

APÉNDICE B

**CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE
EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPÚBLICA ARGENTINA)
Y EL CENTRO DE CONTROL DE ÁREA LA PAZ
(ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)**



**CARTA DE ACUERDO
OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL
DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL
CENTRO DE CONTROL DE AREA
LA PAZ (ESTADO
PLURINACIONAL DE BOLIVIA)**

SANTA CRUZ BOLIVIA, FEBRERO 2014



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA LA
PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



CONTENIDO.	Página.
INDICE.	1
1. GENERALIDADES.	2
1.1 FECHA DE EFECTIVIDAD.	2
1.2 OBJETIVO.	2
1.3 EXTENSIÓN.	2
1.4 COMPOSICION DE LA CARTA.	2
2. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL.	2
2.1 ASIGNACION DE NIVELES DE VUELO	2
2.1.1 NIVEL DE VUELO IFR.	2
2.1.2 NIVEL DE VUELO VFR.	3
2.2 SEPARACION.	3
2.2.1 SEPARACION VERTICAL.	3
2.2.2 SEPARACION EN ESPACIO RVSM.	3
2.2.3 SEPARACION LATERAL.	3
2.2.4 SEPARACION LONGITUDINAL.	4
3. PROCEDIMIENTOS DE INFORMACION DE VUELO.	4
4. PROCEDIMIENTOS DE ALERTA.	4
4.1.2 PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA.	5
5. PROCEDIMIENTOS DE COORDINACION.	5
5.1 PLAN DE VUELO.	5
5.2 PLANES DE VUELO RPL.	5
5.3 INTERCAMBIO DE MENSAJES.	6
5.4 ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AEREO.	6
5.5 RUTAS RNAV.	6
5.6 ASIGNACION CODIGOS TRANSPONDEDOR SSR.	6
5.7 NOTIFICACION DE CAMBIOS.	6
6. TIEMPO PARA COORDINACION, EXPEDICIÓN DE PERMISOS INICIALES Y CPL.	7
7. TRANSFERENCIA DE CONTROL.	7
8. TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES.	8
9. MEDIDAS DE CONTROL DE AFLUENCIA.	8
10. MEDIOS DE COMUNICACIÓN.	9
11. REVISIONES.	9
12. DIVULGACION.	9
13. DISPOSICIONES TRANSITORIAS.	10
14. FIRMA DE LA CARTA DE ACUERDO.	10
APENDICES.	



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



1. GENERALIDADES:

1.1 FECHA DE EFECTIVIDAD: 20 de marzo de 2014

1.2 OBJETIVO: El objetivo de esta Carta de Acuerdo Operacional, es el establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo, los puntos de transferencia de control y de comunicaciones, entre la Región de Información de Vuelo de Resistencia y la Región de Información de Vuelo de La Paz, así como detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre el Centro de Control de Área de Resistencia (Resistencia/ACC) y el Centro de Control de Área La Paz (La Paz/ACC).

1.3 EXTENSIÓN: Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional suplementan o detallan, cuando así se requiera, 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 Regiones de Información de Vuelo de Resistencia y de La Paz.

1.4 COMPOSICIÓN DE LA CARTA: La presente Carta de Acuerdo Operacional consta de diez (10) páginas y de cinco (5) Apéndices.

Apéndice 1 - Tabla de referencia para la transferencia de responsabilidades.

Apéndice 2 - Tabla de referencia para el intercambio de mensajes ATS.

Apéndice 3a - Medidas de Contingencia ATS en la FIR Resistencia

Apéndice 3b - Medidas de Contingencia ATS en la FIR La Paz

Apéndice 4 - Planes de Vuelo Repetitivo.

Apéndice 5 – Medios de Comunicación y Tabla de Códigos SSR.

2. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL.

2.1 ASIGNACION DE NIVELES DE VUELO:

2.1.1 NIVEL DE VUELO IFR: El tránsito aéreo IFR que atraviese el límite común de las FIR Resistencia y La Paz, deberá utilizar los niveles de vuelo de acuerdo con el Apéndice 1 a esta Carta de Acuerdo Operacional.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



2.1.2 NIVEL DE VUELO VFR: El tránsito aéreo VFR que atraviese el límite común de las FIR Resistencia y La Paz, deberá utilizar los niveles de vuelo de acuerdo con lo siguiente:

- a) El tránsito VFR que ingrese a la FIR La Paz, deberá cruzar nivelado el límite común a un nivel concordante a la derrota de acuerdo a la tabla de niveles del Apéndice 3, del Anexo 2 de la OACI, y como límite superior FL195. (Ej. Si esta con FL170, al ingreso a la FIR La Paz debe estar con FL175 o FL165, según derrota).
- b) El tránsito VFR que ingrese a la FIR Resistencia, deberá cruzar nivelado el límite común a un nivel IFR previamente coordinado entre el ACC/Resistencia y el ACC/La Paz, en concordancia a la derrota (Ej. Si la aeronave esta con FL185, al ingreso a la FIR Resistencia debe estar con FL 190 o FL180).

2.2 SEPARACION:

2.2.1 SEPARACION VERTICAL: Las aeronaves serán autorizadas a sobrevolar el punto de transferencia, manteniendo un único nivel, 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 vuelo convenido previamente entre ambos ACC's.

2.2.2 SEPARACION EN ESPACIO RVSM: No se aceptarán transferencias entre ambos centros de control de área en espacio RVSM, de aeronaves que no estén aprobadas RVSM, con excepción de aeronaves de Estado, aeronaves de primera entrega, aeronaves en operaciones humanitarias y ambulancia.

