

APÉNDICE G

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE LOS CENTROS DE CONTROL DE AEREA PIARCO Y MAIQUETÍA

1. INTRODUCCION

1.1 Fecha de Efectividad: Febrero 19, 2004 (00:01 UTC)

1.2 OBJETIVO:

1.2.1 El objetivo de esta carta acuerdo es establecer procedimientos operacionales para la coordinación y control de tránsito aéreo entre los ACC de Piarco y Maiquetía.

1.3 ALCANCE:

1.3.1 Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo complementan o detallan, cuando así se requiera, los procedimientos prescritos en los documentos de la OACI, y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las CTA/UTA/FIR de Piarco y Maiquetía.

2. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

2.1 ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AÉREO IFR:

2.1.1 El tránsito aéreo IFR entre la CTA/UTA/FIR de Piarco y la UTA/FIR Maiquetía será encaminado por las rutas ATS publicadas en los AIP respectivos, a menos que se efectúe una coordinación previa individualmente para cada vuelo fuera de las rutas ATS.

2.2 ASIGNACIÓN DE NIVELES DE VUELO:

2.2.1 A menos que exista una coordinación previa, los ACC de Piarco y Maiquetía deberán asignar los niveles de vuelo correspondientes a las derrotas magnéticas que aparecen en la tabla de asignación de niveles de vuelo contenido en el Apéndice "C" del Anexo 2 de la OACI. Vea también el Apéndice 1 de esta Carta Acuerdo.

2.3 SEPARACIÓN

2.3.1 *Longitudinal*

2.3.1.1 La separación aplicable en y por encima de FL 250 deberá ser una separación mínima longitudinal de diez (10) minutos o una separación mínima basada en la distancia RNAV de 80 NM basada en la utilización de la Técnica del Número Mach (NMT) entre aeronaves turbo-jet volando al mismo nivel y en la misma ruta cruzando el límite común.

- 2.3.1.2 Una separación mínima longitudinal de diez (10) minutos será aplicable entre aeronaves no turbo-jet o no capaces de aplicar la Técnica del Número Mach (NMT) a o por encima de FL 250 volando al mismo nivel y en la misma ruta cruzando el límite común, si las aeronaves son autorizadas a mantener la misma Velocidad Indicada (IAS).
- 2.3.1.3 A FL 240 o inferior la separación longitudinal mínima aplicable será de quince (15) minutos entre aeronaves volando al mismo nivel y en la misma ruta cruzando el límite común. Sin embargo, una separación longitudinal mínima reducida de diez (10) minutos podrá ser aplicada cuando se efectúe una previa coordinación.
- 2.3.1.4 La separación longitudinal aplicable entre aeronaves en vuelo supersónico será aplicada como especifica el Documento 7030, de la OACI.
- 2.4 **TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES PARA LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO:**
- 2.4.1 La transferencia de responsabilidad para las aeronaves operando entre la CTA/UTA/FIR Piarco y la FIR/UTA Maiquetía debe ser el límite común de las FIR o los Puntos de Transferencia de Control establecidos, a menos que se coordine lo contrario.
- 2.4.2 El ACC de Maiquetía ha delegado temporalmente la responsabilidad del suministro de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo, en el segmento de la ruta ATS A324/UA324, entre las coordenadas de Entrada/Salida (0921N06029W) de la ruta en el límite entre las FIR Piarco y Maiquetía, y el Punto de Transferencia de Control (PTC) MINDA al ACC de Piarco hasta nuevo aviso.
- 3 **PROCEDIMIENTOS DE COORDINACION**
- 3.1 **GENERAL**
- 3.1.1 La coordinación entre los ACC de Piarco y Maiquetía deberá ser efectuada de acuerdo con las normas, métodos recomendados y procedimientos prescritos por la OACI en el PANS ATM, Documento 4444.
- 3.1.2 El circuito directo ATS entre Piarco y Maiquetía será usado como medio primario de coordinación para todo el tránsito aéreo.
- 3.1.3 Toda coordinación o aprobación deberá efectuarse con las dependencias ATS correspondientes con al menos quince (15) minutos, pero con no más de sesenta (60) minutos de antelación del estimado de la aeronave a la posición que sirva de punto de coordinación para la ruta en cuestión.
- 3.1.3.1 En caso del tránsito que despegue de lugares donde el tiempo de vuelo para esa aeronave en particular sea menor a quince (15) minutos del límite común entre las FIR, las coordinaciones previas se efectuarán entre las respectivas dependencias ATS.
- 3.1.4 No serán requeridos mensajes de salida y llegada para los vuelos IFR que se originen y terminen en aeropuertos localizados dentro los límites de las FIR Piarco y Maiquetía.

