



Cuestión 6 del

Orden del Día: Otros asuntos

Revisión de la Carta de Acuerdo Operacional entre Perú 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 Amazónico y Lima, 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.</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 Amazónico y Lima, 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 Amazónico y Lima, 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 PERÚ (ACC LIMA)
Y BRASIL (ACC AMAZÓNICO)**

	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA DE EL PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
	Fecha: 23/10/2015	Página: Página 1 de 23	

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA DEL PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)

LIMA PERU, 23 DE OCTUBRE DE 2015

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 2 de 23	

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL SUSCRITA ENTRE LOS CENTROS DE CONTROL DE AREA DE LIMA Y AMAZÓNICO

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Fecha de Efectividad: 12 de Diciembre 2015, 00:01 UTC

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) LIMA y Amazónico, los puntos de transferencia de control y comunicaciones, y detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre los centros de control, partes de esta Carta de Acuerdo Operacional.

1.3 Extensión

1.3.1 Los procedimientos contenidos en esta CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL suplementan o detallan, cuando así se requiera, los procedimientos prescritos por los Estados firmantes, contenidos en sus Regulaciones Aeronáuticas, en concordancia con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR's mencionadas en el numeral 1.2.1.

2 ENCAMINAMIENTO DEL TRÁNSITO AÉREO


2.1 Rutas ATS

2.1.1 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 (**APENDICE 1** a esta Carta de Acuerdo Operacional).

NOTA: Se puede utilizar trayectorias que difieran de lo estipulado en el párrafo 2.1.1, bajo previa coordinación y acuerdo entre ambos Centros de Control, cuando surjan circunstancias que afecten la seguridad del vuelo.

2.1.2 Ingreso de Aeronaves sin Plan de Vuelo

2.1.3 **PROHIBIDO** el ingreso de aeronaves a las FIR LIMA y Amazónica sin la presentación del Plan de Vuelo respectivo. 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.

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA DE EL PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 3 de 23	

3 SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

3.1 Coordinación necesaria cuando se proporcione solamente Servicios de Información de Vuelo y Alerta

3.1.1 Cuando se proporcione solamente 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.
- d) Código SSR
- e) Cualquier otra información pertinente.

3.1.2 El Centro de Control de Área que origine el tráfico, transmitirá la información indicada por lo menos *veinte (20) minutos* antes que la aeronave salga de la Región de Información de Vuelo.

4. SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA


4.1 Transferencia de responsabilidades 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** de 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 demorar 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.

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 4 de 23	

- 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 cuando asuma la responsabilidad indicada en los párrafos anteriores a menos que este así lo solicite.
- 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, considerando las diferencias publicadas por cada Estado.
- 4.1.8 El código SSR deberá ser incluido junto a la proposición de transferencia de control. Sino 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 cuando sea estrictamente necesario.
- 4.1.9 A menos que se hayan hecho arreglos previos, ninguna aeronave podrá cruzar el límite común de ambas FIR, si la misma no dispone de equipo transpondedor operativo. La misma deberá identificar en la clave previamente asignada.

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 evolución 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, médicas/humanitarias, mantenimiento o primera entrega.

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.

- 4.2.3 Las aeronaves NO certificadas RVSM, o que hayan perdido en ruta su capacidad RVSM, de acuerdo a la lista de equipo mínimo (MEL), serán transferidas con niveles de vuelo disponibles por debajo de FL290 o por encima de FL410. Se exceptúan aquellas que trata el numeral 4.2.2.

4.3 Mínimos de separación aplicables durante la transferencia de control

- 4.3.1 Separación Longitudinal

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA DE EL PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 5 de 23	

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 El mínimo de separación vertical aplicable entre los vuelos que vayan a ser transferidos en la misma ruta ATS o en rutas o trayectorias convergentes, no será inferior al que se especifica en la tabla siguiente:

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 médicas/humanitarias.


4.4 Niveles de vuelo utilizados

4.4.1 Excepto los casos definidos en el **APÉNDICE 1** de esta Carta de Acuerdo Operacional, a todo tránsito aéreo IFR que ingrese o salga de la FIR LIMA y/o FIR AMAZONICA según corresponda, utilizando, o no, el espacio aéreo RVSM, deberá aplicarse los niveles de crucero de acuerdo con el Anexo 2 al convenio de Aviación Civil Internacional, Apéndice 3. (**APÉNDICE 2** de esta Carta de Acuerdo Operacional).