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

2.2.3 SEPARACION LATERAL: En caso de circunstancias o condiciones que comprometan la separación lateral debido a desvíos, se aplicara la separación vertical entre las aeronaves afectadas.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



2.2.4 SEPARACION LONGITUDINAL: El mínimo de separación longitudinal aplicable entre los vuelos que vayan a ser transferidos al mismo nivel de vuelo en la misma ruta ATS, otras rutas o trayectorias convergentes, no será inferior a 10 minutos de acuerdo con lo especificado en el APÉNDICE 1 nota 3 de esta Carta de Acuerdo Operacional, excepto se aplique la Técnica numero MACH, según Capítulo 5 del Doc. 4444/ATM-501, OACI).

3. PROCEDIMIENTOS DE INFORMACION DE VUELO:

3.1 Cuando se proporcione servicio de información de vuelo, 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 de Resistencia y La Paz. Esta coordinación incluirá la transmisión de la siguiente información sobre los vuelos en cuestión:

- a) Partes apropiada del plan de vuelo actualizado,
- b) Hora en que se estime sobre el punto de Transferencia acordado,
- c) Hora que se efectuó el último contacto con la aeronave.

3.2 La información indicada se transmitirá por lo menos VEINTE (20) 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. PROCEDIMIENTOS DE ALERTA EMERGENCIA, FALLA DE COMUNICACIONES Y CONTINGENCIAS:

4.1 El Centro de Control de Área Transferidor, ante una situación de emergencia, falla de comunicación y contingencias de una aeronave que aún no cruzó el límite común deberá comunicar inmediatamente al Centro de Control de Área Aceptante, por el medio oral más rápido y además mediante AFTN/AMHS, dicha situación y mantendrá la máxima coordinación, procediendo de acuerdo con lo prescrito en la Capitulo 9 numeral 9.2 (Servicio de Alerta) y el Capitulo 15 (Procedimientos Relativos a Emergencias, Falla de Comunicaciones y Contingencias) del Doc. 4444/ATM-501.

4.1.1 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.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



4.1.2 La responsabilidad 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, mediante información obtenida por radar, radiotelefonía u otra.

4.2 PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA: En caso de interrupción Total o Parcial de la prestación de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo y debido a la inexistencia de una ruta entre ambos FIRs. en la Red Simplificada de Rutas ATS, se encaminara el tránsito aplicando los procedimientos de contingencia descritos en el Apéndice 3a y 3b de la Carta de Acuerdo Operacional entre el ACC CORDOBA y ACC LA PAZ.

El ACC Resistencia, coordinará con el ACC Córdoba el encaminamiento y transferencia del tránsito, de acuerdo a lo descrito en los apéndices 3a y 3b de la carta ACC CORDOBA / ACC LA PAZ, los cuales son parte constitutiva de la presente Carta de Acuerdo.

5. PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN

5.1 PLAN DE VUELO: Todo plan de vuelo presentado, incluidos los Planes de Vuelo Repetitivos (RPL), serán encaminados obligatoriamente vía AMHS/AFTN, al Centro de Control de Resistencia y La Paz, de acuerdo al formato establecido en el Capítulo 4 (Plan de Vuelo) y al Apéndice “2” del Doc. 4444/ATM-501.

5.1.1 No se aceptará el ingreso de aeronaves a las FIRs Resistencia y La Paz, sin la presentación del Plan de Vuelo (FPL) respectivo, no obstante cuando el Centro de Control aceptante manifieste no haber recibido el respectivo plan de vuelo debido a fallas en la red AMHS/AFTN, el Centro de Control transferidor deberá informar vía circuitos orales de coordinación, los datos esenciales del plan de vuelo actualizado para la transferencia de control.

5.2 PLANES DE VUELO RPL: El intercambio de información para la utilización de los planes de vuelo repetitivos entre Argentina y Bolivia, se efectuará normalmente como se indica en el APÉNDICE 4 de esta Carta de Acuerdo.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



5.3 INTERCAMBIO DE MENSAJES: La coordinación previa a la transferencia de control se efectuará mediante el intercambio de los mensajes ATS prescritos para estos fines de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 2 de esta Carta de Acuerdo.

5.4 ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AEREO: El tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR Resistencia y La Paz, será encaminado por las rutas ATS especificadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y Cartas de Navegación de los Estados afectados por este Acuerdo.

5.4.1 Podrán utilizarse trayectorias que difieran de las rutas mencionadas en el párrafo precedente previa coordinación y acuerdo entre ambas dependencias, cuando las rutas ATS publicadas se encuentren afectadas por alguna de las siguientes causas:

- a) Condiciones Meteorológicas adversas;
- b) Zonas restringidas, prohibidas o peligrosas no permanentes;
- c) De acuerdo a afluencia y/o necesidades de tránsito;
- d) Otras causas, que impidan el normal desarrollo de las operaciones aéreas.

Nota: La coordinación de estas trayectorias deberá ser clara respecto a la información disponible del desvío.

5.5 RUTAS RNAV: Para volar las rutas RNAV 5 continentales, las aeronaves deberán contar con aprobación RNAV 5. Aquellas que no cuenten con la aprobación RNAV 5 deberán ser dirigidas por rutas ATS convencionales existentes.

5.6 ASIGNACION CODIGOS TRANSPONDEDOR SSR: El código SSR deberá ser incluido junto a la transferencia de control según el APENDICE 5. Si no se ha asignado un código a la aeronave, lo hará el Centro aceptante, debiendo el Centro transferidor comunicarlo oportunamente al piloto. Los cambios de código se efectuarán cuando sea estrictamente necesario.

5.7 NOTIFICACION DE CAMBIOS: El centro transferidor notificará al centro aceptante los cambios importantes en los datos transmitidos oralmente vía circuito ATC y alternativamente



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



vía mensaje CPL/EST.