- 3.1.5 La coordinación se efectuará para todo el tránsito IFR que opere con menos de la mitad de la separación lateral aplicable desde el respectivo límite de la FIR.
- 3.1.6 Las dependencias ATS de Piarco y Maiquetía deberán instruir a todas las aeronaves con Equipo Respondedor a transmitir el código SSR previamente asignado y coordinado por las respectivas dependencias ATS.
- 3.2 **INFORMACIÓN PARA SER CURSADA POR LAS UNIDADES ATC RESPECTO DEL TRÁNSITO AÉREO**
- 3.2.1 Los ACC de Piarco y Maiquetía deberán cursar información de acuerdo con el PANS ATM, Documento 4444 y el Apéndice 2 de esta carta de acuerdo operacional.
- 3.2.1.1 Los ACC de Piarco y Maiquetía deberán cursar los estimados revisados siempre que haya una variación de más o menos tres (+/- 3) minutos.
- 3.2.2 Deberá haber un intercambio de la información pertinente a los vuelos VFR que crucen la frontera común de las FIR de Piarco y Maiquetía.
- 3.2.3 En la eventualidad que las dependencias ATS pertinentes y/o las agencias de planificación de vuelos de los operadores de aerolíneas no estén en capacidad de transmitir el Plan de Vuelo vía AFTN con la suficiente antelación para permitir su preparación y análisis, todo esfuerzo razonable debe ser realizado para hacer llegar dicha información a cualquier instalación de comunicaciones apropiada:
- (a) **Piarco:** Fax: (001-868)-669-4259 o 1716
Teléfono (001-868)-669-4852 o **0619**
- (b) **Maiquetía:** Fax: (011)58-212-355-2216
Teléfono: (011)58-212-355-2216 o 2898
(011)58-416-620-7265 ©
- 3.3 **COMUNICACIONES:**
- 3.3.1 ***Transferencia de Comunicaciones Aire-Tierra:***
- 3.3.1.1 La transferencia de comunicaciones aire-tierra de una aeronave desde la dependencia ATS transferidora a la dependencia ATS receptora deberá hacerse antes de que la aeronave entre en el espacio aéreo de la dependencia ATS receptora, excepto cuando, por requerimientos de separación, ambas dependencias ATS lo determinen de otra manera.
- 3.3.1.2 Cuando se solicite, la dependencia ATS receptora deberá notificar a la dependencia ATS transferidora que el tránsito está en comunicación con la dependencia ATS receptora y ha cruzado el límite común.

3.4 **PROCEDIMIENTOS DE FALLA DE COMUNICACIONES**

- 3.4.1 En la eventualidad de una falla de los circuitos orales directos ATS entre Piarco y Maiquetía, todo los medios de comunicación alternos para la coordinación de todo tránsito IFR (Ej.: Telefonía comercial, retransmisión a través de otra instalación, servicio ATS, AFTN) siempre y cuando las aeronaves se mantengan completamente dentro de los límites laterales de la dependencia ATS transferidora hasta que el mensaje de aceptación sea recibido.
- 3.4.2 Todos los métodos de comunicación alternos requieren confirmación de la dependencia ATS receptora.
- 3.4.3 Si los medios de comunicación antes mencionados no pueden ser utilizados, las aeronaves IFR serán autorizados sólo hasta un punto completamente situado dentro de los límites laterales del espacio aéreo de la dependencia ATS transferidora, manteniendo un Nivel de Vuelo acorde con la dirección del vuelo, y serán instruidos a contactar a la dependencia ATS receptora para obtener la autorización de continuar antes de entrar al espacio aéreo adyacente.
- 3.4.4 La dependencia ATS receptora deberá autorizar a la aeronave a entrar en su área y no deberá autorizar cambios de nivel de vuelo hasta que la aeronave se encuentre efectivamente más allá de los límites laterales del límite común, a menos que la aeronave informe que la dependencia ATS transferidora no tiene restricciones de control respecto a ascensos/descensos. Además, la dependencia ATS receptora debe instruir a la aeronave que notifique a la dependencia ATS transferidora al cruzar el límite común.

Nota: Si la aeronave está en vuelo, la auto-transferencia será el medio inicial preferido de notificación por parte del ACC Piarco

3.5 **PLANES Y PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA:**

- 3.5.1 Por ser desarrollado.

4. **SERVICIO DE ALERTA**

- 4.1 La coordinación de Alerta será responsabilidad de los ACC de Piarco y Maiquetía para las aeronaves operando dentro de sus respectivos FIRs/UIRs.
- 4.2 Ambas dependencias deberán proveerse mutuamente cualquier información disponible y brindar asistencia con el fin de cumplir con 4.1.