NOTA 1: Se puede utilizar niveles de vuelos que difieran de lo estipulado en el párrafo anterior, previa coordinación y acuerdo entre ambos Centros de Control, cuando surjan circunstancias que afecten la seguridad de vuelo.

NOTA 2: Para los vuelos VFR se aplicará la franja de niveles de vuelos observándose el límite superior para vuelos visuales aplicable a cada FIR. (**FL145 para FIR Amazónico y FL195 para FIR LIMA**).

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

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 6 de 23	

4.4.3 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.

4.4.4 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.

5 COORDINACION GENERAL


5.1 El ACC transferencia debe proporcionar la siguiente información a la ACC aceptar por lo menos veinte (20) minutos y no más de sesenta (60) minutos antes de que el avión del ETO en el punto de transferencia de control y, en todo caso, en Idioma en Inglés:

- a) distintivo de llamada de la aeronave
- b) Tipo de aeronave
- c) acelerar en KT o MACH, si es necesario
- d) el punto y la hora estimada de la transferencia de punto de control
- e) Nivel de vuelo
- f) La parte restante de la trayectoria de vuelo al destino si el aceptar informe del ACC no tiene el plan de vuelo
- g) Código SSR;
- h) aeronaves de capacidad RVSM
- I) Cualquier otra información pertinente

5.2 Intercambio de mensajes ATS

5.2.1 La coordinación previa a la transferencia de control se efectuará mediante el intercambio de los mensajes ATS prescritos para estos fines en las Regulaciones Aeronáuticas de cada Estado, en concordancia con lo estipulado en el DOC 4444-ATM/501 (Gestión de Tránsito Aéreo) de la OACI y en especial de los siguientes:

- RPL - Plan de vuelo repetitivo
- FPL - Plan de vuelo presentado
- DEP - Despegue
- EST - Estimada al límite
- CHG - Modificación
- CDN - Coordinación
- ALR - Alerta
- DLA - Demora

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA DE EL PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 7 de 23	

5.2.1.1 Se utilizará Circuito Oral ATS (REDDIG) como medio de comunicación principal para la coordinación entre los ACC.

Para transferências procedentes da FIR AMAZÔNICA para a FIR LIMA

ROTAS	REDDIG	TELEFONE DIRETO
TODAS	6052 (Lima Oriental)	+51 - 1 - 575 5108

SUPERVISOR ATS ACC-IM	6060	+51 - 1 - 5751995
		+51 - 1 - 5750886
		+51 - 1 - 7081158


Para transferências procedentes da FIR LIMA para a FIR AMAZÔNICA

ROTAS	REDDIG	TELEFONE DIRETO
TODAS	3655 (Amazônico- principal)	5592-3652-5317
	3653 (Amazônico- secundario)	5592-3652-5318

SUPERVISOR ATS ACC-AZ	3665 / 3663 (Amazônico)	5592-3652-1401
-----------------------	-------------------------	----------------

5.1.1.1 En caso de falla en los Circuitos Orales ATS, se utilizarán como mejores alternativos, los siguientes sistemas, de a bordo con el siguiente orden de prioridad:

LIMA	AMAZÔNICO
AFTN: SPIMZQZX	AFTN: SBAZZQZX
TELFAX ACC LIMA +51 - 1 - 4141435	TELEFONE ACC AMAZÔNICO (55-92) 3652-5317 / 3652-1401
LIMA-SUPERVISOR +51 - 1 - 5755108 (trocar)	SALA PLN DO ACC AMAZÔNICO (55-92) 3652-5373

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 8 de 23	

5.1.1.3 En las direcciones de los mensajes ATS se utilizará el indicador del lugar publicado por la OACI, los designadores de cuatro (4) letras que se señalan a continuación:

- ACC - Mensajes correspondientes a vuelos IFR ZQZX (Amazónica y LIMA)
- Mensajes correspondientes a vuelos VFR ZFZX (LIMA) ZQZX (Amazónico)
- ARO - Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (PERU) SVMIFYX

5.1.1.4 Excepto por lo que se refiere a la transmisión de planes de vuelo repetitivos, los que serán objeto de otra Carta de Acuerdo, el intercambio de información se efectuará, normalmente como se indica en el **APÉNDICE 3** a esta Carta de Acuerdo Operacional.