Nota: Los cambios importantes incluirán entre otros:

- a) Las notificaciones recibidas de las aeronaves indicando una variación en la velocidad media de más/menos CINCO por ciento (5%) respecto a la consignada en el plan de vuelo;
- b) Una variación de más/menos TRES (3) minutos con respecto a la hora estimada sobre el punto de transferencia.
- c) Cambios de nivel de vuelo y/o de reglas de vuelo.
- d) Cualquier desviación significativa de la ruta original de la aeronave

6. TIEMPO PARA COORDINACION, EXPEDICIÓN DE PERMISOS INICIALES Y CPL.

- 6.1** A efectos de la aplicación del Capítulo 10 del Doc. 4444-ATM/501 de la OACI, el tiempo límite para la coordinación de permisos iniciales y transferencias de CPL, será igual o superior a veinte (20) minutos, pero no más de sesenta (60) minutos estimados al punto definido para la transferencia de control.
- 6.2** El Centro transferidor no podrá cambiar el Nivel de Vuelo de una aeronave cuyo plan de vuelo ha sido previamente coordinado, sin antes haber obtenido la aprobación del Centro aceptante, excepto ante casos de emergencia y/o por condiciones meteorológicas adversas, debiendo inmediatamente informar las nuevas condiciones de vuelo al Centro aceptante.
- 6.3** Si el tiempo de vuelo desde el aeródromo de salida de una aeronave hasta el límite de la FIR adyacente, es inferior a la mínima especificada en el punto 6.1 de esta Carta, la coordinación se la realizará con diez (10) minutos antes de la hora prevista de despegue, para que los datos necesarios del plan de vuelo e información de control puedan transmitirse al Centro de Control aceptante.



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



7. TRANSFERENCIA DE CONTROL:

- 7.1** A menos que se coordine de otra manera, el Centro de Control aceptante asume la responsabilidad para el suministro de los servicios de tránsito aéreo cuando reciba indicación de que la aeronave ha sobrevolado el punto de transferencia, especificado en el APÉNDICE 1 a esta Carta de Acuerdo Operacional, u otro punto de transferencia acordado.
- 7.2** No será necesario que el Centro aceptante notifique al Centro transferidor, cuando asuma la responsabilidad indicada en el párrafo anterior.

8. TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES:

- 8.1** Normalmente las comunicaciones de una aeronave serán transferidas CINCO (5) minutos antes de la hora en que se calcula que la aeronave llegará al punto de transferencia indicada para cada ruta.
- 8.2** 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 sobrevolando dicho punto de transferencia.
- 8.3** El Centro de Control de Área de Resistencia transferirá las comunicaciones de las aeronaves al Centro de Control de Área la Paz a la Frecuencia indicada en el Apéndice 1 con (La Paz Control), u otra frecuencia previamente coordinada.
- 8.4** El Centro de Control de Área La Paz transferirá las comunicaciones de las aeronaves al Control de Área de Resistencia, a la Frecuencia indicada en el Apéndice 1 con (Resistencia Control), u otra frecuencia previamente coordinada.

9. MEDIDAS DE CONTROL DE AFLUENCIA:

Las medidas de Control de Afluencia deberán ser aplicados con el menor impacto posible sobre los ACC implicados. Se evitarán las restricciones en los puntos de transferencia que impliquen espaciamentos en tiempo con independencia de nivel de vuelo que afectan la capacidad y eficiencia de los espacios aéreos considerados y de otras FIRs no adyacentes. Paralelamente, los Supervisores de ambos ACC de mutuo acuerdo gestionarán la flexibilidad



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



de las medidas y considerarán los casos especiales estableciendo puntos de espera en la FIR que implemente la medida si fuera necesario.

10. MEDIOS DE COMUNICACIÓN PARA LA COORDINACION Y TRANSFERENCIA:

10.1 Los procedimientos de coordinación y transferencia establecidos en la presente carta de acuerdo operacional se efectuaran según lo establecido en el APENDICE 5, utilizando Circuito Oral ATS (REDDIG) como medio principal, y en caso de falla del mismo, se utilizaran como medios alternos el Discado Directo Internacional.

11. REVISIONES:

11.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional será revisado cuando los procedimientos indicados en la misma, resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, procedimientos suplementarios y planes regionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (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.

11.2 Si la enmienda afecta solamente a la información que se describe en algunos de los APÉNDICES, el nuevo APÉNDICE revisado pasará a formar parte de esta Carta de Acuerdo Operacional, a partir de la nueva fecha de efectividad que sea comunicada y adoptada por el Estado interesado.

12. DIVULGACION:

12.1 Los Estados firmantes harán incluir en sus AIP, y en otros documentos que estimen pertinentes, aquellas partes de esta Carta de Acuerdo Operacional que sean de interés para la seguridad de las operaciones aéreas.

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



CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE RESISTENCIA
(REPUBLICA ARGENTINA) Y EL CENTRO DE CONTROL DE
AREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA)



13. DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

13.1 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 Operacional anulan y reemplazan a cualquier otro acuerdo anterior aplicado entre los ACC's suscribientes.

14. FIRMA DE LA CARTA DE ACUERDO:

14.1 La presente Carta de Acuerdo fue firmada en la ciudad de Santa Cruz, Bolivia, a los catorce días del mes de febrero del año dos mil catorce.

En Representación de Bolivia:

En Representación de Argentina:

Johnny Luis Arnez Moreno
Director de Navegación Aérea
DGAC - BOLIVIA

Carlos Omar Torres
Jefe Departamento Programación Técnica
ANAC ARGENTINA

Jhonny H. Cassas Coca
Jefe ACC La Paz
AASANA – BOLIVIA

Com. Víctor Marcelo de Virgilio
Jefe Departamento Gestión del Espacio Aéreo
DGCTA ARGENTINA

Walter Jurado Palenque
Jefe Navegación Aérea
AASANA - BOLIVIA

Com. (VGM). Guillermo Ricardo Cocchi
Director de Servicios de Navegación Aérea
DGCTA ARGENTINA

APENDICE 1

TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES ENTRE EL ACC/RESISTENCIA Y ACC/LA PAZ

Fecha de efectividad: 20 de marzo 2014

A	B		C	D
RUTA ATS	Nivel de vuelo asignado por: ACC/LA PAZ	Nivel de Vuelo asignado por: ACC/RESISTENCIA	Puntos de transferencia	MEDIOS DE COMUNICACIÓN
UM784	1	2	PILCO 222416S/0622505W	FRECUENCIAS:
* UN775	XX	2	PILCO 222416S/0622505W	ACC RESISTENCIA VHF 124,3 MHz AUX 125,7 MHz HF 10024 KHz HF 6649 KHz HF 2944 KHz ACC LA PAZ VHF 128,2 MHz HF 10024 KHz HF 6649 KHz

Nota 1: En la columna B los números “1” y “2” indican las series de Niveles de Vuelo IFR enumerados en el (Apéndice 3 del Anexo 2 de OACI), donde 1 corresponde a NIVEL IMPAR y 2 corresponde a NIVEL PAR.

