



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

Segunda Reunión Multilateral ATM/CNS entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay

Lima, Perú, 09 al 12 de Agosto de 2010

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Revisión de las Cartas de Acuerdo Operacionales (LOAs) ATS**

REVISIÓN DE LA CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE BRASIL Y URUGUAY

(Presentada por Brasil)

Resumen

En esta Nota de Estudio se presenta la propuesta de actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre Brasil y Uruguay con actualización del apéndice uno – tabla de referencia para transferencia de responsabilidad en la red de rutas - y de los apéndices relativos a los procedimientos operacionales de contingencia, armonizados entre los ACC Curitiba y Montevideo debido a la inclusión de nuevas rutas RNAV

Referencias:

- Informe Reunión SAM/IG/3
- Programa de Optimización de la Red de Rutas ATS de la Región Sudamericana;
- PANS/ATM (Doc. 4444); y
- Cartas de Acuerdo Operacionales entre los ACC Curitiba y Montevideo.

1 Antecedentes

1.1 En conformidad con lo establecido en los puntos 10.1 y 10.2 del Cap 10 (Coordinación) del PANS-ATM - Doc. 4444 - Gestión del Tránsito Aéreo, es necesario que las dependencias ATC establezcan procedimientos relativos a la coordinación que ha de efectuarse entre dependencias adyacentes de los servicios de tránsito aéreo, entre puestos de control de dichas dependencias, Teniendo como objetivo definir y aplicar procedimientos pertinentes normalizados además de los procedimientos particulares en función de las características de cada región de información de vuelo.

1.2 Además de lo especificado arriba, la Reunión para la Armonización de los Planes de Contingencia de la Región SAM, llevada a cabo, de 17 al 21 de Septiembre de 2007, en la Oficina Regional de Lima, estableció que las medidas de contingencia, tanto de Brasil como de Uruguay, después de armonizadas, deben figurar como Apéndices a la Carta de Acuerdo Operacional entre los ACC involucrados, conforme quedó establecido en la Conclusión CONT/PLANS/2, de dicha reunión.

2 **Discusión**

2.1 En esta oportunidad estamos proponiendo los ajustes necesarios en los procedimientos de coordinación entre los ACC Curitiba y Montevideo, además de los arreglos del Apéndice 6, con las medidas de contingencia en caso de falla en los servicios ATS del ACC Curitiba.



2.2 Con el mismo objetivo, esperamos también hacer los ajustes en el Apéndice 7, con las medidas de contingencia, en caso de falla en los servicios ATS del ACC Montevideo.

2.3 En adición a lo anterior y a la luz de nuevos puntos e informaciones, la reunión podrá hacer el respectivo análisis e incorporar otros ítems que sean considerados necesarios para el mantenimiento de la seguridad operacional para los vuelos entre los espacios aéreo objetos de estas cartas de acuerdo.

3 **Acción requerida**

3.1 Se invita a la reunión a tomar conocimiento y analizar las actualizaciones y ajustes propuestos para las cartas de acuerdo operacionales entre Brasil y Uruguay, asimismo los procedimientos operacionales de contingencia que figuran en el Anexo 1 (uno) de esta nota de estudio, y de ser el caso, firmarla para su entrada en vigor en la fecha establecida por la reunión.

* * * * *

	CARTA DE ACUERDO		
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL SUSCRITA ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE CURITIBA (BRASIL) Y EL CENTRO DE CONTROL DE ÁREA DE MONTEVIDEO (URUGUAY)		
	Fecha: _____		

ANEXO 1

1. INTRODUCCION

1.1 FECHA DE EFECTIVIDAD: 18 de Noviembre de 2010

1.2 OBJETIVO

1.2.1 El objetivo de esta Carta de Acuerdo es establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo entre las Regiones de Información de Vuelo (FIR) Montevideo y Curitiba, los puntos de transferencia de control y comunicaciones, y detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre los Centros de Control de Área involucrados.

1.3 EXTENSIÓN

1.3.1 Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional suplementan o detallan, cuando así se requieran, los procedimientos prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los documentos pertinentes y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR Curitiba y Montevideo.

2. SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO

2.1. ENCAMINAMIENTO DEL TRÁNSITO AÉREO

2.1.1 RUTAS ATS

2.1.1.1 El tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR indicadas, será encaminado por las rutas ATS especificadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y Cartas de Ruta de los Estados afectados por este Acuerdo, en conformidad con el **Apéndice 1** a esta Carta de Acuerdo Operacional.

2.1.1.2 Desde que sea hecha previa coordinación y acuerdo entre ambos los Centros de Control, se puede utilizar trayectorias que difieran de lo estipulado en el párrafo 2.1.1.1, cuando surjan circunstancias que afecten la seguridad del vuelo.

2.1.1.3 El tránsito aéreo IFR que utilice el espacio aéreo RVSM entre los FL290 y FL410, ambos niveles incluidos, será encaminado de acuerdo con 2.1. Además, deberán utilizar los niveles de crucero contenidos en el Apéndice 2 de esta Carta, tanto para el tránsito que entre o saya de la FIR Curitiba y/o Montevideo, respectivamente.

2.1.1.4 Los procedimientos de control de tránsito en el espacio RVSM, serán como los indicados en los Apéndice 5 de esta carta de acuerdo.

2.1.2 MEDIDAS DE GERENCIAMIENTO DE CONTROL DE FLUJO

2.1.2.1 Cuando sea estrictamente necesario la aplicación de medidas de control de afluencia y de acuerdo a la iniciativa GPI-6 del Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI, los ACC Montevideo o Curitiba emitirán NOTAM, además de los mensajes ATFM, entre las dependencias, a los efectos que los usuarios del espacio aéreo considerado puedan planificar sus operaciones con la debida antelación.

2.1.3 TRÁNSITO VFR

2.1.3.1 El tránsito aéreo VFR que cruzar el limite común de las FIR mencionadas, deberá utilizar los niveles de crucero en conformidad con lo siguiente:

a) Ingreso en el espacio aéreo de Brasil – Curitiba:

- El tránsito VFR que venga de la FIR Montevideo, recibirá las instrucciones del ACC Montevideo para mantener las reglas de vuelo visuales (VFR) y los niveles de vuelos en conformidad con el Anexo 2 de la OACI (Apéndice 2), solamente hasta el límite superior FL145.

b) Ingreso en el espacio aéreo de Uruguay – Montevideo:

- El tránsito VFR que venga de la FIR Curitiba, recibirá las instrucciones del ACC Curitiba para mantener las reglas de vuelo visuales (VFR) y los niveles de vuelos en conformidad con el Anexo 2 de la OACI (Apéndice 2), solamente hasta el límite superior FL195.

