

REUNION BILATERAL
ATS / COM / AIS

ARGENTINA – URUGUAY

BUENOS AIRES, 12 / 13 de Mayo de 1999

NOMINA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

DIRECCION DE TRANSITO AEREO

JEFE DEL DEPARTAMENTO CONTROL OPERATIVO..... VCOM. JUAN CARLOS DELGADO

AUXILIAR DEPARTAMENTO INFORMACION AERONAUTICA..... VCOM. RICARDO SYKES

JEFE DE LA DIVISION SISTEMAS DE NAVEGACION AEREA..... MY. GUILLERMO RICARDO COCCHI

ASESOR DE LA DIRECCION DE TRANSITO AEREO..... SEÑOR EDUARDO RODINO

JEFE DE LA DIVISION ESPACIOS Y RUTAS..... SEÑOR BENITO CARRAL

DIRECCION DE COMUNICACIONES

JEFE DEL DEPARTAMENTO COMUNICACIONES Y ELECTRONICA..... MY. NELSON MARIO GARCIA

REGION AEREA CENTRO

JEFE ACC EZE..... CAP. ENRIQUE OSCAR VIDELA

INSTRUCTOR ACC EZE..... JORGE ROBERTO CORNELIO

URUGUAY

DIRECTOR DE CIRCULACION AEREA..... TTE. CNEL. (AV.) ALVARO QUIROS

DIRECTOR DE TRANSITO AEREO..... SEÑOR ALFREDO TARDAGUILA

JEFE DEL DEPARTAMENTO OPERATIVO DE TRANSITO AEREO..... SEÑOR JORGE ELISSALDE

SUB-JEFE DEL DEPARTAMENTO TECNICO DE TRANSITO AEREO..... SEÑOR ROBERTO ARCA

ASESOR DE CIRCULACION AEREA..... CAP. (AV.) GUALDEMAR GUTIERREZ

DIRECTOR DE LA DIVISION TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS..... SEÑOR OSCAR FARIA

SUB-JEFE DEL SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA..... SEÑORA GRACIELA MONZILLO



LISTA DE ASUNTOS TRATADOS

- ASUNTO 1:** Revisión de la Carta de Acuerdo Operacional entre los ACC EZEIZA y MONTEVIDEO.
- ASUNTO 2:** Revisión de la Carta de Acuerdo Operacional entre los ACC MONTEVIDEO y RESISTENCIA.
- ASUNTO 3:** Coordinación de procedimientos para el encaminamiento del tránsito aéreo por las aerovías B688 (FIR EZEIZA) y W25 (FIR MONTEVIDEO).
- ASUNTO 4:** Coordinación para la Implementación de acuerdo de Planes de Contingencias, conforme al proyecto SAM Y2K de la OACI, sobre la problemática del año 2000.
- ASUNTO 5:** Apéndice Comunicaciones (COM).
- ASUNTO 6:** Memorandum relativo al intercambio de Información Aeronáutica entre la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica de LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY y Fuerza Aérea Argentina, Comando de Regiones Aéreas, Dirección de Tránsito Aéreo, de la REPÚBLICA ARGENTINA.
- ASUNTO 7:** Transferencia de datos RADAR.



APENDICE 3

MENSAJES PARA CONTROL DE AFLUENCIA

1. FINALIDAD

Normalizar mensajes de control de afluencia.

2. ALCANCE

Dependencias de Control de Tránsito Aéreo.