Nota 2*: La Ruta **UN775** a partir de la fecha de emisión NOTAM TRIGGER será Unidireccional Sur/Norte, manteniendo nivel de vuelo **Par**.

Nota 3: El mínimo de separación longitudinal al mismo nivel de vuelo en la misma ruta ATS, no será inferior a 10 minutos, según 2.2.4 a esta Carta de Acuerdo.

Nota 4: En caso de Interrupción de la prestación de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo las rutas mencionadas en este Apéndice no serán utilizadas y se sujetará al APENDICE 3 (Medidas de Contingencia ATS).

APÉNDICE 2

TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS ENTRE ACC/RESISTENCIA Y ACC/LA PAZ

Fecha de efectividad: 20 de marzo de 2014

TIPOS DE MENSAJES	CIRCUNSTANCIA EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LÍMITE PARA LA TRANSMISION	MEDIOS A UTILIZAR
RPL	Según se especifica en la Carta de Acuerdo	Según se especifica en la Carta de Acuerdo	AFTN/AMHS altn. FAX
FPL	Todos los vuelos	Inmediatamente después de ser presentado	AFTN/AMHS altn. Circuito Oral ATS/FAX
CPL	Todos los vuelos	Lo antes posible según la circunstancia	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
DEP	Todos los vuelos	Inmediatamente después del despegue	AFTN/AMHS altn. Circuito Oral ATS/FAX
EST	Todos los vuelos	20 minutos antes del punto de transferencia cuando el tiempo de vuelo lo permita.	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
CHG/CDN	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia.	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
ALR	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia.	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
DLA	Según sea necesario	Inmediatamente después de ser presentada la demora	AFTN/AMHS altn. Circuito oral ATS/FAX
ACP	Todos los vuelos	Lo antes posible según la circunstancia	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
CNL	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia.	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX

APENDICE 3 a)

PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA FIR CORDOBA **FIR`s AFECTADAS CORDOBA/LA PAZ**

Fecha de efectividad: 20 de marzo de 2014

1. FIR´s AFECTADAS

CORDOBA – LA PAZ

2. OBJETIVO

2.1 Facilitar y mantener el tránsito aéreo internacional en forma segura y ordenada entre la FIR CORDOBA y FIR LA PAZ, en caso de presentarse una interrupción en la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo dentro de la **FIR CORDOBA**.

3. GENERALIDADES

3.1 El personal del ACC LA PAZ (BOLIVIA) tomará conocimiento del presente Plan de Contingencia, de modo tal que ante una situación de contingencia en la FIR CORDOBA, encaminará el tránsito aéreo de acuerdo con lo establecido en el presente apéndice.

3.2 Sin coordinación entre las dependencias de control de jurisdicción, se aplicará el método de autotransferencia.

4. AUTOTRANSFERENCIA

4.1 Los siguientes procedimientos de autotransferencia 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;
- 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 autotransferencia;
- 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.

5. SUSPENSIÓN DE RPL

5.1 Mientras dure la contingencia se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todos los casos, los FPL correspondientes.

6. ASIGNACIÓN DE CÓDIGOS SSR

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

7. PROCEDIMIENTOS DE RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO (Información de tráfico difundida por la aeronave)

7.1 Las aeronaves deberán, en caso de no poder realizar su autotransferencia y dentro de las 50 NM de los puntos que así se indican, utilizar estos procedimientos en frecuencia aire-aire 123.45 Mhz.

8. SEPARACIÓN VERTICAL

8.1 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 (RVSM).

9. PLAN DE VUELO NO TRANSMITIDO

9.1 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.

10. MEDIOS DE COMUNICACIÓN:

Argentina:

FONO /FAX :

ACC EZEIZA

Supervisor ACC: (5411) 44802210/19

Interno: 57542

Tel/Fax: (5411)44802344

ALTN: (5411) 44802220/2269

(5411) 44802210/19

Interno: 57344

Datos de Vuelo: (5411) 44802203/44802265

(5411) 44802210/19

Interno: 57203/57265

ACC MENDOZA

(54261) 4487486
(54261) 4488986/4488840

Interno: 65337

ACC CÓRDOBA

(54351) 4335350
(54351) 4756448

ACC RESISTENCIA

(54362) 4440939 ó
(54362) 4436291/ 92/ 93

Interno: 32138/32195

ACC COM. RIVADAVIA

(54297) 4548375 ó
(54297) 4548355

Interno: 50519

BOLIVIA:

LA PAZ – BOLIVIA Fono/FAX: 591-2-2316686
591-2-2317090

ACC LA PAZ Fono/FAX: 591-2-2810203
TWR LA PAZ Fono: 591-2-2811919

11. RUTAS TRONCALES INTERNACIONALES ATS:

11.1 Al encontrarse activados los Planes de Contingencia, solo se utilizarán aquellas rutas troncales internacionales que se detallan a continuación:

RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS

RUTAS	TRAMO	FIR	RESTRICCIONES
UL 417	LA PAZ / PUBUM / CORDOBA / EZEIZA	LA PAZ CORDOBA EZEIZA	<ul style="list-style-type: none"> - Con o sin coordinación entre las FIR's: el ACC LA PAZ entregará al ACC CORDOBA las aeronaves en PUBUM. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en PUBUM. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de PUBUM o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde LA PAZ hacia CORDOBA. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después de PUBUM.
UA 558	EZEIZA / CORDOBA / OROKO / LA PAZ	EZEIZA CORDOBA LA PAZ	<ul style="list-style-type: none"> - Con o sin coordinación entre las FIR's: El ACC CORDOBA entregará al ACC LA PAZ las aeronaves en OROKO. - Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) aeronave cada 15' minutos en OROKO. (Ver nota 1 y 2) - Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia con no menos de 30 NM de OROKO o 5' minutos antes y después de dicho punto. - Único sentido del vuelo: desde CORDOBA hacia LA PAZ. - Las aeronaves aplicarán procedimiento de RADIODIFUSION DE INFORMACION EN VUELO a 50 NM o 5' minutos antes y después OROKO.

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

***NOTA 2:** 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.*

APENDICE 3b

PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA FIR LA PAZ FIR's AFECTADAS CORDOBA/LA PAZ

FECHA DE EFECTIVIDAD: 18 de Noviembre de 2010

1. OBJETIVO

1.1 El objetivo del Plan de Contingencia ATS es facilitar y mantener el movimiento seguro y ordenado de la aviación civil en el espacio aéreo de la FIR/La Paz, en el caso de interrupción de los Servicios de Tránsito Aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo, en forma parcial o total, ya sea temporal o prolongada de tal manera que bajo estas circunstancias continúen disponibles las principales rutas aéreas que forman parte de la red regional y nacional, las cuales permitan a los operadores de aeronaves a volar a través del espacio aéreo de la FIR/La Paz.

2. PUNTO DE CONTACTO

2.1 La base de operaciones del Comité Ejecutivo se encuentra domiciliada en:

Calle Reyes Ortiz Esq. Federico Suazo N° 74 12vo Piso
La Paz – Bolivia
AFTN: SLLPYVYA
Teléfonos: 591-2-2319686 - 591-2-2317090
Fax: 591-2-2311302 - 591-2-2124042
REDDIG: 5-5153 - 5-5129

2.2 El Centro de Control de Área la Paz (ACC-La Paz)

Aeropuerto Internacional El Alto
La Paz-Bolivia
AFTN: SLLPYGYE
SLLPZRZX
Teléfonos: 591-2-2810203
591-2-2114145
Fax: 591-2-2810203
REDDIG: 5-8218 - 5-8120

3. PUESTA EN VIGENCIA DEL PLAN DE CONTINGENCIA

3.1 El Comité Ejecutivo, instruirá la publicación del respectivo NOTAM, de acuerdo a las siguientes situaciones:

- a) Si la situación es previsible, se emitirá el NOTAM correspondiente con 24 horas de antelación por lo menos.

b) En situaciones no previsibles, se emitirá el NOTAM correspondiente lo antes posible.

4. DISPOSICIONES APLICABLES EN CASO DE UNA DISMINUCION DEL SUMINISTRO DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO

4.1 Los vuelos internacionales, regionales de menos de tres horas y vuelos domésticos deberán planificarse teniendo en cuenta que el FL290 o superior (espacio aéreo RVSM), estarán disponibles, excepto en aquellas rutas que no tengan conflicto con las rutas de contingencia establecidas en el Plan de Contingencia de la FIR-La Paz.

4.2 Con la finalidad de prevenir conflictos y congestionamientos del tránsito aéreo se establecerán procedimientos de gestión de afluencia de tránsito aéreo, de manera tal, que en lo posible no afecte la operación del transporte aéreo regular.

5. CLASIFICACION DEL ESPACIO AEREO

5.1 Si durante el periodo de contingencia los servicios ATS sufrieran alguna degradación, el Comité Ejecutivo evaluará si la clasificación del espacio aéreo se mantendrá sin cambio, o considerará la reclasificación del espacio aéreo de acuerdo a los servicios disponibles que se puedan proporcionar.

6. ESPACIO AEREO Y RUTAS ATS

6.1 Durante el periodo de contingencia total, los vuelos internacionales utilizarán la red de rutas ATS de contingencia para la FIR La Paz, la cual ha sido planteada sobre la base de los principales flujos de tránsito aéreo, las mismas que se encuentran detalladas a continuación:

RED DE RUTAS DE CONTINGENCIA TOTAL EN LA FIR LA PAZ

RUTA actual ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA
Rutas Internacionales a ser Utilizadas	(Unidad ATS) provee ATC en los siguientes encaminamientos
UL-417	CR1: ISARA/UL-417/PUBUM
UA-321	CR1: VILUX/UA-321/GERNI
UA-309	CR1: GRAFO/UL-309/EMPEX
UL-793	CR1: UDIDI/UL-793/OROMU
UM-402	CR1: UBKAB/UM-402/SIDAK
UM-415	CR1: SIDAK/UM-415/DOBNI
UL-540	CR1: ERVEL/UL540/ VOR VIR

Nota: CR significa Ruta de Contingencia

6.2 Durante el periodo de contingencia parcial, las rutas ATS estarán disponibles para vuelos nacionales e internacionales dentro la FIR/La Paz, de acuerdo al detalle siguiente:

RED DE RUTAS DE CONTINGENCIA CON LA FIR CORDOBA

RUTA	POSICIONES	FL DE INGRESO	FL DE SALIDA
------	------------	---------------	--------------

UL-417	PUBUM	360	390
--------	-------	-----	-----

7. PRIORIDADES DE LOS DIFERENTES TIPOS DE VUELO

7.1 Se dará prioridad a las operaciones aéreas internacionales y aquellas operaciones especiales que involucren los siguientes tipos de vuelo:

- Aeronaves en emergencia o que operen con una significativa reducción en su eficiencia,
- Aeronaves de estado,
- Vuelos de evacuación y auxilio; y
- Vuelos de búsqueda y salvamento.