5.1.1.5 El centro transferidor notificará al centro aceptante los cambios importantes en los datos transmitidos por el circuito oral ATS (REDDIG) o bajo la forma 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.
- c) Cambios de Niveles.
- d) Cualquier desviación significativa de la ruta original de la aeronave.

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, expedición de permisos iniciales, o para autorizar cambios en el plan de vuelo, será igual o superior a **VEINTE (20) MINUTOS, PERO NO MÁS DE SESENTA (60) MINUTOS** de vuelo para el punto definido para la transferencia de control.

5.2.2 Cuando el centro de control aceptante manifieste no haber recibido el respectivo plan de vuelo por fallas en la red AFTN, ambas dependencias registrarán la falla. En este caso, el centro de control transferidor deberá informar vía canal oral, con la anticipación prescrita en el numeral 5.2.1, la siguiente información:

- a) Plan de vuelo actualizado.
- b) Punto de transferencia y hora estimada sobre dicho punto.
- c) Nivel o altitud de vuelo.
- d) Ruta de vuelo.
- e) Límite de autorización si fuese diferente del aeródromo de destino.
- f) Código SSR.

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA DE EL PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 9 de 23	

- g) Aprobación o no de RVSM.
- h) Cualquier otra información pertinente.

5.3 Coordinaciones para operaciones de aeronaves sin aprobación RVSM a volar en el espacio aéreo RVSM

5.3.1 Las coordinaciones para operaciones de aeronaves sin aprobación RVSM (aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o razones médicas/humanitarias) volarán en el espacio aéreo RVSM según el mismo proceso de los párrafos anteriores, excepto en cuanto a los mensajes de estimado (EST).

5.3.1.1 Los mensajes de estimado (EST) para todas las aeronaves sin aprobación RVSM (aeronaves de Estado, mantenimiento, primera entrega o médicas/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 60 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.

5.3.1.2 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.

5.3.2 Coordinación oral de mensajes de estimado (EST) para operaciones de aeronaves sin aprobación RVSM.

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

5.3.2.2.1 Caso de ser aplicable, deberá incluirse al final del mensaje de estimado 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”.

5.3.2.3 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

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 10 de 23	

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.

5.4 Suspensión de las operaciones RVSM

5.4.1 Los ACC LIMA y Amazónico coordinarán los procedimientos para la suspensión del RVSM dentro de las áreas afectadas en las FIR LIMA y Amazónica, cuando existan informes de pilotos sobre turbulencia mayor que la moderada.

5.4.2 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 **APENDICE 4** de esta Carta de Acuerdo Operacional.

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

5.5 Coordinaciones ATFM

5.5.1 Las coordinaciones con medidas ATFM entre los ACC deberán contener al menos las siguientes informaciones:


- a) Nombre del Órgano que solicitó la medida ATFM;
- b) Horario previsto para comenzar la medida ATFM;
- c) Si es posible, el tiempo estimado para el mantenimiento de la ATFM medida;
- d) Finalización de la medida ATFM;
- e) Aeródromos, Sectores ATC, TMA, FIR involucradas en las medidas ATFM; y
- f) Tipos de separaciones asociados con las medidas ATFM, es decir, el ajuste del tiempo, la distancia, el radar y el no radar;

5.5.2 Los supervisores de los ACC, en coordinación con la una Unidad de Gestión de Flujo (FMU) o una Posición de Gestión de Flujo (FMP), deben asegurarse de que los ATCO bajo su responsabilidad son conscientes de las medidas ATFM adoptadas.

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

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA DE EL PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 11 de 23	

- 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** Caso sea necesario, se aplicarán los procedimientos de contingencia descritos en los **Apéndice 5 (Amazónico)** y **Apéndice 6 (LIMA)**

8 REVISIONES

8.1 Criterios y Fecha para revisiones


- 8.1.1 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 Regulaciones Aeronáuticas de los Estados Involucrados, 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.
- 8.1.2 En el caso de nuevas instalaciones y/o de modificación de las actuales, o cualquier otro caso, el Estado interesado propondrá la enmienda pertinente.
- 8.1.3 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 a partir de la nueva fecha de efectividad que sea adoptada.