NOTA: Los procedimientos especificados arriba están sujetos a las modificaciones ocasionalmente publicadas por NOTAM.

2.2 INGRESO DE AERONAVES SIN PLAN DE VUELO

2.2.1 PROHIBIDO el ingreso de aeronaves a las Montevideo y Curitiba sin la presentación del Plan de Vuelo. Si una de las dependencias no recibe el Plan de Vuelo, los datos esenciales para el suministro de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo serán coordinados por los circuitos de coordinación correspondientes.

3 SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

3.1 COORDENACIÓN NECESARIA CUANDO SE PROPORCIONE SOLAMENTE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO Y ALERTA

3.1.1 Cuando se proporcione solamente los servicios de información de vuelo y 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 la siguiente información sobre los vuelos en cuestión:

- a) Partes apropiadas del Plan de Vuelo actualizado;
- b) La hora en que se estime sobre el punto de transferencia acordado, y
- c) La hora en que se efectuó el último contacto con la aeronave.

3.1.2 La información indicada se transmitirá por lo menos quince (15) minutos antes que la aeronave salga de la Región de Información de Vuelo a cargo del Centro de Control de Área que la origine.

4 SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA

4.1 TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDAD DE CONTROL Y DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES GENERALES

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 que la aeronave ha sobrevolado el punto de transferencia especificado para cada ruta del **Apéndice 1** a esta Carta de Acuerdo Operacional, u otro punto de transferencia acordado.

4.1.2 Normalmente, las comunicaciones aeroterrestres serán transferidas **Cinco (5) minutos** antes de la hora en que se calcula que la aeronave llegará al punto de transferencia acordado.

4.1.3 No obstante a lo anterior, cuando las condiciones del tránsito así lo requieran, el Centro transferidor podrá retardar la transferencia de comunicaciones hasta que la aeronave notifique haber sobrevolado el punto de transferencia acordado.

4.1.4 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.

4.1.5 El centro transferidor notificará al centro aceptante las instrucciones que se hayan transmitido o que estén a punto de ser transmitidas a las aeronaves, previo a que las mismas establezcan comunicación con la dependencia ATS correspondiente.

4.1.6 . No será necesario que el Centro aceptante notifique al centro transferidor al asumir la responsabilidad indicada en el párrafo anterior, excepto se esa notificación sea solicitada por lo Centro transferidor.

4.1.7 El Centro aceptante se ajustará a los procedimientos prescritos por la OACI, en caso que no logre comunicación con la aeronave objeto de la transferencia.

4.1.8 El código SSR deberá ser incluido junto a la proposición de transferencia de control. Si no se ha asignado un código a la aeronave, lo hará el Centro aceptante, debiendo el transferidor comunicarlo oportunamente al piloto. Los cambios de código se efectuarán solamente cuando sean estrictamente necesario.

4.2 TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES Y DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES EN EL ESPACIO AÉREO RVSM

4.2.1 Además de los estipulados en los párrafos anteriores, los siguientes procedimientos deberán ser adoptados en caso de ingreso de aeronaves en el **espacio aéreo RVSM**.

4.2.2 No se aceptarán transferencias entre ambos centros de control de área, de aeronaves que no estén aprobadas RVSM, con excepción de vuelos realizados por aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o humanitarias.

NOTA: Se entiende por aeronaves de Estado aquellas utilizadas en servicios militar, aduana y servicios de policía, en conformidad con el convenio sobre aviación Civil Internacional.

4.2.3 Las aeronaves no aprobadas RVSM, a excepción a las aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o humanitarias, deberán ser transferidas con niveles de vuelo disponibles por debajo de FL 290 o por encima de FL 410.

4.3 MÍNIMOS DE SEPARACIÓN APLICABLES DURANTE LA TRANSFERENCIA DE CONTROL

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 o trayectorias convergentes, no será inferior al que se especifica en cada caso en el **Apéndice 1** a esta Carta de Acuerdo Operacional.

4.3.2 SEPARACIÓN VERTICAL

4.3.2.1 Las separaciones verticales mínima aplicable entre los vuelos que vayan a ser transferidos en la misma ruta ATS o en rutas con trayectorias convergentes, no será inferior a lo que se especifica en la Tabla 1, abajo.

AERONAVE	SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA		
	BAJO DEL FL290	FL290–FL410	ARRIBA DEL FL410
CON APROBACIÓN RVSM	1000 pies	1000 pies	2000 pies
SIN APROBACIÓN RVSM		2000 pies*	

* Solamente para las aeronaves de Estado o en caso de vuelos de mantenimiento, de primera entrega o humanitarios.

4.3.3 NIVELES DE VUELO UTILIZADOS

4.3.3.1 Los niveles de vuelo utilizables entre ambos ACC se encuentran especificados en el APÉNDICE 2 a esta Carta de Acuerdo Operacional.

4.3.3.2 La asignación de niveles de vuelo para la transferencia de responsabilidades será de acuerdo con lo indicado en el APÉNDICE 1 a esta Carta de Acuerdo Operacional correspondiendo los niveles de la columna “1” para las derrotas entre 000° a 179° y los niveles de la columna “2” para las derrotas entre 180° a 359° .

4.3.3.3 Las aeronaves serán autorizadas a sobrevolar el punto de transferencia en vuelo nivelado, manteniendo un nivel de crucero especificado en conformidad con lo establecido en el párrafo anterior.

4.3.3.4 No obstante, y cuando así sea coordinado expresamente con el centro aceptante, el centro transferidor podrá autorizar a las aeronaves para que crucen el punto de transferencia en ascenso o descenso respecto al nivel de crucero convenido previamente entre ambos ACC.

4.3.3.5 El Centro transferidor no podrá cambiar el Nivel de Vuelo de una aeronave cuyo plan de vuelo ha sido coordinado, sin antes haber obtenido la aprobación del centro aceptante, excepto ante casos de emergencia y/o por condiciones meteorológicas adversas. Posteriormente, deberá informar las nuevas condiciones de vuelo al Centro aceptante, en el menor tiempo posible.

4.4 DESIGNACIÓN DE CÓDIGO SSR

4.4.1 Los ACC asignarán el código individual SSR al vuelo considerado y será incluido en conformidad con lo indicado en el párrafo 4.1.8 y, siempre que posible lo mantendrá durante todo vuelo.