8. PROCEDIMIENTOS APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS

8.1 Las dependencias ATS dentro la FIR La Paz y Córdoba deberán cumplir con los siguientes procedimientos según se aplique:

- a) Transmitir los mensajes de plan de vuelo al ACC/Adyacente, a través de la red AFTN, de acuerdo a los procedimientos establecidos.
- b) Aplicar separación mínima entre aeronaves de (15) minutos con cada una de la FIR Córdoba a la FIR La Paz.
- c) Comunicar, vía los circuitos de coordinación ATS, de por lo menos 20 minutos de antelación, las horas estimadas de sobrevuelo de los puntos de ingreso/salida de la FIR La Paz.
- d) Las dependencias ATS en la FIR La Paz deberán coordinar entre sí, con no menos de 20 minutos de antelación, las horas de despegue, niveles de vuelo solicitado.

9. PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN

9.1 Cuando se presenten limitaciones que impidan las comunicaciones aire-tierra-aire en las frecuencias ATS correspondientes, además de mantenerse continuamente a la escucha, las tripulaciones de vuelo que necesiten efectuar procedimientos por razones de seguridad de vuelo (desvío de rutas, efectuar descenso de emergencia, etc.), difundirán por radio a intervalos adecuados y, en lo posible, en idioma inglés:

- Identificación de la aeronave,
- Nivel de vuelo,
- Posición de la aeronave (incluso el designador de la ruta ATS utilizando, sentido de la derrota, etc.)
- Intenciones, tanto en la frecuencia que esté utilizando (correspondiente al sector del ACC que cubre) como en la frecuencia 121.5 MHz

9.2 La aplicación de los procedimientos indicados en este Plan de Contingencia, necesitará previamente la coordinación del Centro de Control de Área de La Paz, o Centro de Información de Vuelo La Paz, con el Centro de Control de Área de la Región de Información de Vuelo de Córdoba.

10. FRECUENCIAS DE CONTINGENCIA EN CASO DE FALLA DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES ORALES ATS EN LA FIR LA PAZ

10.1 Ante la falla de las comunicaciones orales ATS, los servicios se apoyarán con las frecuencias HF, VHF de las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Utilización de frecuencias:

Frecuencia 128.2 MHz (La Paz Control)
Frecuencia 123.9 MHz (La Paz Terminal)
Frecuencia 123.7 MHz (Santa Cruz Terminal)
Frecuencias 8855/10096 (La Paz Radio)
Frecuencia 6649/10024 (La Paz Radio)
Frecuencia 121.5 MHz (De Emergencia)

11. EN CASO DE FALLA DE COMUNICACIONES.

11.1 Al ocurrir una interrupción en las comunicaciones aeroterrestres, las tripulaciones de vuelo deben utilizar todos los medios de comunicaciones auxiliares disponibles y siguiendo los procedimientos:

- a) intentar establecer contacto con el ATC en la frecuencia asignada
- b) intentar establecer contacto con otra aeronave en la frecuencia ATC asignada
- c) intentar establecer contacto con el ATC u otra aeronave en la frecuencia ATC de alternativa
- d) intentar establecer contacto con otra aeronave en la frecuencia TIBA Freq. 123.4 MHz

11.2 Si todos los intentos de contacto que figuran en el punto 10.1 fueren infructuosos, se puede deducir que el problema tiene su origen en la aeronave y:

- a) Se debe aplicar los procedimientos en caso de fallas de las comunicaciones aire-tierra del Doc. 4444/ATM501 de la OACI.
- b) En las aeronaves debidamente equipadas, los pilotos deberán volar 1 NM a la derecha del eje de la aerovía.

11.3 Si se establece la comunicación con otra aeronave, se puede deducir que el problema de comunicaciones se origina en la instalación ATC. En cuyo caso debe aplicarse el siguiente procedimiento para tratar de reestablecer la comunicación:

- a) Intentar establecer comunicación pidiendo a otra aeronave, que retransmita información al ATC en el siguiente orden de preferencia:
- La frecuencia asignada
 - Las frecuencias de sector/instalaciones ATC de alternativa
 - La frecuencia “TIBA” Freq. 123.45 MHz.

11.4 En la fase de ruta si la aeronave no puede establecer comunicaciones con el ATC debe:

- Proceder de conformidad con la ruta del plan de vuelo actualizado
- Mantener la última velocidad y nivel asignados
- Aplicar los procedimientos TIBA, de preferencia en el idioma ingles, utilizando las frecuencias ATC y TIBA.
- Volar a 1 NM a la Derecha del eje de la aerovía
- Intentar periódicamente restablecer las comunicaciones

11.5 La fase de aproximación si la aeronave no puede establecer comunicaciones con el ATC debe:

- Aplicar los procedimientos “TIBA” utilizando las frecuencias ATC y TIBA apropiadas.
- Efectuar coordinaciones con otras aeronaves utilizando la frecuencia principal para una determinada área terminal.

11.6 En Contingencia Total. Se debe aplicar los procedimientos en caso de fallas de las comunicaciones aire-tierra del Doc. 4444/ATM501 de la OACI.

12. PLANES DE VUELO

12.1 PLANES DE VUELO REPETITIVO (RPL)

12.1.1 Mientras dure la contingencia, se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todo los casos, los FPL correspondiente.

12.2 PLANES DE VUELO (FPL) – NO TRANSMITIDOS

12.2.1 En el caso de falla de la red AFTN, los ACCs podrán aceptar transferencias aún cuando el FPL correspondiente no haya podido ser recibido.

