1 868 620 5969

Ann Marie Plaza-Hosein

[aphosein@caa.gov.tt](mailto:aphosein@caa.gov.tt) +1 (868) 669-4852 +1 (868) 751-0529

Vishan Manoo

[vmanoo@caa.gov.tt](mailto:vmanoo@caa.gov.tt) +1 (868) 669-4380 +1 (868) 485-8382

Krishna Ingraham

[kingraham@caa.gov.tt](mailto:kingraham@caa.gov.tt) +1 (868) 669-4380 +1 (868) 723-3872

Ian Gomez

[igomez@caa.gov.tt](mailto:igomez@caa.gov.tt) +1 (868) 669-4380 +1 868 788-8284