5 **COORDINACION GENERAL**

5.1 INTERCAMBIO DE MENSAJES

5.1.1 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-ATM/501 (Gestión de Tránsito Aéreo) de la OACI y en especial de los siguientes asuntos:

- a) **RPL – Plan de vuelo repetitivo;**
- b) FPL - Plan de vuelo presentado;
- c) CPL – Plano de Vuelo Autorizado;
- d) DEP – Despegue;
- e) EST - Estimada al límite;
- f) CHG – Modificación;
- g) CDN – Coordinación;
- h) ALR – Alerta;
- i) DLA – Demora; y
- j) ACP – Aceptación.

5.1.2 El intercambio de información de mensaje ATS y la coordinación previa a la transferencia de control entre los ACC Curitiba y Montevideo se efectuarán, normalmente, por medios primarios o secundarios, como se indica en el **Apéndice 3** a esta Carta de Acuerdo Operacional.

5.1.3 En las direcciones de los mensajes ATS se utilizarán del indicador del lugar publicado por la OACI, los designativos de cuatro (4) letras definidos para cada uno de los ACC.

5.1.4 Será utilizado el Circuito Oral ATS como medio principal de coordinación entre los ACC involucrados.

5.1.5 En caso de falla del Circuito Oral ATS, serán utilizados, como medios alternativos, los siguientes sistemas:

- | | | |
|----|--------------------------------|--------------------------------|
| a) | AFTN Montevideo | SUEOZQZX |
| | AFTN Curitiba | SBCWZQZX |
| b) | Telefax: ACC Montevideo | 00 598 2 604 0295 |
| c) | Estación de telecomunicaciones | 00 598 2 604 0298 |
| d) | Teléfono: ACC Curitiba | 55 41 33563475; 55 41 32515342 |
| e) | Sala PLN del ACC Curitiba | 55 41 32515308; 55 41 32515388 |

5.1.6 En las direcciones de los mensajes ATS serán utilizados, después del indicador de localidad publicado por OACI, los designadores de cuatro letras de acuerdo con lo siguiente:

- a) ACC - mensajes correspondientes a los vuelos IFR: ZQZX (Montevideo y Curitiba);
- b) ACC- Mensajes correspondientes a los vuelos VFR: ZFZX (Montevideo) y ZQZX (Curitiba).

5.1.7 Excepto a que se refiere a la transmisión de los Planes de Vuelo Repetitivos, los cuales serán objetos de otra carta de acuerdo, el intercambio de informaciones se efectuara normalmente en conformidad con el Anexo 3 de esa Carta de Acuerdo

5.1.8 El centro transferidor notificará al centro aceptante los cambios importantes en los datos de plan de vuelo, transmitidos por medio del Circuito Oral ATS (REDDIG) o por medio de mensajes CHG.

NOTA: Los cambios importantes incluirán entre otros:

- a) Las notificaciones recibidas de las aeronaves indicando una variación en la velocidad media de cinco (5%) o más (para más o menos) respecto a la consignada en el plan de vuelo; y/o
- b) Una variación de tres (3) minutos o más (para más o menos) con respecto a la hora estimada sobre el punto de transferencia.

5.2 TIEMPO LÍMITE PARA LA COORDINACIÓN PREVIA, EXPEDICIÓN DE PERMISOS INICIALES, O PARA AUTORIZAR CAMBIOS EN EL PLAN DE VUELO

5.2.1 A los efectos de la aplicación del Cap. 10 del DOC 4444-ATM/501, solicitudes de aprobación, el tiempo límite para la coordinación previa y expedición de permisos iniciales será como mínimo **QUINCE (15) MINUTOS** y máximo **CUARENTA (40) MINUTOS** de vuelo para el punto definido para la transferencia de control.

5.2.2 Independiente de lo establecido en el numeral 5.2.1, los cambios en los niveles de vuelo, se efectuarán previa coordinación y autorización con el centro de control de área aceptante.

6 SERVICIO DE ALERTA

6.1 La responsabilidad del Servicio de Alerta y de las tareas de coordinación para brindar el Servicio de Búsqueda y Salvamento, recaerá en aquella dependencia ATS:

- a) En cuya FIR se haya registrado la última comunicación; o
- b) En la que la aeronave se disponía a entrar, cuando se sepa que ya ha cruzado el punto de transferencia, ya sea, mediante información obtenida por radiotelefonía o por visualización radar.

7 PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA

7.1 En caso de ser necesario, se utilizarán los procedimientos de contingencia descritos en el Apéndice 6 de esta Carta de Acuerdo.

8 PROCEDIMIENTOS EN EL ESPACIO AÉREO RVSM

8.1 En el espacio aéreo RVSM, además de lo descrito en los ítems 2, 3, 4, 5 y 6, se aplicarán los procedimientos descritos en el Apéndice 5 de esta Carta de Acuerdo.

9 REVISIONES

9.1 CRITERIOS Y FECHA PARA REVISIONES

9.1.1 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/o Planes Regionales de la OACI, o cuando se habiliten nuevas instalaciones de radioayuda a la navegación, de comunicaciones o de los Servicios de Tránsito Aéreo. En el caso de nuevas instalaciones y/o de modificación de las actuales, o cualquier otro caso, el Estado interesado propondrá la enmienda pertinente.

9.1.2 Si la enmienda afecta solamente a las informaciones que se describen en algunos de los Apéndices, la revisión podrá efectuarse por coordinación directa entre los Estados y firmada por las autoridades firmantes de esa Carta de Acuerdo o sus representantes y el nuevo Apéndice revisado pasará a formar parte de esta Carta de Acuerdo a partir de la nueva fecha de efectividad que sea adoptada.

10 DIVULGACIÓN

10.1 RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS

10.1.1 Los Estados firmantes harán incluir en sus AIP, parte ENR y en otros documentos que estimen pertinentes, aquellas partes de interés respecto a la operación de las aeronaves.

10.1.2 Asimismo, las Administraciones se comprometen dentro de sus respectivas jurisdicciones a instruir en forma directa al personal de los ACC involucrados sobre el contenido, por intermedio de los actuantes en el presente Acuerdo.

11 DISPOSICIONES TRANSITORIAS

11.1 REVISIÓN DE LOS APÉNDICES

11.1.1 Las revisiones que puedan ser generadas por cualquiera de los Estados involucrados en esta Carta de Acuerdo podrán efectuarse por coordinación directa, solamente aplicable a los Apéndices y las mismas deberán ser firmadas por las autoridades firmantes de esa Carta de Acuerdo o sus representantes.

11.2 ACUERDOS ANULADOS O REEMPLAZADOS

11.2.1 A partir de la fecha de efectividad que se indica en el punto 1.1, los procedimientos que se describen en esta Carta de Acuerdo anulan y reemplazan a cualquier otro aplicado de común acuerdo entre los ACC mencionados.