13. ORDEN DE RELACION DE USO DE LAS AYUDAS A LA NAVEGACION

13.1 Ante Falla de sistemas:

- VOR, se alternará al uso de los NDB disponible para la navegación en ruta
- Uso del GPS como medio de navegación suplementario
- Uso de los sistemas de navegación autónomos

14. PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS EN CASO DE LA SUSPENSION DE LA SEPARACION VERTICAL MINIMA REDUCIDA (RVSM) EN LA FIR LA PAZ

14.1 INTRODUCCION. Una de las contingencias en vuelo que afecta a una o varias aeronaves dentro del Espacio Aéreo RVSM de la FIR / La Paz, está relacionada con circunstancias imprevistas que afectan directamente a la capacidad de una o más aeronaves de operar de acuerdo con los requisitos de performance de navegación vertical del Espacio Aéreo RVSM.

14.1.1 El único objeto de los siguientes procedimientos es servir de orientación, y serán aplicables dentro de la FIR/La Paz.

14.1.2 Pudiendo la suspensión ser:

- a) Parcial: si solo afecta a un área definida, en la que se haya tenido confirmado por reportes de aeronaves u otros medios
- b) Total: si es que la razón que la haya originado afecta a todo el estrato RVSM en la FIR/La Paz

14.1.3 Si bien no se puede cubrir todas las posibles contingencias, los mismos prevén los casos de:

- a) Imposibilidad de mantener el nivel de vuelo asignado debido a condiciones meteorológicas.
- b) Performance de la aeronave , falla de presurización
- c) Pérdida o disminución significativa de la capacidad de navegación requerida al realizar operaciones en partes del espacio aéreo en las que la precisión en la performance de la navegación es un requisito previo para la realización segura de las operaciones de vuelo.

14.2 PROCEDIMIENTOS GENERALES.

14.2.1 Una contingencia RVSM, no implica justamente la suspensión total de la RVSM, debe considerarse los motivos que la originen.

14.2.2 Los siguientes procedimientos generales se aplican a todas las aeronaves que estén operando en espacio aéreo RVSM en la FIR/La Paz.

14.2.3 Si una aeronave no puede continuar el vuelo de conformidad con la autorización recibida del ATC, y/o si una aeronave no puede mantener la precisión de la performance de navegación especificada para el espacio aéreo,

14.2.4 Procedimientos para el ATC

- a) El ATC se asegurará de implementar una separación de 600 m (2000 pies), entre las aeronaves involucradas o en zonas afectadas, mientras dure la contingencia.
- b) El piloto de la aeronave en cuestión, obtendrá, antes de iniciar cualquier medida, una autorización revisada, siempre que sea posible,
- c) Las medidas subsiguientes del ATC a dicha aeronave se basarán en la intención del piloto y en la situación general del tránsito,

14.2.4 Procedimientos para las aeronaves:

- a) Si no puede obtenerse una autorización previa, el piloto deberá, si es posible, desviarse de la derrota organizada o sistema de rutas,
- b) Ascender por encima o descender por debajo del espacio aéreo RVSM, en caso de no poder mantener el nivel de vuelo autorizado o no sea posible mantener separación lateral longitudinal o vertical convencional,
- c) Establecer comunicaciones en la frecuencia en uso 128.2 MHz, 123.9 MHz, 123.7 MHz, 10024, 6649, 88556, 10096, 5526 MHz
- d) En la frecuencia 121.5 MHz de emergencia , 123.45 MHz, alertando a las aeronaves a intervalos apropiados, en idioma inglés la siguiente información:
 - Indicativo de llamada de aeronave
 - Posición de la Aeronave
 - Niveles de vuelo que se dejan y los que son cruzados
 - Hora en que se inicia el ascenso o descenso
 - Hora que alcanzó el nivel de vuelo
 - Código SSR accionado
 - Intenciones
- e) Vigilará si existe tránsito con el que pueda entrar en conflicto, tanto por medios visuales como por referencia al ACAS (TCAS)
- f) Encenderá todas las luces de identificación y anticollisión
- g) Mantendrá activado en todo momento el respondedor SSR
- h) Iniciará las acciones necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave.

14.2.5 El ATC tomará todos los recaudos necesarios para coordinar con todas las FIR afectadas dentro de su área de influencia, los detalles y datos esenciales de la contingencia, así como la naturaleza de su origen, sector afectado, aeronave/s involucrada/s y el tiempo de duración si se conoce éste último.

14.2.6 El ATC informará a las FIR involucradas en su área de influencia, el momento en que se reanuda el servicio normal y la forma en que se encaminarán los tránsitos afectados.

APENDICE 4

PLANES DE VUELO REPETITIVOS ENTRE LA REPUBLICA DE ARGENTINA Y EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

1. FECHA DE EFECTIVIDAD: 20 de Marzo de 2014.

2. EXTENSION.

2.1. Este acuerdo se limita a los vuelos internacionales regulares que sobrevuelan las rutas que cruzan las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de Resistencia y La Paz, con origen y destino dentro de los mismos.

3. OBJETIVO.

3.1. El propósito de este Acuerdo Operacional se relaciona únicamente con la aplicación de los procedimientos a que se hace referencia en el Documento Gestión de Tránsito Aéreo (Doc. 4444 ATM/501) de la OACI uso de los planes de vuelo repetitivos-Apéndice 2.

4. PROCEDIMIENTOS

4.1. Presentación de los planes de vuelo repetitivos.

4.2. El explotador presentará, por los medios y a las direcciones que indique cada Estado, las listas RPL y/o sus enmiendas correspondientes al organismo designado con, por lo menos, quince (15) días de antelación a la fecha de validez y las modificaciones se presentarán con SIETE (7) días de antelación.

4.3. Las cancelaciones permanentes se informarán en la forma descrita en el párrafo 4.2, pero con una antelación mínima de siete (7) días.

4.4. Las listas de Planes de vuelo repetitivos deberán presentarse en la forma prescrita por la OACI en DOC 4444 ATM/501, apéndice 2, párrafo 6,7 y 8. Las fechas deberán ser indicadas en términos de día, mes, año (dd,mm,aa).

