



Cuestión 2 Del
Orden del Día: Optimización de la estructura de rutas ATS

REVISIÓN DE LA CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE VENEZUELA Y BRASIL

(Presentada por Brasil)

RESUMEN	
En esta nota de estudio se presenta la propuesta de actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre Venezuela y Brasil con actualización del Apéndice 1 –tabla de referencia para transferencia de responsabilidad en la red de rutas- y del Apéndice relativo a los procedimientos operacionales de contingencia, armonizados entre los ACC Amazónico y Maiquetía, con la inclusión de nuevas rutas RNAV.	
REFERENCIAS:	
<ul style="list-style-type: none">- Informe Reunión ATSRO 5- Informe Reunión SAM/IG/11- Programa de Optimización de la Red de Rutas ATS de la Región Sudamericana;- PANS/ATM (Doc. 4444); y- Cartas de Acuerdo Operacionales de los ACC involucrados.	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional</i> <i>C - Protección del medio ambiente</i> <i>D - Eficiencia</i>

1 Antecedentes

1.1 En conformidad con el establecido en los puntos 10.1 y 10.2 del Capítulo 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.

1.2 En tal sentido, además de lo especificado arriba, cada vez que sea implementada una nueva ruta que involucre a los espacios aéreos de las FIR objeto de los procedimientos acordados en la Carta de Acuerdo Operacional entre los ACC involucrados, el Apéndice correspondiente debe ser actualizado para atender a nueva ruta implantada.

2 Análisis

2.1.1 En esta oportunidad estamos proponiendo los ajustes necesarios en los procedimientos de coordinación entre los ACC Amazónico y Maiquetía del Apéndice 1 y con las medidas de contingencia en caso de falla en los servicios ATS del ACC Amazónico del Apéndice 4A (ver **Apéndice A**).

2.2 En adición a lo anterior, 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 objeto de esta Carta de Acuerdo.

3 Acción requerida

3.1 Se invita a la Reunión a tomar conocimiento y analizar las actualizaciones y ajustes propuestos para esta Carta de Acuerdo Operacional entre Venezuela y Brasil, con los respectivos Apéndices que figuran en el Apéndice A de esta nota de estudio, de ser el caso, y firmarla para su entrada en vigencia en la fecha establecida por la Reunión.

APENDICE 1

de la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área Maiquetía y Amazónico

TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES – Fecha de efectividad: 12 de diciembre de 2012

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)	Observaciones
	ACC MAIQUETIA		ACC AMAZONICO				
	FL	SSR	FL	SSR			
G 678	2		1		LA DIVINA PASTORA 04°41'39"N/061°01'39,2"W	10 (a)	<p>a) La separación se incrementará en 5 minutos cuando fallen los enlaces orales del Servicio Fijo ATS.</p> <p>b) Los tránsitos que ingresan a la FIR Amazónica por las rutas UM423 y UM402 por PAKON y UDUSA, respectivamente, 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.</p> <p>c) Por delegación del ACC BOGOTÁ, los servicios de tránsito aéreo a los vuelos en la parte de la ruta UL216 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 Amazónico y Maiquetía.</p> <p>d) Las transferencias de comunicaciones y control en los fijos UGAGA (UL793) y BUVKA (UM656) deberán ocurrir con las aeronaves niveladas a partir de los fijos AKNOV y DIMUK según corresponda la ruta, en caso de contingencia de comunicaciones, de acuerdo a los niveles especificados en la tabla siguiente:</p> <p>e) Las transferencias de control para las aeronaves en la ruta UM402 del ACC Amazónico para el ACC Maiquetía deberán ocurrir en el punto de notificación ILNER y las transferencias de comunicaciones 5 minutos antes del punto UDUSA.</p>
UM 402 (b) (e)	2		1		UDUZA 04°42'06N/060°15'17"W		
UA300* UM423 (b)	2		1		PAKON (b) 04°28'52"N/061°18'0"W		
UL304 (b)	1		-		POVLA (f) 04°14'59"N/061°35'3"W	10 (a)	
UA315 UM417 UZ6	1		2		VAGAN 03°49'09"N/063°05'01,"W	10 (a)	