NOTA: Las Enmiendas que puedan ser laboradas por cualquier de los Estados involucrados con esta Carta de Acuerdo, podrán hacerla a través de coordinación directa, solamente aplicable a los Apéndices, y deberán ser firmados por las autoridades competentes de cada Estado. Los nuevos Apéndices actualizados deberán ser firmados en dos documentos originales y ser enviado por servicio postal para la autoridad competente del otro Estado signatario del acuerdo. El Estado que recibe los dos Apéndices firmados tendrá que firmarlos, y agregar uno a su Carta de Acuerdo y enviar el otro documento, firmado, para el otro Estado signatario, también por servicio postal.

9 DIVULGACIÓN

9.1 Responsabilidad de los Estados

- 9.1.1 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.

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 12 de 23	

9.1.2 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.

10 DISPOSICIONES TRANSITORIAS

10.1 Acuerdos anulados o reemplazados

10.1.1 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.



10.3 La presente Carta de Acuerdo Operacional fue firmada en la ciudad de xxxxxx, xxxxx, el día xx de xxxxxx de 2015.

Firmado en xxxxxxxx, xxxxxxxx el xx de xxxxxxxx de 2015

En representación de Perú:

En representación de Brasil:


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

 INAC <small>INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL</small> <small>VENEZUELA</small>	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
	Fecha: 10/10/08	Página: Página 13 de 23	


**APÉNDICE 1 de la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre
los Centros de Control de Área LIMA y Amazónico**

TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

Ruta ATS	Tabla de niveles a ser asignados por		Puntos de transferencia (COORDINADAS)	Mínimos aplicables para la separación longitudinal	
	ACC LIMA	ACC AMAZÓNICO		NM	Observaciones
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
B 552 (a) (f)	1	2	KEBOM 08° 00'00"S/073°40'40"W	40 NM GNSS (g)(h)(i)	a) Aeronaves hacia FIR Lima harán contacto directamente con Pucallpa APP, frecuencia 118.1 MHZ. b) Los vuelos procedentes de la FIR Lima o la FIR Amazónica por abajo del nivel de vuelo FL200 serán coordinados directamente por el ACC respectivo con el APP Amazonas; c) UL300 y UL306 son Rutas convergentes en el punto de notificación SELVA; d) Las rutas UR559 y UL300 cruzan los límites de la FIR/UTA Amazónica y FIR Lima en los puntos
A566 (b) (f)	1	2	LETÍCIA VOR 04°11'42"S / 069°56'26"W		
UL300 (d) (e)	1	2	OSORA 05°42'58"S/072°56'34"W		
	2	1	SELVA 09°31'18"S/072°11'08"W		
UL306 (c) (d)	1	2	SELVA 09°31'18"S/072°11'08"W		
UR559 (d)	1	2	POSKA 05°06'23"S/072°48'43"W		

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 14 de 23	

	2	1	ASOLA 09°47'42"S/070°58'23"W	<p>de notificación, respectivamente: POSKA/ASOLA y OSORA/SELVA;</p> <p>e) La separación se incrementará en 5 minutos cuando fallen los enlaces orales ATS;</p> <p>f) En las aerovías B552 y A556 el nivel mínimo de vuelo es el FL150 en la FIR Amazónica. Los vuelos procedentes de la FIR Lima por estas aerovías y por debajo de FL150, seguirán DCT en la FIR Amazónica, recibiendo los servicios de información de vuelo y alerta por el ACC Amazónico.</p> <p>g) 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.</p> <p>h) 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.</p> <p>i) La separación se incrementará en 5 minutos cuando fallen los enlaces orales del Servicio Fijo ATS.</p>
UA321/ UM784	1	2	LIMPO 04°53'18"S/072°21'59"W	
A566 (b) / UA566 (f)	1	2	LETICIA VOR 04°11'42"S/069°56'26"W	
UM527	1	2	SIGOB 08°28'16"S/ W73°20'18"	
UM530	1	2	KUDKU 06°46'46"S/073°37'53"W	

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 15 de 23	


APÉNDICE 2 de la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área LIMA y Amazónico

Anexo 2 al convenio sobre aviación Civil Internacional – Apéndice 3 Tabla de niveles de crucero. Los niveles de crucero que han de observarse cuando así lo exija este anexo son los siguientes:

- a) en las áreas en que, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea y de conformidad con las condiciones especificadas en los mismos, se aplique una separación vertical mínima (VSM) de 300 m (1000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive:

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
0			-	-	-	0			-	-	-
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(a)	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(b)	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195(b)	5 950	19 500	200	6 100	20 000			
210	6 400	21 000				220	6 700	22 000			
230	7 000	23 000				240	7 300	24 000			
250	7 600	25 000				260	7 900	26 000			
270	8 250	27 000				280	8 550	28 000			
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			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

- (a) Nivel de vuelo visual máximo utilizable en la FIR AMAZÓNICA
(b) Nivel de vuelo visual máximo utilizable en la FIR LIMA


CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 16 de 23	

APÉNDICE 3 de la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área LIMA e Amazónico

TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS.

