



Cuestión 2 del

Orden del Día: **Optimización de la estructura de rutas ATS Fase 3 Versión 2**

Revisión de la Carta de Acuerdo Operacional entre Brasil y Uruguay

(Presentada por Brasil)

Resumen	
<p>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 1 relativo a los procedimientos operacionales de coordinación y transferencia de control entre los ACC Curitiba y Montevideo, para los tráficos volando en la ruta UM402.</p>	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Anexo 11• PANS/ATM (Doc. 4444)• Cartas de acuerdo operacionales de los ACC involucrados	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>B - Seguridad</i> <i>C – Protección del medio ambiente</i>

1 **Antecedentes**

1.1 En conformidad con el 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, y tienen 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.

2 **Análisis**

2.1 En esta oportunidad estamos proponiendo, por solicitud de Uruguay, los ajustes necesarios en los procedimientos de coordinación entre los ACC Curitiba y Montevideo, reflejados en el

APENDICE 1 a la carta de acuerdo entre los ACC Curitiba y Montevideo para los tráficos volando por la ruta UM402 entre los tramos KIMIK y SEKLO, que ahora están bajo control del ACC Resistencia, por delegación, y que pasarán a ser controlados por el ACC Curitiba.

3 Acción Sugerida

3.1 Se invita a la reunión a tomar conocimiento y analizar las actualizaciones y ajustes propuestos para el APENDICE 1 a la Carta de Acuerdo entre los ACC Curitiba y Montevideo, que figura en el Anexo 1 (uno) de esta nota de estudio, de ser el caso, y firmarlo para su entrada en vigor en la fecha establecida por la reunión.

* * * * *

Anexo 1 a la SAM/IG/10-NE/21, de Brasil

APENDICE 1 a la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área de Montevideo y Curitiba (Pág. 1/3)
FECHA DE EFECTIVACIÓN – 05 nov 2012

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			
	FL	SSR	FL	SSR			
A 305 UA305 (f)	1		2		UGELO 32°40'42"S – 053° 08'48"W	10 (a) (e)	(a) En caso de falla de las comunicaciones orales directas entre los ACC la separación mínima entre aeronaves deberá ser de 15 minutos.
A 309	1		-		UGURA 32°36'18"S – 053°20'24"W	10 (a) (e)	(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 Maria.
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)	(c) La ruta UM654 por tratarse de ruta de sentido único, el ACC Montevideo deberá utilizar los niveles impares para transferencia de control con el ACC Curitiba.
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)	(d) En la ruta UM 654 el nivel mínimo de vuelo sobre la posición GAMOT será FL 290.
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)	(e) Previa coordinación y aceptación entre ambos ACC podrá ser utilizada una separación de cinco (5) minutos como mínimo, cuando los Centros involucrados consideren satisfactorias las condiciones de comunicaciones y cobertura radar.
UM792 UA310	-		2		VOR/NDB/MLO 32°20'32"S – 054°13'19"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
	2		3				
1	FL	SSR	FL	SSR	4	5	6
UN741	-		2		VOR/NDB/BGE 31°23'26"S -054°06'35"W	10 (a) (e)	(f) Los tránsitos que ingresan a la FIR Montevideo por las rutas UM661 y UA305, por OPTUR y UGELO serán considerados como un solo punto para la transferencia de control y la asignación del nivel de vuelo, se podrá utilizar el mismo nivel de vuelo cuando las aeronaves mantengan separación longitudinal reglamentaria". (g) Todos los tránsitos que utilizan la ruta UM661 serán instruidos a comunicar con el ACC adyacente en la posición OPTUR . (h) Los tránsitos que ingresan a la FIR Montevideo por las rutas UL324, UM532 y UM418, por KIMIK, CUARA y UBLAM serán considerados como un solo punto para la transferencia de control y la asignación del nivel de vuelo, se podrá utilizar el mismo nivel de vuelo cuando las aeronaves mantengan separación longitudinal reglamentaria". (i) Los tránsitos que ingresan a la FIR Curitiba por las rutas UM418 y UM654, por UBLAM y GAMOT serán considerados como un solo punto para la transferencia de control y la asignación del nivel de vuelo, se podrá utilizar el mismo nivel de vuelo cuando las aeronaves mantengan separación longitudinal reglamentaria". j) Los vuelos por la ruta UM402 serán coordinados por el ACC Montevideo, con por lo menos 10 minutos del punto SEKLO y por el ACC Curitiba cuando estos adentren su espacio aéreo por el punto KIMIK. El punto de notificación SEKLO será el punto de transferencia de comunicaciones entre el ACC Montevideo y el ACC Curitiba.
UM418(h) (i)	1		2		UBLAM 30°39'35"S.-056°09'44W	10 (a) (e)	
UM788	-		2		VOR/NDB/BGE 31°23'26"S -054°06'35"W	10 (a) (e)	
UM654 (b) (c) (d) (i)	1		-		GAMOT 30°56'40" - 055°29'37"	10 (a) (e)	
UL324 (h)	1		2		CUARA 30°22'11"S - 056°26'59"W	10 (a) (e)	
UM661 (f) (g)	1		2		OPTUR 32°50'57"S - 052°57'31"W	10 (a) (e)	
UM 532(h)	1		2		CUARA 30°22'11"S - 056°26'59"W	10 (a) (e)	
UM534	1		2		URURI 31°18'10"S.-055°07'26"W	10 (a) (e)	
UM402 (J)	1		2		SEKLO 30°06'29"S.-056°47'58"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).

En representación de Brasil

Luiz Ricardo de Souza Nascimento - Cel Av
Comandante del Segundo Centro Integrado de
Defensa Aérea y Control de Tránsito Aéreo
(CINDACTA II) - BRASIL

En representación de Uruguay