5. REVISION

- 5.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional será revisada cuando los procedimientos indicados en la misma resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, procedimientos regionales suplementarios de la OACI, o cuando se habiliten nuevas instalaciones de comunicaciones o nuevos servicios de tránsito aéreo que pudieran afectar estos procedimientos. En caso de cambios en las regulaciones de la OACI, los ACC de Piarco y Maiquetía iniciarán la enmienda de este Acuerdo, y en caso de de nuevas instalaciones o de modificación de las existentes, el inicio del procedimiento de modificación corresponderá a la dependencia ATS involucrada. En cualquier otro caso, la dependencia ATS interesada propondrá la enmienda pertinente.

6. PUBLICACION

- 6.1 La diseminación de este Acuerdo y cualquier modificación subsiguiente deberá ser realizada según se requiera.
- 6.2 La dependencia ATS respectiva deberá incluir en su AIP, Sección ENR, aquellas partes del Acuerdo que interese a los usuarios.

7. CANCELACION

- 7.1 Esta Carta de Acuerdo cancela y reemplaza todas las Cartas de Acuerdo previas entre las dependencias ATS de Trinidad y Tobago (ACC Piarco) y de Venezuela (ACC Maiquetía)

8. MISCELANEOS

- 8.1 Cualquier desviación de los procedimientos establecidos en esta Carta Acuerdo Operacional se hará únicamente después que se haya cumplido con las coordinaciones previas en donde se haya definido completamente las responsabilidades en cada caso.

9. FIRMAS

En representación de Venezuela

En representación de Trinidad y
Tobago

Original firmado por
Cnel (AV) Francisco Paz F.
Gerente General de
Servicios Aeronáuticos

Original firmado por
Samuel Lampkin
Manager Air Traffic Services

APENDICE 1

TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDAD

Ruta ATS	Tabla de niveles y datos SSR a ser asignados por:				Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal (Párrafo 4.3.1.1)	
	ACC MAIQUETIA		ACC PIARCO			Minutos	Observaciones
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
UA511/A511	1		2		BOGSI ¹ 13° 53'45.2" N/064° 17'58.0"W	10	Coordenadas WGS-84 Se incrementara la separación longitudinal en 5 minutos mínimos en caso de falla de los circuitos orales .y/o comunicaciones tierra /aire En caso de falla de la frecuencia 126.0 Mhz en DAREK, MEGIR o PARIA llamar en frecuencia APP Margarita 119.9 Mhz MINDA estará bajo la jurisdicción del centro de control de Piarco para el propósito de ATS
UA550/A550	1		2		ITEGO ¹ 13° 37'21.2" N/064° 07'40.0"W	10	
UA551/A551	1		2		ONGAL ² 12° 51'15.4" N/063° 38'46.0"W	10	
UA561/A561	1		2		DAREK 11° 29'53.1" N/062° 48'25.2"W	10	
UA552/UA563 A552/A563	1		2		MEGIR ³ 10° 31'5.1" N/061° 52'31.2"W	10	
UA562/A562	1		2		PARIA ³ 10° 13'17.1" N/062° 00'1.2"W	10	
UA324/A324	1		2		MINDA ⁵ 08° 54'59.1" N/060° 08'13.1"W	10	
UL337	1		2		ARUMU ^{2,4} 12° 27'13" N/063° 24'26"W	10	

Nota: "1" y "2" indican las series de niveles de crucero IFR enumerados en el Apéndice 3 b) del Anexo 2 para las derrotas de 000° a 179° y de 180° a 359°, respectivamente.

¹ ITEGO y BOGSI se consideran un mismo punto de transferencia de control.

² ONGAL y ARUMU se consideran un mismo punto de transferencia de control y los ETO se calcularán al momento del DEP de Piarco

³ El ETO para los PTC PARIA y MEGIR se calcularán al momento del DEP de Piarco.

⁴ ARUMU requerir coordinación previa.

APENDICE 2**TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS**

ACC MAIQUETIA/ACC PIARCO

TIPO DE MENSAJE	CIRCUNSTANCIA EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LIMITE PARA TRANSMISION	MEDIOS A UTILIZAR
RPL	-----	-----	-----
FPL	Todos los vuelos	Inmediatamente después de ser presentado	AFTN
DEP	Todos los vuelos	Inmediatamente después del despegue	AFTN
EST	Todos los vuelos	20 minutos antes del estimado al punto de transferencia	Circuito Oral
CHG/CDN	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia	Circuito Oral /AFTN
ALR	Según sea necesario	Inmediatamente después de producirse la circunstancia	Circuito Oral /AFTN

OBS.: Las Administraciones convienen en que, en caso de falla en los medios de transmisión convenidos, cualquier otro medio deberá ser utilizado para cubrir la eventualidad.