Fecha de efectividad: 18 de Diciembre de 2008

TIPO DE MENSAJE	CIRCUNSTANCIAS EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LIMITE PARA LA TRANSMISION	MEDIOS A UTILIZAR
FPL	TODOS LOS VUELOS	INMEDIATAMENTE DESPUES DE SER PRESENTADO	AFTN. Medio alternado: FAX
DLA	SEGUN SEA NECESARIO	INMEDIATAMENTE DESPUES DE SER PRESENTADO	AFTN. Medio alternado: FAX
EST	TODOS LOS VUELOS	VEINTE (20) MINUTOS ANTES DE LA HORA ESTIMADA AL PUNTO DE TRANSFERENCIA (CUANDO EL TIEMPO DE VUELO LO PERMITA)	CIRCUITO ORAL ATS Medio alternado: FAX/AFTN
CHG	SEGUN SEA NECESARIO	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE, DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL ATS Medio alternado: FAX/AFTN
CDN	SEGUN SEA NECESARIO	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE, DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL ATS Medio alternado: FAX/AFTN
ALR	SEGUN SEA NECESARIO	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE, DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL ATS Medio alternado: FAX/AFTN
DEP	SEGUN SEA NECESARIO	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE	AFTN. Medio alternado: FAX
RPL	CONFORME ESPECIFICADO EN LA CARTA DE ACUERDO CORRESPONDIENTE.		


CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 17 de 23	

APÉNDICE 4 de la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área Amazónico y LIMA

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

Fecha de efectividad: 12 de Diciembre de 2015

DERROTA					
De 000° a 179°			De 180° a 359°		
Vuelos IFR			Vuelos IFR		
Nivel de vuelo	Metro	Pies	Nivel de vuelo	Metro	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			

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
Fecha: 23/10/2015	Página: Página 18 de 23	

APÉNDICE 5 de la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área Amazónico y LIMA

MEDIDAS DE CONTINGENCIA TOTAL O PARCIAL EN LA FIR AMAZÓNICO

1 FIR's AFECTADAS

AMAZÓNICA y LIMA

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 Amazónica, 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 y los arreglos de coordinación de contingencia es:



Denominación de la Agencia: Centro General de la 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
 Correo Electrónico: gnac@cgna.gov.br
 Puntos de contacto con el ACC Amazónico: Teléfonos: 559236525318; 559236521401
 REDDIG Región Belém: 3651; 3661
 REDDIG Región Manaus: 3663
 REDDIG Región Porto Velho: 3665
 AFTN: SBAZSQZX

2.3 En el caso de que ocurra una falla en las comunicaciones aire/tierra, 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 Amazónica, en caso de contingencia, serán activados por el CGNA, por medio de la publicación del NOTAM específico.

3 DISPOSICIONES APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ATS INVOLUCRADAS

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;

	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
	Fecha: 10/10/08	Página: Página 19 de 23	

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, sin perjuicio de las separaciones reglamentarias.

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 bajo las reglas de vuelo IFR de aeronaves que estén realizando vuelos de transporte aéreo regular nacional o internacional, vuelos de búsqueda y salvamento, aeronaves de Estado y vuelos de evacuación y auxilio. Los demás tipos de vuelo, estarán hacer previa coordinación y obtener la autorización del CGNA.

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 del sector que corresponda u otra designada, además de la frecuencia de Procedimientos de Radiodifusión de Información de Vuelo Aire/aire (123.45Mhz.) y reportar cualquier maniobra de subida o descenso que las circunstancias así lo exijan. El mensaje deberá contener:

	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
	Fecha: 10/10/08	Página: Página 20 de 23	

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 las FIR de Brasil, en función de un fallo parcial o total en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, serán activados por el CGNA, por medio de la publicación del NOTAM específico, con 48 horas de anticipación a su activación o lo antes posible

6 PROCEDIMIENTOS DE AUTO TRANSFERENCIA



6.1 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:

6.1.1 La dependencia ATS deberá:

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

6.1.2 El piloto deberá:



- a) Intentar contacto con la dependencia aceptante, 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.

