



Cuestión 6 del

Orden del Día: Otros asuntos

Revisión de la Carta de Acuerdo Operacional entre Paraguay y Brasil

(Presentada por Brasil)

RESUMEN	
<p>En esta nota de estudio se presenta la propuesta de actualización de la Carta de Acuerdo Operacional entre los ACC Curitiba y Asunción, con actualización del Apéndice 1 - <i>Tabla de referencia para la transferencia de responsabilidad en la red de rutas</i>, con miras a insertar la separación longitudinal de 40 NM GNSS a los mínimos aplicables, así como el uso del Circuito Oral ATS (REDDIG) como medio de comunicación principal para la coordinación entre los ACC, en inglés y los datos necesarios para la coordinación ATFM.</p>	
<p>Referencia:</p> <ul style="list-style-type: none">- Informe de la Reunión SAM ATSRO/5;- Informe Reunión SAM/IG/12;- Programa de Optimización de la Red de Rutas ATS de la Región Sudamericana;- PANS/ATM (Doc. 4444); y- Cartas de Acuerdo Operacional de los ACC involucrados.	
<p>Objetivos estratégicos de la OACI:</p>	<p><i>A - Seguridad Operacional</i> <i>B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i> <i>E - Protección del medio ambiente</i></p>

1 Antecedentes

1.1 La Reunión SAM/IG/15 reconoció que la reducción de la separación longitudinal, sea en un entorno operacional convencional, o radar, brinda una mayor eficiencia de las operaciones en la Región SAM.

1.2 Teniendo en cuenta que la reducción de la separación longitudinal de 10 minutos u 80 NM directamente a una separación de 20 NM en un entorno convencional, podría representar un impacto significativo en los procedimientos operacionales actualmente aplicados, la reunión SAM/IG/15 entendió conveniente analizar la reducción gradual en una primera fase, considerando una reducción de separación longitudinal de 40 NM.

1.3 En ese sentido, la reunión SAM/IG/15 formuló la siguiente Conclusión:

Conclusión SAM/IG/15-4: Reducción de la separación longitudinal entre las aeronaves en el espacio aéreo SAM

Que, tomando en cuenta los beneficios operacionales que se obtendrían de la reducción de la separación longitudinal de las aeronaves en el espacio aéreo SAM, los Estados:

- a) analicen la conveniencia de reducir la separación longitudinal de las aeronaves a 40 NM entre los FIRs adyacentes aplicando la Técnica del Número Mach;
- b) incluyan su aplicación en las Cartas de Acuerdo Operacionales; y
- c) la Secretaría incluya esta implantación en el Proyecto ATFM del GREPECAS y en su respectivo Plan de Acción.

2 Análisis

2.1 Teniendo en cuenta la mencionada conclusión de la reunión SAM/IG/15, se adjunta a esta nota de estudio propuestas de cambios en la Carta de Acuerdo entre los ACC Curitiba y Asunción, con miras a introducir la separación longitudinal de 40 NM, así como el uso del Circuito Oral ATS (REDDIG), como medio de comunicación principal para la coordinación entre los ACC, en inglés.

3 Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar conocimiento de la información suministrada en esta nota de estudio;
- b) analizar las actualizaciones y ajustes propuestos en la Carta de Acuerdo Operacional entre los ACC Curitiba y Asunción, con los respectivos Apéndices, que figura en el **Apéndice A** de esta nota de estudio, en especial la inserción de la separación longitudinal mínima de 40 NM GNSS y el uso del Circuito Oral ATS (REDDIG) como medio de comunicación principal para la coordinación entre los ACC, en inglés, y los datos necesarios para la coordinación ATFM y firmarla para su entrada en vigencia en la fecha 12 de diciembre de 2015.

APÉNDICE A

**REVISIÓN DE LA
CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL
ENTRE PARAGUAY (ACC ASUNCIÓN)
Y BRASIL (ACC CURITIBA)**

APENDICE 1 a la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área de Asunción y Curitiba

TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

Ruta ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por:				Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimas aplicables para la separación longitudinal	
	ACC CURITIBA		ACC ASUNCIÓN			NM	Observaciones
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
B688 (a) (c)	2		1		FOZ (c) (b) 25°35'00"S/054°30'13"W	40 NM GNSS (h) (i) (j)	a) Los vuelos por debajo del nivel 200 y/o aquellos que salen o llegan a la TMA Foz del Iguazú serán coordinados directamente entre los ACC Asunción y el APP Foz del Iguazú y serán objeto de otro acuerdo operacional.
A307 (a) (c)	2		1				b) Para vuelos del FL 200 hasta FL 240. que van a cruzar por encima de la TMA Foz del Iguazú.
A311 (a) (c)	2		1				c) En conformidad con el Plan de Asignación de Códigos SSR de la OACI para las Regiones CAR/SAM.
W13 (a) (c)	2		1				d) Ruta de un solo sentido desde VOR CGO hasta VOR VAS.
Z5 (a) (c)	2		1				e) UM799 - Además de coordinar con el ACC Asunción, el ACC Curitiba informará al ACC La Paz acerca de cualquier vuelo. en la ruta UM799, sentido FIR Asunción, 20 minutos antes del punto REMEK, informando su nivel de vuelo y el estimado en REMEK.
A431(a) (c)	2		1				f) UM799 – Además de coordinar con el ACC CURITIBA, el ACC ASUNCION informará al ACC La Paz acerca de cualquier vuelo en la ruta UM799, sentido FIR CURITIBA, 20 minutos antes del punto REMEK, informando su nivel de vuelo y el estimado en REMEK y ARGOS.
W 34(a) (c)	2		1				g) UM402 – Además de coordinar con el ACC La Paz, el ACC ASUNCION informará al ACC Curitiba acerca de cualquier vuelo en la ruta UM402, sentido FIR LA PAZ, 20 minutos antes del punto REMEK, informando su nivel de vuelo y el estimado en REMEK
A428	2		1		GEMAS (c) 24°20'42"S/054°18'48"W		
A430	2		1		PONTA PORÃ (c) 22°33'00"S/055°42'26"W		
W1	2		1		KALAD (c) 23°43'08"S/055°29'18"W		
W2	2		1		FOZ (c) 25°35'00"S/054°30'13"W		
UB688 (a)	2		1				
UL531 (a)	2		1				
UM548	2		1		FOZ (c) 25°35'00"S/054°30'13"W		

Ruta ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por:				Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimas aplicables para la separación longitudinal	
	ACC CURITIBA		ACC ASUNCIÓN			NM	Observaciones
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
UL216	2		1		FOZ (c) 25°35'00"S/054°30'13"W	40 NM GNSS (h) (i) (j)	h) En caso de no ser posible la aplicación de la separación de 40 NM GNSS , por motivos técnico o operacional, será aplicada una separación longitudinal mínima de 80 NM o diez (10) minutos entre aeronaves que vuelan en el mismo nivel de vuelos, i) Si no se puede aplicar la separación "a", por razones técnicas u operativas, una separación longitudinal mínima de diez (10) minutos entre aeronaves que vuelan en el mismo nivel, j) La separación se incrementará en 5 minutos cuando fallen los enlaces orales del Servicio Fijo ATS.
UL216 (a)	1		2		ARVOP(c) 22°16'01"S/056°36'57"W		
UL301 (d)	2		-		BOLIR 24°56'00"S/054°55'49"W		
UM 403	2		1		REBOX (c) 23°24'23"s/055°30'53"W		
UM544	2		1		AKSUL (c) 22°33'00"S/055°47'10"W		
UM799 (f) (g)	2		1		REMEK (c) 20°37'59"S/058°06'47"W		
UW 48	2		1		FOZ (c) 25°35'00"S/054°30'13"W		
UW 66							

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)

En Representación de Brasil:

Eduardo Miguel Soares - Cel Av
 Adjunto del Subdepartamento de Operaciones del
 Departamento de Controle de Tránsito Aéreo
 DECEA BRASIL

En Representación de Paraguay:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 Director de Aeronáutica - DINAC

RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN CASO DE CONTINGENCIA EN LA FIR CURITIBA				
CONTINGENCIA TOTAL EN LA FIR CURITIBA				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTO TRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR BRASILIA	FIR ASUNCIÓN	POLUT UW29 VORCGR UM 544 AKSUL	POLUT AKSUL	FL340 o FL360
		PANAM UM532 TEMED UW48 FOZ	PANAM FOZ	FL340 o FL360
FIR ASUNCIÓN	FIR BRASILIA	FOZ UW48 TEMED UM532 PANAM	FOZ PANAM	FL290
		AKSUL /UM544 VOR CGR /UW29 PULOT	AKSUL PULOT	FL250
FIR AMAZONICA	FIR ASUNCIÓN	TOSAR UM799 REMEK	TOSAR REMEK	FL360
FIR ASUNCIÓN	FIR AMAZONICA	REMEK /UM799 TOSAR	REMEK TOSAR	FL350

Eduardo Miguel Soares - Cel Av
 Jefe del Segundo Centro Integrado de Defensa Aérea y
 Controle del Transito Aéreo
 DECEA BRASIL