

APÉNDICE B

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL SUSCRITA ENTRE LOS CENTROS DE CONTROL DE AREA DE BOGOTA Y MANAUS

1 INTRODUCCION

1.1 Fecha de efectividad: 26 de Marzo de 1998

1.2 Objetivo

1.2.1 El objetivo de esta Carta de Acuerdo Operacional es el de establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo entre las FIR BOGOTA Y MANAUS, los puntos de transferencia de control y de comunicaciones, y detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre los Centros de Control de Area, partes de esta Carta de Acuerdo.

1.3 Extensión

1.3.1 Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional suplementan o detallan, cuando así se requiera, los procedimientos prescritos por la OACI en los documentos pertinentes y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR mencionadas en el párrafo anterior.

2 ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AEREO

2.1 Normalmente, todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR indicadas será encaminado por las rutas ATS publicadas en los AIP y Cartas de Navegación en Ruta ATS de Brasil y Colombia.

3 SERVICIO DE INFORMACION DE VUELO

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

- a) partes apropiadas del plan de vuelo actualizado; y
- b) la hora en que se efectuó el último contacto de radio con la aeronave.

3.2 La información indicada en el párrafo anterior se transmitirá por lo menos 15 (quince) minutos antes de que la aeronave salga de la Región de Información de Vuelo a cargo del ACC que la origine.

3.3 El Centro transferidor asignará un nivel apropiado a la derrota de la aeronave, el cual deberá ser alcanzado, normalmente, antes de la aeronave llegue al límite de la FIR, con excepción de lo que se establece en 4.3.2.1.

4 SERVICIO DE CONTROL DE AREA

4.1 Transferencia de responsabilidad

4.1.1 Por delegación del ACC Bogota, los servicios de tránsito aéreo a los vuelos en la parte de las rutas UL 309 y UL 317 que atraviese la FIR Bogotá serán suministrados por el ACC Maiquetía y, en consecuencia, la responsabilidad de las transferencias de los vuelos que se realicen en dicho tramo de ruta serán efectuadas directamente entre los ACC Manaus y Maiquetía. Los ACC Manaus y ACC Maiquetía informarán al ACC Bogotá todo el tránsito en cruce del punto de notificación Zorro (límite acordado para las transferencias entre los ACC Manaus y Maiquetía), no siendo necesario informar los cambios de niveles y/o de los estimados.

4.1.2 A menos que se coordine de otra manera, la responsabilidad para el suministro de los servicios de tránsito aéreo será transferida del Centro transferidor al Centro aceptante cuando éste último reciba indicación de que la aeronave ha sobrevolado los puntos de transferencia especificados para cada ruta ATS en el Apéndice 1 a ésta Carta de Acuerdo Operacional.

4.1.3 No será necesario que el Centro aceptante notifique al Centro transferidor cuando asuma la responsabilidad indicada en el párrafo anterior, con respecto a la aeronave que está siendo transferida.

4.2 Transferencia de comunicaciones aeroterrestres

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

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

B-3

4.2.3 A partir del momento que se acuerde entre ambos ACC, la clave individual SSR coordinada con el Centro aceptante, asignada al vuelo considerado, será incluida en la autorización indicada en el párrafo anterior. Hasta este momento los ACC respectivos asignarán claves SSR conforme se indica en el Apéndice 1 a esta Carta de Acuerdo.

4.2.4 El Centro transferidor notificará al Centro aceptante las autorizaciones que se hayan transmitido o que estén a punto de ser transmitidas a las aeronaves, para que establezcan comunicaciones por radio con el Centro aceptante o con la dependencia ATS correspondiente.

4.3 Mínimos de separación aplicables durante la transferencia

4.3.1 Separación longitudinal

4.3.1.1 El mínimo de separación longitudinal aplicable entre los vuelos que vayan a ser transferidos al mismo nivel de crucero en la misma ruta ATS o en rutas de trayectorias convergentes, no será inferior a lo que se especifica para cada ruta en el Apéndice 1 a esta Carta de Acuerdo.

4.3.2 Separación vertical

4.3.2.1 Normalmente, las aeronaves serán autorizadas a sobrevolar el punto de transferencia manteniendo un nivel de crucero especificado, que será seleccionado de entre los que se indican para cada ruta en el Apéndice 1 a esta Carta de Acuerdo. 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 en descenso al nivel de crucero convenido previamente entre ambos ACCs.