CONTINUACIÓN DE LA 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 separación longitudinal (Párrafo 4.3.1.1)	
	ACC MAIQUETIA		ACC AMAZONICO			Minutos	Observaciones
	FL	SSR	FL	SSR			
UL795	1		1		VUMPI 01° 59'23"N/063° 56'55"W	10 (a)	<p>f) Las transferencias de control para las aeronaves en la ruta UL304 del ACC Maiquetía para el ACC Amazónico deberán ocurrir en el punto de notificación POVLA en niveles de vuelo impares.</p> <p>g) Los tránsitos que ingresan a la FIR Maiquetía por las rutas UM409, UZ21 y UR640 por VUMPI, 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.</p>
UM409	1		2				
UR640	1		2				
UZ21	-		2				
UL793 (d)	1		2		UGAGA (d) 00°48'42"N/065°42' 00"W		
UM656 (d)	--		2		BUVKA (d) 01°02'30"N/065°06'55W		
UL216 (c)	2		1		ZORRO (c) 01°51'48"N/067°12'07"W		

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 - OACI para las derrotas de 000° a 179° y de 180° a 359°, respectivamente. (Apéndice 2 a esta carta de Acuerdo Operacional).

Por representación de Brasil

Luiz Ricardo de Souza Nascimento - Cel Av
 Jefe del Segundo Centro Integrado de Defensa
 Aérea y Controle del Tránsito Aéreo
 DECEA BRASIL

Por representación de Venezuela

PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA ENTRE LOS ACC AMAZÓNICO Y MAIQUETIA				
CONTINGENCIA PARCIAL EN LA FIR AMAZÓNICA				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTO TRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR MAIQUETIA	TMA-MN	UM423 PAKON /UM423 VOR BVI /UM402 VOR MNS	PAKON	A ser asignado por el CGNA
		VOR LDP G678	VOR LDP	A ser asignado por el CGNA
TMA-MN	FIR MAIQUETIA	VOR MNS /UM402 VOR BVI /UM423 PAKON	PAKON	A ser asignado por el CGNA
		G678 VOR LDP	VOR LDP	A ser asignado por el CGNA
FIR MAIQUETIA	TMA-BV	UM423 PAKON /UM423 VOR BVI	PAKON	A ser asignado por el CGNA
		VOR LDP G678	VOR LDP	A ser asignado por el CGNA
TMA-BV	FIR MAIQUETIA	VOR BVI /UM423 PAKON	PAKON	A ser asignado por el CGNA
		G678 VOR LDP	VOR LDP	A ser asignado por el CGNA
CONTINGENCIA TOTAL EM LA FIR AMAZÓNICA				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTO TRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR BRASÍLIA	FIR MAIQUETIA	PUKLA UM409 VUMPI	PUKLA VUMPI	FL320
		POPTI UM417 VAGAN	POPTI VAGAN	FL300
		MUBGI UZ21 VUMPI UM402 FL320 MNS FL380 UZ6 VAGAN.	MUBGI VAGAN	FL320 y FL380
FIR MAIQUETIA	FIR BRASÍLIA	POVLA UL304 MALMI	POVLA MALMI	FL290
		VUMPI UL795 SIGAX	VUMPI SIGAX	FL330
		PAKON UM423 MALMI	PAKON MALMI	FL350
FIR MAIQUETIA	FIR LA PAZ	UGAGA UL793 UDIDI	UGAGA UDIDI	FL390
		PAKON UM423 BVI/UM402 FL390 MNS FL380 / UM402 UBKAB	PAKON UBKAB	FL390 y FL380
FIR LA PAZ	FIR MAIQUETIA	GRAFO UL309 RBC UW17 FL350 MNS FL340 UR640 VUMPI	GRAFO VUMPI	FL350 Y FL340
		UBKAB UM402, FL370 MNS FL360, UM402 BVI/ UM423 PAKON	UBKAB PAKON	FL370 y FL360

Por representación de Brasil

Por representación de Venezuela

Luiz Ricardo de Souza Nascimento - Cel Av
 Jefe del Segundo Centro Integrado de Defensa
 Aérea y Controle del Tránsito Aéreo
 DECEA BRASIL

.....