11.2.2 La presente Carta de Acuerdo fue firmada en la ciudad de Lima, Perú, a los 12 días del mes de Agosto de 2010.

En Representación de Brasil:

En Representación de Uruguay:

José Carlos Gomes - T Cel CTA
Chefe da Divisão de Operações do CINDACTA II

Rosanna Barú
Agente regulador DINACIA

Luiz Ricardo de Souza Nascimento - T Cel Av
Adjunto do Subdepartamento de Operações do
DECEA

Gustavo Turcatti
Por el Departamento Operativo de Tránsito
Aéreo

APENDICE 1 a la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área de Montevideo y Curitiba (Pág. 1/2)

TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

RUTA ATS	TABLA DE NIVELES Y DATOS SSR A SER ASIGNADOS POR:				PUNTOS DE TRANSFERENCIA CONVENIDOS PARA CADA RUTA	MÍNIMOS APLICABLES PARA LA SEPARACION LONGITUDINAL	
	ACC MONTEVIDEO		ACC CURITIBA			MINUTOS	OBSERVACIONES
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
A 305 UA305	1		2		UGELO 32°40'42"S – 053° 08'48"W	10 (a) (e)	<p>(a) En caso de falla de las comunicaciones orales directas entre los ACC la separación mínima entre aeronaves deberá ser de 15 minutos.</p> <p>(b) El ACC Montevideo deberá coordinar con el ACC Curitiba, con por lo mínimo treinta (30) minutos antes del estima en GAMOT cuando se estime que la aeronave no tendrá condiciones de pasar el punto de notificación GAMOT en el nivel autorizado, debido a los espacios aéreos restringidos de Santa María.</p> <p>(c) Por tratarse de ruta de sentido único, el ACC Montevideo podrá utilizarse de los niveles disponibles para transferencia de control debidamente coordinado con el ACC Curitiba.</p> <p>(d) En la ruta UM 654 el nivel mínimo de vuelo sobre la posición GAMOT será FL 290.</p> <p>(e) Previa coordinación y aceptación entre ambos ACCs podrá ser utilizada una separación de cinco (5) minutos como mínimo, cuando los Centros involucrados consideren satisfactorias las condiciones de comunicaciones y cobertura radar.</p>
A 309	1		-		UGURA 32°36'18"S – 053°20'24"W	10 (a) (e)	
A 310	1		2		ASUMA 31°52'00"S – 054°09'18"W	10 (a) (e)	
A314	1		2		VOR/NDB/BGE 31°23'26"S –054°06'35"W	10 (a) (e)	
G680	1		2		VOR/NDB/BGE 31°23'26"S –054°06'35"W	10(a) (e)	
UM540	1		-		AKPOD 32°27'57"S - 053°35'41"W	10 (a) (e)	
UA308 UN857	1		2		VOR/NDB/MLO 32°20'32"S – 054°13'19"W	10 (a) (e)	
UM671	1		-		VOR/NDB/MLO 32°20'32"S – 054°13'19"W	10 (a) (e)	
UM792 UA310	-		2		VOR/NDB/MLO 32°20'32"S – 054°13'19"W	10 (a) (e)	
UA314 UN741	-		2		VOR/NDB/BGE 31°23'26"S –054°06'35"W	10 (a) (e)	

RUTA ATS	TABLA DE NIVELES Y DATOS SSR A SER ASIGNADOS POR:				PUNTOS DE TRANSFERENCIA CONVENIDOS PARA CADA RUTA	MÍNIMOS APLICABLES PARA LA SEPARACION LONGITUDINAL	
	ACC MONTEVIDEO		ACC CURITIBA			MINUTOS	OBSERVACIONES
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
UM788	-		2		VOR/NDB/BGE 31°23'26"S -054°06'35"W	10 (a) (e)	
UG680	-		2		VOR/NDB/BGE 31°23'26"S -054°06'35"W	10 (a) (e)	
UA432	1		2		GAMOT 30°56'40" - 055°29'37"	10 (a) (e)	
UM654 (b) (c) (d)	1		-		GAMOT 30°56'40" - 055°29'37"	10 (a) (e)	
UL324	1		2		CUARA 30°22'11"S - 056°26'59"W	10 (a) (e)	
UM661	1		2		DAKIS 34°27'41"S - 053°31'12"W	10 (a) (e)	
UM 532	1		2		CUARA 30°22'11"S - 056°26'59"W	10 (a) (e)	

NOTA: “1” y “2” indican las series de niveles de crucero IFR enumerados en el Apéndice 3 a) del Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - CACI para las derrotas de 000° a 179° y de 180° a 359°, respectivamente. (Apéndice 2 a esta carta de Acuerdo Operacional).

**APENDICE 2 a la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área de
Curitiba y Montevideo**

**Tabla de Niveles de Crucero en conformidad con el Apéndice 3 del Anexo 2 al Convenio sobre
Aviación Civil Internacional**

Los niveles de crucero que han de observarse, cuando así lo exija este anexo, son los siguientes:

DERROTA											
De 000 a 179°						De 180° a 359°					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud	
	Metro	Pies		Metro	Pies		Metro	Pies		Metro	Pies
			-	-	-				-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	105	3 500	10 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145 (a)	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195 (b)	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			

(a) Nivel de vuelo visual máximo utilizable en la FIR CURITIBA

(b) Nivel de vuelo visual máximo utilizable en la FIR MONTEVIDEO

APENDICE 3 a la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área Curitiba y Montevideo

TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE LOS MENSAJES ATS

TIPO DE MENSAJES	CASOS EN QUE SON APLICADOS	TEMPO LIMITE PARA LA TRANSMISIÓN	MEDIOS UTILIZADOS
FPL	Todos los vuelos	Inmediatamente después de ser presentado	AFTN/FAX
DLA	Cuando necesario	Inmediatamente después de ser presentado	AFTN/FAX
EST	Todos los vuelos	20 minutos antes de la hora estimada en El punto de transferencia (cuando el tiempo de vuelo lo permita)	Circuito Oral ATS/FAX/AFTN
CHG	Cuando necesario	Tan luego cuanto posible después de ocurrir la circunstancia	Circuito Oral ATS/AFTN/FAX
CDN	Cuando necesario	Tan luego cuanto posible después de ocurrir la circunstancia	Circuito Oral ATS/FAX/AFTN
ALR	Cuando necesario	Tan luego cuanto posible después de ocurrir la circunstancia	Circuito Oral ATS/FAX /AFTN
CPL	Cuando necesario	Tan luego cuanto posible	AFTN/FAX
DEP	Todos los vuelos	Tan luego cuanto posible	AFTN/FAX
RPL	Conforme especificado en la Carta de Acuerdo Correspondiente		

