

## APÉNDICE E

### CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL SUSCRITA ENTRE LOS CENTROS DE CONTROL DE AREA DE PORTO VELHO Y LIMA

#### 1 INTRODUCCION

1.1 Fecha de efectividad: 20 de setiembre de 1990

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 PORTO VELHO y LIMA, 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.

1.2.2 Extensión

1.2.3 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 las AIP y Cartas de Navegación en Ruta de Brasil y Perú.

#### 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 e IFR que atraviesen el límite común de las Regiones de Información de Vuelo. Esta coordinación incluirá la transmisión de las partes apropiadas del plan de vuelo actualizado y la hora revisada de estimado al límite de las FIR.

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 de vuelo apropiado a la dirección del vuelo, el cual deberá ser alcanzado, siempre que sea posible, antes de que la aeronave llegue al límite de la FIR, respetando lo establecido en 4.3.2.1.

#### 4 SERVICIO DE CONTROL DE AREA

##### 4.1 Transferencia de responsabilidad

4.1.1 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 este último reciba indicación de que la aeronave ha sobrevolado los puntos de transferencia especificados para cada ruta ATS en el Apéndice 1 de esta Carta de Acuerdo Operacional.

4.1.2 Por delegación del ACC MANAUS, los servicios de tránsito aéreo a los vuelos en la FIR MANAUS, en las rutas UA565 y UA566 comprendidos entre el VOR/DME LETICIA y 100 NM de ésta radioayuda, el servicio de tránsito aéreo, incluyendo la transferencia de responsabilidad de control, será el ACC PORTO VELHO. En consecuencia, las transferencias de control se efectuarán directamente entre los ACC LIMA y PORTO VELHO.

4.1.3 A los vuelos que se realicen por las rutas UA321, UL 300 y UR 559, que sobrevuelan por la TMA IQUITOS, las coordinaciones de transferencia de control serán efectuadas directamente entre el ACC PORTO VELHO y el APP IQUITOS.

4.1.4 A menos que se coordine de otra manera, la responsabilidad para el suministro de los servicios de tránsito aéreo será transferida del centro transferidor podrá demorar la transferencia de comunicaciones hasta que la aeronave notifique haber sobrevolado los puntos de transferencia especificados para cada ruta ATS en el Apéndice 1 de esta carta de acuerdo operacional.

4.1.5 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.

E-3

4.2.3 A partir del momento que se acuerde entre ambos ACC, la clave individual SSR, coordinada previamente 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 ACC's.

## 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 Respecto a los vuelos mencionados en el párrafo 4.1.2 de este Acuerdo, el ACC LIMA deberá transmitir al APP IQUITOS todas las informaciones relativas a los mensajes ATS previstos en el párrafo 5.2.1 anterior.

5.2.3 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 requiera 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.

## 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's, Parte RAC, y en otros documentos que estimen pertinentes, aquellas partes de interés a la operación de las aeronaves.

## 9 DISPOSICIONES TRANSITORIAS

9.1 Hasta tanto entre en vigencia esta Carta de Acuerdo se mantendrá en vigencia la Carta de Acuerdo suscrita entre los ACC's de Maiquetía y Manaus en la Ciudad de Manaus el día 23 de mayo de 1997.

9.2 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 Brasil:

\_\_\_\_\_  
XXX  
Jefe de la Delegación

En representación de Perú:

\_\_\_\_\_  
XXX  
Jefe de la Delegación

Fecha de efectividad: 26/Marzo/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 PORTO VELHO		ACC LIMA			Minutos	Observaciones
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
B552	2		1		CRUZEIRO 0736.4S/07246.4W	15	a) Rutas convergentes en Iquitos
UA565/ UA566	2		1		LETICIA 0411.5S/06956.3W	15	b) Rutas convergentes entre sí
a) UA321	2		1		KABUM 0451.8S/07222.9W	15	c) Las rutas UR559 y UL300 cruzan los límites de las FIR PORTO VELHO y LIMA en dos puntos, respectivamente: POSKA / ASOLA y OSORA / SELVA
a) d) UR559	2		1		POSKA 0506.4S/07248.7W	15	d) Cuando se implanten
a) c) d) UR559	1		2		ASOLA 0947.7S/07058.4W	15	
UL300	2		1		OSORA 0543.0S/07256.5W	15	
a) b) c) d) UL300	1		2		SELVA 0931.3S/07211.1W	15	
UL306	2		1		SELVA 0931.3S/07211.1W	15	
b) UL306							

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.

\* a) Indica tratamiento especial en cuanto a la aplicación de la separación longitudinal por parte del ACC Maiquetía según se establece en la parte de observaciones.

ANEXO 2

TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS

ACC PORTO VELHO/ACC LIMA

Fecha de efectividad: 19 AGO 93

TIPO DE MENSAJE	CIRCUNSTANCIA EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LIMITE PARA TRANSMISION	MEDIOS A UTILIZAR
RPL	Cuando sea convenido		
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.