 INAC <small>INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZUELA</small>	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
	Fecha: 10/10/08	Página: Página 21 de 23	



7 LIMITE DE PERMISO

7.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito aéreo debido a falla e la red fija de comunicaciones, pero se 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.

PROCEDIMIENTOS DE CONTINGÊNCIA ENTRE OS ACC AMAZÔNICO E LIMA				
CONTINGÊNCIA PARCIAL NA FIR AMAZÔNICA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/TRECHO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			FIXO	FL DE VOO
FIR LIMA	TMA MANAUS	SELVA UL306	SELVA	A ser definido pelo CGNA
TMA MANAUS	FIR LIMA	UL306 SELVA	SELVA	A ser definido pelo CGNA
FIR LIMA	TMA RIO BRANCO	LIMPO UA321 / KUDKU UM530	LIMPO / KUDKU	A ser definido pelo CGNA
TMA RIO BRANCO	FIR LIMA	UA321 LIMPO / UM530 KUDKU	LIMPO / KUDKU	A ser definido pelo CGNA
CONTINGENCIA TOTAL NA FIR AMAZÔNICA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/TRECHO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			FIXO	FL DE VOO
FIR LIMA	FIR BRASÍLIA	LIMPO UA321 RBC UM530 MIPAD	LIMPO MIPAD	FL330
FIR BRASÍLIA	FIR LIMA	MIPAD UM530 RBC UA321 LIMPO	MIPAD LIMPO	FL320
FIR LIMA	FIR PARAMARIBO	SELVA UL306 SIROS	SELVA SIROS	A ser designado pelo CGNA

 <small>INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZUELA</small>	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
	Fecha: 10/10/08	Página: Página 22 de 23	

FIR PARAMARIBO	FIR LIMA	SIROS UL306 SELVA	SIROS SELVA	A ser designado pelo CGNA
FIR LIMA	FIR GEORGETOWN	SIGOB UM527 DOBDA	SIGOB DOBDA	A ser designado pelo CGNA
FIR GEORGETOWN	FIR LIMA	DOBDA UM527 SIGOB	DOBDA SIGOB	A ser designado pelo CGNA
CONTINGENCIA TOTAL EM LA FIR AMAZÓNICA				
ORIGEN	DESTINO	RUTA/TRAMO	TRANSFERENCIA/ AUTO TRANSFERENCIA	
			FIJO	FL DE VUELO
FIR BRASÍLIA	FIR LIMA	DADOT UM409 VUMPI	DADOT VUMPI	FL320
		DADOT UL304 ISANI	DADOT ISANI	FL300
		GIKRO UZ21 MURAL UM402 FL320 MNS FL380 UA315 VAGAN	GIKRO VAGAN	FL320 y FL380
FIR LIMA	FIR BRASÍLIA	VAGAN UA315 MNS UW9 ATF UA317 XINGU	VAGAN XINGU	FL290
		VUMPI UL795 RONIL	VUMPI RONIL	FL330
		PAKON UM423 MORMA	PAKON MORMA	FL350
FIR LIMA	FIR LA PAZ	UGAGA UL793 UDIDI	UGAGA UDIDI	FL390
		PAKON UA300, FL390 MNS FL380, UM402 UBKAB	PAKON UBKAB	FL390 y FL380
FIR LA PAZ	FIR LIMA	GRAFO UL309 RBC UW17 FL350 MNS FL340 UR640 VUMPI	GRAFO VUMPI	FL350 Y FL340
		UBKAB UM402, FL370 MNS FL360, UA300 PAKON	UBKAB PAKON	FL370 y FL360

	CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL		
	Título: CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE LIMA (REPUBLICA PERU) Y EL CENTRO DE CONTROL DE AREA AMAZONICO (REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)		
	Fecha: 10/10/08	Página: Página 23 de 23	

APÉNDICE 6 de la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los Centros de Control de Área Amazónico y LIMA.

MEDIDAS DE CONTINGENCIA TOTAL O PARCIAL EN LA FIR LIMA

- 1** **FIR's AFECTADAS**

 AMAZÓNICA y LIMA