**APENDICE 4 a la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de
Área de Curitiba y Montevideo**

**Tabla de los niveles de vuelo aplicables en el Espacio Aéreo RVSM donde los procedimientos
RVSM han sido suspendidos**

DERROTA					
Vuelos IFR			Vuelos IFR		
De 000° a 179°			De 180° a 359°		
Nivel de Vuelo	Metros	Pies	Nivel de Vuelo	Metros	Pies
290	8 850	29 000			
			320	9 750	32 000
350	10 650	35 000			
			380	11 600	38 000
410	12 500	41 000			

APÉNDICE 5 a la Carta de Acuerdo Operacional entre los Centros de Control de Área de Curitiba y Montevideo

1 PROCEDIMIENTOS EN EL ESPACIO AÉREO RVSM

1.1 OBJETIVO

1.1.1 El objetivo de ese Apéndice es establecer los procedimientos aplicables en el espacio aéreo RVSM de ambas las FIR, las cuales hacen parte de esa Carta de Acuerdo Operacional.

1.2 NIVEL DE VUELO

1.2.1 La asignación de los niveles de los niveles de vuelo para la transferencia de responsabilidad será de acuerdo con lo indicado en el Apéndice 1 de esa carta de acuerdo operacional, correspondiendo “1” para los rumbos desde 000° hasta 179° y “2” para los rumbos desde 180° hasta 359°.

1.2.2 Los niveles de vuelo RVSM comprendidos entre los niveles FL290 y FL410 son los que se detallan a seguir (de acuerdo con el apéndice 3 del Anexo 2 de la OACI).

1	2
000° a 179°	180° a 359°
FL290	FL300
FL310	FL320
FL330	FL340
FL350	FL360
FL370	FL380
FL390	FL400
FL410	

1.3 TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDAD Y DE COMUNICACIONES EN EL ESPACIO AÉREO RVSM

1.3.1 Además del establecido en los párrafos anteriores, los siguientes procedimientos deberán ser adaptados en caso de los vuelos de las aeronaves en el espacio aéreo RVSM.

1.3.2 No serán aceptas transferencias entre ambos los centros de control de área de aeronaves que no estén aprobadas RVSM, con excepción de los vuelos realizados por las aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o misiones humanitarias.

NOTA: Entiéndase por aeronaves de Estado, aquellas utilizadas en el servicio militar, aduana y policía en conformidad con el Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

1.3.3 Las aeronaves no aprobadas RVSM, con excepción de los vuelos realizados por las aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o misiones humanitarias, deberán ser transferidas para los niveles de vuelo disponibles debajo de FL290 o arriba del FL410.

1.4 SEPARACIÓN VERTICAL

AERONAVE	SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA		
	POR DEBAJO DE FL 290	FL 290– FL 410	POR ENCIMA DE FL 410
Con aprobación RVSM	1 000 pies	1 000 pies	2 000 pies
Sin aprobación RVSM		2 000 pies *	

* Sólo para aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o humanitarias.

1.5 COORDINACIONES PARA OPERACIONES DE AERONAVES SIN APROBACIÓN RVSM EN EL ESPACIO AÉREO RVSM

1.5.1 Las coordinaciones para operaciones de aeronaves sin aprobación RVSM (aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o razones humanitarias) para vuelos en el espacio aéreo RVSM siguen el mismo proceso de los párrafos anteriores, excepto en cuanto a la los mensajes de estimación (EST).

1.5.2 Los mensajes de estimación (EST) para todas las aeronaves sin aprobación RVSM (aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o humanitarias) que tengan intención de operar dentro del espacio aéreo RVSM y que crucen el límite común de ambas FIR, deberán ser transmitidos, por lo menos 30 minutos antes del tiempo estimado de la aeronave sobre el punto de transferencia a efectos de planificar la integración de dicho tráfico con una separación vertical mínima de 2000 pies.

1.5.3 Deberá incluirse una indicación clara sobre el estado de aprobación de una aeronave sin aprobación RVSM y su solicitud, para un tratamiento especial como parte integral del mensaje estimado, con el objetivo de:

- a) Confirmación de los datos archivados en el plan de vuelo;
- b) Prever el caso de la degradación de la performance de los sistemas de planificación de vuelo, y
- c) Prever el caso de que por cualquier razón la unidad aceptante no ha recibido el plan de vuelo.

1.5.4 Coordinación oral de mensajes de estimación (EST) para operaciones de aeronaves sin aprobación RVSM.

1.5.5 Cuando se esté empleando un proceso de coordinación oral para operaciones de aeronaves sin aprobación RVSM, el ACC que transmite un mensaje de estimación deberá incluir al final del mismo, la información contenida en el casillero 18 del plan de vuelo de la OACI, sobre operaciones RVSM.

1.5.6 En caso de ser aplicable, deberá incluirse al final del mensaje de estimación el término “NEGATIVO RVSM aeronave de Estado” o “NEGATIVO RVSM vuelo humanitario” o “NEGATIVO RVSM vuelo de mantenimiento,” o “NEGATIVO RVSM vuelo de primera entrega”.

1.5.7 Para el caso de una sola aeronave que experimenta una contingencia en vuelo, los mensajes de coordinación asociados serán proporcionados oralmente mediante una descripción de la causa de la contingencia. Los mensajes de coordinación asociados incorporarán ya sea el término:

- a) RVSM imposible debido a equipo, o
- b) RVSM imposible debido a turbulencia, según sea el caso.

1.6 SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES RVSM

1.6.1 Los ACC La Paz y Curitiba coordinarán los procedimientos para la suspensión del RVSM dentro de las áreas afectadas en las FIR La Paz y Curitiba, cuando existen informes de pilotos sobre turbulencia mayor que la moderada.

1.6.2 Dentro de las áreas donde los procedimientos RVSM han sido suspendidos, la separación mínima vertical entre todas las aeronaves será de 2 000 pies, de acuerdo con los niveles de vuelo conforme el Apéndice 4 de esa Carta de Acuerdo Operacional.

1.6.3 El ACC que inicia la suspensión de las operaciones RVSM deberá coordinar cualquier restricción/procedimiento con las dependencias ATS adyacentes.