5 COORDINACION

5.1 La coordinación previa a la transferencia de control se efectuará mediante el intercambio de los mensajes ATS prescritos para estos fines en el Doc 4444-RAC/501 de la OACI y en especial de los siguientes:

- RPL - Plan de vuelo repetitivo
- FPL - Plan de vuelo presentado
- DEP – Despegue
- EST - Estimado al límite
- CHG – Modificación
- CDN – Coordinación
- ALR – Alerta

5.2 Intercambio de mensajes ATS

5.2.1 Excepto por lo que se refiere a la transmisión de planes de vuelos repetitivos, los cuales serán objeto de otra carta de acuerdo al respecto, el intercambio de información se efectuará normalmente como se indica en el Apéndice 2 de esta Carta de Acuerdo.

5.2.2 El Centro transferidor notificará al Centro aceptante los cambios importantes en los datos transmitidos bajo la forma de mensajes FPL/EST

NOTA: Los cambios importantes incluirán, entre otros:

- a) una variación en la velocidad verdadera media de un cinco por ciento (5%) en más o menos respecto a la consignada en el plan de vuelo; y/o
- b) una variación de más de tres (3) minutos con respecto a la hora calculada sobre el punto de transferencia.

5.3 Tiempo límite para la expedición de permisos iniciales o para autorizar cambios en el plan de vuelo

5.3.1 A efectos de la aplicación de los párrafos 3.2.3, 3.2.3.1 y 3.2.3.2 de la Parte VIII del DOC 4444-RAC/501 de la OACI se considerará que una aeronave se encuentre a suficiente distancia del límite de la FIR cuando esta distancia sea igual o superior la que sería recorrida en:

- 20 minutos de vuelo

6 SERVICIO DE ALERTA

6.1 Cuando se necesite el Servicio de Alerta y se tengan dudas sobre la posición de una aeronave, la coordinación de dicho servicio recaerá en el ACC en cuya FIR se encontraba la aeronave en el momento de realizar la última comunicación aeroterrestre. Excepto los vuelos en las rutas UL 309 y UL 317.

7 REVISION

7.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional será revisada cuando los procedimientos indicados en la misma o en sus Apéndices resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, procedimientos suplementarios y planes regionales de la 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.

7.2 Si la enmienda afecta, solamente a la información que se describe en los Apéndices 1 y 2, el nuevo Apéndice revisado pasará a formar parte de esta Carta de Acuerdo a partir de la nueva fecha de efectividad que sea adoptada.

8 DIVULGACION

8.1 Los Estados firmantes harán incluir en sus AIP, Parte RAC, y en otros documentos que estimen pertinentes, aquellas partes de interés a la operación de las aeronaves.

9 DISPOSICIONES TRANSITORIAS

9.1 A partir de la fecha de efectividad que se indica en el párrafo 1.1, los procedimientos para la coordinación y transferencia de control que se describen en esta Carta de Acuerdo anulan o reemplazan cualquier otro procedimiento aplicado de común acuerdo entre los ACC mencionados.

Firmada en la ciudad de Manaus, Brasil, el 19 de Septiembre de 1997.

En representación de Colombia:

XXX
Jefe de la Delegación

En representación de Brasil:

XXX
Jefe de la Delegación

Fecha de efectividad: 26 marzo de 1998

ANEXO 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 BOGOTA		ACC MANAUS			MINUTOS	OBSERVACIONES
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
UL 5 a) c)	1		2		MITU 011554N/0701248W	15	a) Rutas convergentes en MITU
UA 317 a) b) c)	1		2		MITU 011554N/0701248W	15	b) Rutas convergentes hacia VOR VILLAVICENCIO
UA 323 b) c)	1		2		BRACO 014440N/0695127W	15	c) Rutas sin separación lateral. Se debe transferir con separación vertical o longitudinal

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.

B-7

ANEXO 2

TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS

ACC BOGOTA/ACC MANAUS

Fecha de efectividad:26/Marzo/1998

TIPO DE MENSAJE	CIRCUNSTANCIA EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LIMITE PARA TRANSMISION	MEDIOS A UTILIZAR
RPL	Cuando sea convenido	En conformidad con la Carta de Acuerdo correspondiente	
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

(*) Excepto los vuelos de las rutas UL 309 y UL 317