4.5. Las listas RPL deberán contar con el nombre completo, dirección y teléfono del operador responsable.

4.6. Las listas RPL deberán ser numeradas en forma correlativa.

5. CONTROL DE ACEPTACION

5.1. La Oficina RPL de Bolivia y Centro RPL de la Argentina, encargados de la recepción de las listas RPL, informarán al explotador por los medios más apropiados, la recepción y la aceptación de sus listas de RPL o sus modificaciones.

5.2. El explotador deberá asegurarse de la aceptación de su lista de RPL por todos los organismos involucrados, designados por los Estados, antes de la fecha de validez de los RPL de la lista.

5.3. El explotador continuará presentando normalmente los Planes de Vuelo (FPL) aún cumplida la fecha de validez propuesta hasta recibir la confirmación de la aceptación de su lista de RPL por los organismos designados por los Estados.

5.4. Los centros RPL o las dependencias así asignadas para la recepción de las listas deberán contar con acuerdos multilaterales para la aceptación de los RPL.

5.5. En las listas no se utilizara el término UFN, debiéndose colocar fecha final de validez.

5.6. Los Centros de RPL o las dependencias así designadas para la recepción de las listas se informarán recíprocamente, a través de AFTN/AMHS, correo electrónico o facsímil de la aceptación de la lista de RPL y sus enmiendas. En caso de ser utilizado el facsímil, una vez normalizado el circuito AFTN/AMHS deberán ser transmitidos por este medio.

5.7. Los Centros de RPL o las dependencias ATS así designadas por los países signatarios de este acuerdo informarán a los explotadores la ACEPTACIÓN o la NO ACEPTACIÓN de los RPL presentados.

6. RECEPCION DE LISTAS RPL.

6.1. Punto de contacto: Bolivia

OFICINA	AMHS/AFTN	Email	FAX
Unidad ATM- Oficina Centro RPL	SLLPYRYB	rpl@asana.bo	591-2-2316686
ACC/LA PAZ	SLLPZQZX	supervisor.acc@asana.bo	591-2-2810203
Centro CCAM	SLLPYSYX	Por designar	591-2-2810204

6.2. Punto de contacto: Argentina

OFICINA	AMHS/AFTN	Email	FAX
ACC EZEIZA	SAEZZRZX SABAYRYX		Supervisor ACC: (5411) 44802210/19 Interno: 57542 Tel/Fax:(5411)44802344 / ALTN: (5411) 44802220/2269 (5411) 44802210/19 Interno: 57344 Datos de Vuelo: (5411) 44802203/44802265 (5411) 44802210/19 Interno: 57203/57265
ACC MENDOZA	SAMEZRZX SABAYRYX		(54261) 4487486 (54261) 4488986/4488840 Interno: 65337
ACC CORDOBA	SACZRZX SABAYRYX		(54351) 4335350 - 4756448
ACC RESISTENCIA	SAREZRZX SABAYRYX		(543622) 4440939 o 4436291/92/93 Interno: 32138/32195
ACC COMODORO RIVADAVIA	SAVCZRZX SABAYRYX		(54297) 4548375 o 4548355 Interno: 50519

7. MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

7.1. El intercambio de mensajes ATS relacionados con el desarrollo de cada vuelo con Plan de vuelo RPL, así como la aplicación de procedimientos complementarios a los enunciados, se efectuarán de conformidad con los principios contenidos en el (APENDICE 3 DEL Doc. 4444 ATM / 501) de la OACI.

7.2. Asimismo se tendrá en cuenta:

- 1.- Mensajes de salida (DEP): este mensaje activará el RPL.
- 2.- Mensajes de demora (DLA): se transmitirán cuando la demora en la hora prevista de partida exceda los treinta (30) minutos.
- 3.- Mensajes de cancelación de Plan de Vuelo (CNL): se transmitirán cuando se anule un vuelo un día determinado. Este mensaje se cursará el día de la cancelación del vuelo.
- 4.- Mensajes de modificación (CHG): se transmitirán cuando se produzcan cambios de índole temporal, en un día determinado en un plan de vuelo repetitivo.

NOTA: Para los mensajes mencionados anteriormente, se utilizará como canal de coordinación principal la red AFTN-AMHS y como secundario el Circuito Oral ATS.

8. DIVULGACION

- 8.1.** Los Estados signatarios deberán incluir en la Sección ENR de sus respectivos AIP, las disposiciones pertinentes para los explotadores relacionados con la aceptación de Planes de Vuelo Repetitivos para los vuelos IFR regulares entre ambos Estados.

APENDICE 5

MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y CODIGOS SSR

ENTRE ACC/RESISTENCIA Y ACC/LA PAZ

Fecha de efectividad: 20 de marzo de 2014

1. MEDIOS DE COMUNICACION:

1.1 Los procedimientos de coordinación y transferencia establecidos en la presente carta de acuerdo operacional se efectuarán utilizando Circuito Oral ATS (REDDIG) como medio principal, y en caso de falla del mismo, se utilizarán como medios alternos el Discado Directo Internacional.

Medios de Comunicación	RESISTENCIA	LA PAZ
REDDIG	2036 Alternativos: 2067-2090	2551
Discado Directo Internacional	Tel/Fax: 54-362-4440939 Tel: 54 362)436291/92/93 int. 32138/32195	Tel/Fax: 591-2-2810203 Tel: 561-2-2114145
AMHS/AFTN	SAREZRZX SAREZQZX SAREZPZX	SLLPZRZX SLLPZQZX SLLPZPZX

2. ASIGNACION CODIGOS TRANSPONDEDOR SSR:

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

2.2 Códigos SSR asignados en el Doc. 8733 OACI para Argentina y Bolivia son los siguientes:

CODIGO SSR PARA ARGENTINA		CODIGO SSR PARA BOLIVIA
0300/0377	0400/0477	3100/3177
0500/0577	0600/0677	
0700/0777	2500/2577	
2700/2777		