APÉNDICE 6 a la Carta de Acuerdo Operacional entre Brasil y Uruguay

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE CONTINGENCIA ENTRE BRASIL Y URUGUAY EN CASO DE FALLA EN LOS SERVICIOS ATS DEL ACC CURITIBA

1 FIRs AFECTADAS

CURITIBA y MONTEVIDEO

2 GENERALIDADES

- 2.1** El objetivo de este Plan de Contingencia es establecer procedimientos para el ingreso/salida de vuelos internacionales en el espacio aéreo de la FIR Curitiba, en caso de una interrupción **parcial o total** de los servicios de tránsito aéreo, manteniendo, todavía, el flujo ordenado y seguro. En la interrupción parcial se considera, como mínimo, la prestación de los Servicios de Información de Vuelo y de Alerta. En la interrupción total, esos servicios no pueden ser garantizados.
- 2.2** La unidad nacional de contingencia ATM, designada por la Administración de Brasil, asignada para los desarrollos de monitoreo, responsable por hacer cumplir el plan de contingencia e los arreglos de coordinación de contingencia es:

Denominación de la Agencia: Centro General de Navegación Aérea (CGNA).
Persona de Contacto: Célula de Decisión y Coordinación - DCC - Gerente Nacional
Teléfono: 55 21 21 2101-6449; 55 21 21 2101-6409; REDDIG: 3058
Fax: 55 21 21 2101-6504
E-mail: dcc@cgna.gov.br
Puntos de contacto con el ACC Curitiba:
Teléfonos: 554133563475; 554132515342; 554132515308 y 554132515388.
REDDIG: 3060.
AFTN: SBCWZQZX.

2.3 En el caso de que ocurra una falla en las comunicaciones aire/terra, los servicios de tránsito aéreo se apoyarán en las frecuencias VHF y HF disponibles, respectivamente, en cada ACC o APP que haya recibido la atribución de prestar los servicios ATS en una determinada porción del espacio aéreo, contenidas en las publicaciones en vigor o aún, en cualquier otra designada por el Órgano Central – CGNA.

2.4 Los procedimientos operacionales específicos para la FIR Curitiba, en caso de contingencia, serán activados pelo CGNA, por medio de la publicación del NOTAM específico.

3 DISPOSICIONES APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ATS INVOLUCRADOS

- 3.1** Transmitir, de acuerdo con los procedimientos normales previstos, los mensajes de tránsito aéreo para el ACC en contingencia, así como, un mensaje de estimado (EST) a la primera FIR subsiguiente a la FIR en contingencia;

- 3.2 Autorizar el ingreso de una aeronave en la FIR en contingencia, de acuerdo con lo previsto en el Anexo A, empleando, como mínimo, una separación longitudinal de 15 minutos en el mismo fijo, independientemente del nivel de vuelo. Dependiendo de la diferencia de velocidad y del tiempo de vuelo en el tramo en contingencia y del nivel de degradación de los Servicios, los respectivos Supervisores podrán, de mutuo acuerdo, aumentar o disminuir la separación longitudinal de 15 minutos.
- 3.3 Aguardar las orientaciones del Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA), para la aplicación de los ajustes en las medidas de contingencia correspondientes, hasta el momento en que el sistema haya vuelto a la normalidad;
- 3.4 Coordinar con las dependencias ATS de la FIR en contingencia, de acuerdo con las orientaciones del Centro de Gestión de la Navegación Aérea, a través de los circuitos de coordinación ATS u otros disponibles, con no menos de 30 minutos de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de entrada de la FIR en contingencia;
- 3.5 En caso de una interrupción total, instruir a los pilotos en comando de las aeronaves a mantener el último nivel y velocidad empleados mientras sobrevuele la FIR en contingencia;
- 3.6 Observar que las aeronaves deberán estar niveladas, de acuerdo con lo previsto en el Anexo A, por lo menos, 10 minutos anteriores al ingreso en la FIR en contingencia;
- 3.7 Instruir a las aeronaves en el sentido de que intenten establecer comunicación con las dependencias ATS adyacentes con por lo menos 5 minutos de antelación a la hora prevista de ingreso en las FIR subsecuentes;
- 3.8 Observar que, en caso de una interrupción total o parcial en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, se suspenderá el ingreso en la FIR en contingencia hasta que sea evaluada la situación e activado el Plan de Contingencia por el Centro de Gestión de la Navegación Aérea - Órgano Central; y
- 3.9 Observar que, durante la activación del Plan de Contingencia, no se permitirán vuelos de aeronaves no aprobadas en el espacio aéreo RVSM, sin excepciones.

4 DISPOSICIONES APLICABLES A LAS AERONAVES

- 4.1 Solamente se permitirán vuelos las aeronaves que estén realizando vuelos de transporte aéreo regular nacional o internacional, bajo las reglas de vuelo instrumentales (IFR).
- 4.2 Observar que, durante la activación de este Plan, solamente las aeronaves aprobadas RVSM podrán volar entre los FL 290 y FL 410.
- 4.3 En el caso de que ocurra una interrupción parcial, mantener escucha permanente en la frecuencia VHF, HF u otra designada, además de la frecuencia 123.45Mhz y reportar cualquier maniobra de subida o descenso que las circunstancias así lo exijan. El mensaje deberá contener: identificación de la aeronave, posición, nivel abandonado, nivel que cruza y otras informaciones relevantes;
- 4.4 Mantener las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas mientras sobrevuele la FIR en contingencia;
- 4.5 Seleccionar el código 2000 caso no haya sido asignado anteriormente otro código SSR;

- 4.6 Poseer obligatoriamente el TCAS; y
- 4.7 Realizar las coordinaciones necesarias con las demás aeronaves utilizando las frecuencias ATC correspondientes y la frecuencia 123.45Mhz.

5 PUBLICACIÓN DEL NOTAM

- 5.1 Las disposiciones aplicables a los Órganos ATS y a las aeronaves que despegan, aterrizan o sobrevuelan la FIR Curitiba, en función de un fallo parcial o total en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, serán activados por CGNA, por medio de la publicación del NOTAM específico.

6 SUSPENSIÓN DE LOS PLAN DE VEULO REPETITIVO (RPL)

- 6.1 Mientras dure la situación de contingencia, las listas de RPL quedarán suspendidas, debiendo los usuarios presentar, en todos os casos, los FPL correspondientes, en conformidad con las rutas establecidas en los anexos A o B de este apéndice.

7 PROCEDIMIENTOS DE AUTO TRANSFERENCIA

- 7.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito aéreo debido a falla en el Servicio Fijo de Comunicaciones, los siguientes procedimientos de auto transferencia deberán ser aplicados:

- 7.1.1 La dependencia ATS deberá:

- a) Informar al piloto la indisponibilidad del Servicio Fijo con la oficina ATS aceptante; y
- b) Disponer las informaciones e instrucciones necesarias para que el piloto obtenga contacto con la dependencia aceptante.

- 7.1.2 El piloto deberá:

- a) Intentar contacto con la dependencia aceptante, con por lo menos 5 minutos de antelación del ETO en el fijo de transferencia;
- b) Informar la dependencia ATS que está llevando a cabo una auto transferencia; y
- c) Transmitir las siguientes informaciones: Identificación de la aeronave, procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al fijo de auto transferencia.

8 LIMITE DE PERMISO

- 8.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito aéreo debido a falla de la red fija de comunicaciones, pero dispongan de cobertura de comunicaciones para el Servicio Móvil, el permiso de tránsito tendrá validez hasta el punto de transferencia de control, con la condición de auto transferencia llevada a cabo por el piloto.

ANEXO A al APÉNDICE 6 a la Carta de Acuerdo Operacional entre Brasil y Uruguay

PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA ENTRE LOS ACC CURITIBA Y MONTEVIDEO

CONTINGENCIA PARCIAL EN LA FIR CURITIBA (FIR-CW)				
RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN CASO DE CONTINGENCIA EN LA FIR CURITIBA				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTO TRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR MONTEVIDEO	TMA CURITIBA	AKPOD UM540 VOR POR UW6	AKPOD	Los Niveles de Vuelo a serán asignados mediante coordinación entre el ACC Curitiba y el CGNA.
		AKNEN UM671 VOR CXS UW6	VOR MLO	
		UGURA A309 VOR POR G449	UGURA	
TMA CURITIBA	FIR MONTEVIDEO	UA310 VOR MLO	VOR MLO	
		UA310 ASDEK UM788 VOR BGE UA314 VOR BGE ISALA	VOR BGE	
		G449 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
FIR MONTEVIDEO	TMA PORTO ALEGRE	AKPOD UM540	AKPOD	
		VOR MLO UA308 UN857	VOR MLO	
		UGURA A309	UGURA	
TMA PORTO ALEGRE	FIR MONTEVIDEO	UN857 UA308 VOR MLO	VOR MLO	
		UA314 VOR BGE	VOR BGE	
		A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
FIR MONTEVIDEO	TMA FLORIANÓPOLIS	AKPOD UM540 VOR POR UA314	AKPOD	
		VOR MLO UA308 UN857 VOR POR UA314	VOR MLO	
		UGURA A309 VOR POR G677	UGURA	
TMA FLORIANÓPOLIS	FIR MONTEVIDEO	UA314 VOR POR UA308 UN857 VOR MLO	VOR MLO	
		UA314 VOR BGE	VOR BGE	
		G677 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
FIR MONTEVIDEO	TMA SÃO PAULO	VOR MLO UM671	VOR MLO	
		UGURA A309 VOR POR G677 VOR FNP W45	UGURA	
TMA SÃO PAULO	FIR MONTEVIDEO	UM788 VOR BGE	VOR BGE	
		UM788 ASDEK UM792 VOR MLO	VOR MLO	
		G449 VOR POR A309 VOR PTS A305 UGELO	UGELO	
		G449 VOR POR A314 VOR BGE	VOR BGE	

ANEXO B al APÉNDICE 6 a la Carta de Acuerdo Operacional entre Brasil y Uruguay

CONTINGENCIA TOTAL EN LA FIR CURITIBA (FIR-CW)				
RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN CASO DE CONTINGENCIA EN LA FIR CURITIBA				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTOTRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR BRASÍLIA	FIR MONTEVIDEO	OROKA UN741 VOR BGE	OROKA VOR BGE	FL360
		PREGO UW58 VOR SCB UA310 ASDEK-UM792 VOR MLO	PREGO VOR MLO	FL300, o FL320, o FL360.
		VOR VTR RDE UW50 VOR SCB UA310 ASDEK UM792 VOR MLO	VOR RDE VOR MLO	FL260, o FL280, o FL360, o FL380, o FL470.
		VOR VTR UW50 VOR MRC UN857 VOR MLO	VOR VTR VOR MLO	FL260, o FL280, o FL360, o FL380, o FL430, o FL470.
FIR MONTEVIDEO	FIR BRASÍLIA	VOR MLO UM671 OSAMU UW25 VOR RDE BCO	VOR MLO VOR RDE	FL370
		VOR MLO UN857 DOGSU	VOR MLO DOGSU	FL350

APÉNDICE 7 a la Carta de Acuerdo Operacional entre Brasil y Uruguay**PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE CONTINGENCIA ENTRE BRASIL Y URUGUAY
EN CASO DE FALLA EN LOS SERVICIOS ATS DEL ACC MONTEVIDEO****Fecha de efectividad: 17 DIC 2009****1. FIRs AFECTADAS**

CURITIBA - MONTEVIDEO

2. GENERALIDADES

2.1 En caso de activación de los procedimientos de contingencia, el punto de contacto será el Centro de Control de Montevideo.

Teléfonos: 598 2 6040295; 598 2 6040251, extensión 5119
REDDIG: 6551; 6551
AFTN: SUEOZQZX

3. AUTOTRANSFERENCIA

3.1 Sin coordinación entre las dependencias de control de jurisdicción, se aplicará el método de auto transferencia.

3.2 Los siguientes procedimientos de auto transferencia deberán ser aplicados de la siguiente manera:

a) La dependencia ATS deberá:

1. Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATC aceptante;
- y
2. Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.

b) El piloto deberá:

1. Hacer contacto con la dependencia aceptante;
2. Informar a la dependencia aceptante que está llevando a cabo una auto transferencia;
3. Transmitir su procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder, estado de aprobación RVSM y estima al límite de la FIR;
4. Informar a la dependencia transferidora cuando la dependencia aceptante aceptó la transferencia.

4. SUSPENSIÓN DE RPL

4.1 Mientras dure la contingencia se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todos los casos, los FPL correspondientes, de acuerdo con las rutas establecidas en el Anexo A.

5. LIMITE DE PERMISO

- 5.1 Cuando los vuelos IFR en ruta dispongan de cobertura de comunicaciones para el Servicio Móvil Aeronáutico, pero las dependencias ATS no cuenten con comunicaciones fijas entre sí el permiso de tránsito tendrá validez hasta el punto de transferencia de control, con la condición de auto transferencia llevada a cabo por el piloto.

6. ASIGNACION DE CODIGOS SSR

- 6.1 Aunque los sistemas RADAR estuvieran fuera de servicio se continuará asignando códigos SSR a todas las aeronaves.

7. PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN AIRE/AIRE

- 7.1 Las aeronaves deberán, en caso de no poder realizar su auto transferencia y dentro de las 50 NM de los puntos que así se indican, utilizar los procedimientos de comunicación aire/aire en frecuencia 123.45 MHz

8. PLAN DE VUELO NO TRANSMITIDO

- 8.1 En el periodo de contingencia las dependencias ATS aceptarán vuelos cuyos FPL no hayan podido ser transmitidos. No obstante, la presentación del FPL por parte del usuario será igualmente exigida.

9. SEPARACIÓN VERTICAL

- 9.1 Se proveerá separación vertical mínima de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3 - Tabla a) de Niveles de Crucero (si bien las rutas han sido modificadas en un solo sentido de vuelo, las aeronaves adoptarán los niveles de vuelo correspondientes como si se trataran de rutas de doble sentido de vuelo).

9. RUTAS ATS:

- 10.1 Al encontrarse activados los Planes de Contingencia, sólo se utilizarán aquellas rutas que se detallan a continuación en ANEXO ALFA.

ANEXO ALFA: RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR / INFERIOR

Desde la **FIR CURITIBA** hacia la **FIR MONTEVIDEO**

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UA310/ UM792	MLO/ AROMO/ TELAK/ CRR	CURITIBA/ MONTEVIDEO	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado con FL 260, 280, 320, 380 o 430 en MLO.</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en MLO.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia URUGUAY.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de MLO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después de VOR MLO.</p>
UA 305	PTS/ UGELO/ LITOS/ LDS	CURITIBA/ MONTEVIDEO	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado con FL 260, 280, 320, 380 o 430 en UGELO</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGELO.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia URUGUAY.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGELO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGELO.</p>
A310	BGE/ ASUMA/ MLO/ AROMO/ TELAK CRR	CURITIBA/ MONTEVIDEO	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de crucero en ASUMA.</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en ASUMA</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia MONTEVIDEO.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de ASUMA.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después ASUMA.</p>

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
A305	PTS UGELO/ BOLAT/ LITOS/ LDS	CURITIBA/ MONTEVIDEO	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de cruce en UGELO</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGELO.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia URUGUAY.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGELO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGELO.</p>

Desde la **FIR MONTEVIDEO** hacia la **FIR CURITIBA**

UM540	CRR/ MOLBI/ AKPOD/ POR	MONTEVIDEO /CURITIBA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 250, 270 290, 350 o 410 en AKPOD-</p> <p>Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en AKPOD.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde URUGUAY hacia BRASIL.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de AKPOD.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después AKPOD.</p>

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
A309	CRR/ SOLIS/ OGMAR UGURA/ PTS	MONTEVIDEO/ CURITIBA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de cruce en UGURA</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGURA.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde MONTEVIDEO hacia BRASIL.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGURA.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGURA.</p>

Desde la **FIR CURITIBA** hacia la **FIR EZEIZA**

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UA314/ UN741	BGE/ ISALA/ DALGO/ DUR/ PONPA/ PAPIX/ EZE	CURITIBA/ MONTEVIDEO/ EZEIZA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 260, 280, 320, 380 o 430 en BGE-</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en BGE</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde BRASIL hacia ARGENTINA.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de BGE.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después BGE.</p>
A305/ A306	PTS UGELO/ BOLAT/ LITOS/ LDS/ LUCIO/ DAGUS/ SARGO/ PTA	CURITIBA/ MONTEVIDEO/ EZEIZA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC CURITIBA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de cruce en UGELO</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGELO.</p> <p>-Único sentido del vuelo desde BRASIL hacia ARGENTINA</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGELO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGELO.</p>

Desde la **FIR EZEIZA** hacia la **FIR CURITIBA**

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UA308/ UN857	PTA/ DORVO/ PABOT/ LOMID/ MLO	EZEIZA/ MONTEVIDEO /CURITIBA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 250, 270, 290, 350 o 410 en MLO-</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en MLO.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde ARGENTINA hacia BRASIL.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de MLO.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después MLO.</p>
UL 324	EZE/ KUKEN/ TORON/ PALOL/ ANPON/ DAYMA/ GUTIL/ CUARA/ ELAMO/ LUCIA/ ALDOS/ IGU/ FOZ	EZEIZA/ MONTEVIDEO /CURITIBA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 250, 270, 290, 350 o 410 en CUARA</p> <p>- Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en CUARA.</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde ARGENTINA hacia BRASIL.</p> <p>-Sin coordinación, se utiliza el método de auto transferencia, 5' minutos antes de CUARA.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después CUARA.</p>
UM 654	EZE / KUKEN/ GAMOT/ FLZ	EZEIZA/ MONTEVIDEO CURITIBA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con FL 290, 350 o 410 en GAMOT. <u>FL 290 Nivel Mínimo en GAMOT.</u></p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en GAMOT.</p> <p>-Sin coordinación, se utiliza el método de auto transferencia, 5' minutos antes de GAMOT.</p> <p>- Único sentido del vuelo: desde ARGENTINA hacia BRASIL.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después GAMOT.</p>

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
A305/ A309	EZE/ DORVO/ TIGRE/ CRR/ SOLIS/ OGMAR/ UGURA/ PTS	EZEIZA/ MONTEVIDEO /CURITIBA	<p>-Con coordinación entre las FIRs (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>-Sin coordinación entre las FIRs: el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC CURITIBA nivelado, con un FL, de acuerdo a la tabla de niveles de cruce en UGURA.</p> <p>-Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en UGURA</p> <p>-Único sentido del vuelo: desde ARGENTINA hacia BRASIL.</p> <p>-Sin coordinación se utiliza el método de auto transferencia, con no menos de 5' minutos antes de UGURA.</p> <p>-Las aeronaves se comunicarán en la frec. 123.45 MHz 5' minutos antes y después UGURA.</p>

NOTA 1: El tráfico entre la FIR CURITIBA y la FIR MONTEVIDEO será de una (1) aeronave cada quince (15') minutos, lo cual conforma un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora entre ambos FIRs., por punto de transferencia, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves.

NOTA 2: Cuando el punto de transferencia sea común para el Espacio Aéreo Superior e Inferior el espaciamiento del tránsito será independiente para cada espacio aéreo, pero no más de cuatro (4) aeronaves por hora en cada espacio.

NOTA 3: Dependiendo del nivel de degradación de los Servicios, los respectivos Supervisores podrán, de mutuo acuerdo, coordinar el acomodamiento de un mayor número de aeronaves por puntos de transferencia.