3. DIRECTIVAS

Cuando se requiera implementar, modificar o cancelar un control de afluencia se enviarán mensajes vía AFTN o FAX (alternativa) de acuerdo a las siguientes normas:

a- Destinatario según corresponda:

SAEZZRZX - SAEZZTZR - SABEZTZX - SADDZTZX - SAEZZPZX - SABEZPZX - SADFZTZX - SUPEZPZX - SULSZPZX - SAREZRZX - SUMUYIYX - SBCWZQZX - SUPEZTZX - SULSZTZX

b- Originadores según corresponda:

SUEOZQZX - SUMUZAZX - SUMUZTZX - SAEZZRZX - SAEZZTZR - SABEZTZX

c- Formato del mensaje de implementación:

A PARTIR DE LAS.....UTC HASTA LAS.....UTC SE IMPLEMENTA CONTROL DE AFLUENCIA EN POSICION.....PARA RUTA/S.....Y DESTINO/S.....(DISCRIMINANDO ENTRE).....(REACTORES, CONVENCIONALES, SOBREVUELOS) CON INTERVALO DE.....MINUTOS POR RAZONES DE

d- Formato del mensaje de modificación:

REFERENTE A MI TXT N°.....GHO.....SE AUMENTA/REDUCE SEPARACIÓN A.....MINUTOS PTO CON MOTIVO.....

e- Formato del mensaje de cancelación:

REFERENTE A MI TXT N°.....GHO.....SE CANCELA CONTROL DE AFLUENCIA A PARTIR DE LAS.....UTC

**APENDICE 2
TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS**

TIPOS DE MENSAJES	CIRCUNSTANCIA EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LIMITE PARA LA TRANSMISION	MEDIOS A UTILIZAR
FPL	TODOS LOS VUELOS	INMEDIATAMENTE DESPUES DE SER PRESENTADO	AFTN/FAX/EXCEPCIONALMENTE CIRCUITO ORAL
CPL	TODOS LOS VUELOS	INMEDIATAMENTE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL/AFTN/FAX
DLA	SEGUN SEA NECESARIO	INMEDIATAMENTE DESPUES DE SER PRESENTADO	AFTN/FAX/EXCEPCIONALMENTE CIRCUITO ORAL
EST	TODOS LOS VUELOS	15 MINUTOS ANTES DE LA EST AL PUNTO DE TRANSFERENCIA (CUANDO EL TIEMPO LO PERMITA)	CIRCUITO ORAL/AFTN
CHG	SEGUN SEA NECESARIO	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	AFTN/FAX
CDN	SEGUN SEA NECESARIO	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL
ALR	SEGUN SEA NECESARIO	INMEDIATAMENTE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL/AFTN/FAX
CNL	SEGUN SEA NECESARIO	INMEDIATAMENTE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	AFTN/FAX/CIRCUITO ORAL

NOTA: FAX MONTEVIDEO: (5982) 601-4514 (Estación de Telecomunicaciones)
 FAX EZEIZA: (5411) 4480-2203 (ACC EZEIZA)
 (5411) 4480-2220 (Estación de Telecomunicaciones)

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.

APENDICE 1
TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

RUTA ATS	TABLA DE NIVELES Y DATOS SSR A SER ASIGNADOS POR:				PUNTOS DE TRANSFERENCIA CONVENIDOS POR CADA RUTA	MINIMOS APLICABLES PARA LA SEPARACION LONGITUDINAL (PARRAFO 6.2)	
	ACC EZEIZA		ACC MONTEVIDEO			MINUTOS (a)	OBSERVACIONES
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
UA 306	-		2		SARGO (b) 34°58'58"S-056°53'02"W	10	
UA 310	1		2		DARKA 35°17'58"S-056°15'02"W	10	
UL 324	1		2		KUKEN (b) 34°10'58"S-058°13'02"W	10	
UG 680	1		2		VOR / DME GUA (c) 33°00'40"S-058°36'50"W	10	
UA 432	1		2		VOR STO 31°26'05"S-057°59'03"W	10	
UB 449	1		-		VOR / DME GUA (c) 33°00'40"S-058°36'50"W	10	

[Handwritten signature]

APENDICE 1
TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

RUTA ATS	TABLA DE NIVELES Y DATOS SSR A SER ASIGNADOS POR:				PUNTOS DE TRANSFERENCIA CONVENIDOS POR CADA RUTA	MINIMOS APLICABLES PARA LA SEPARACION LONGITUDINAL (PARRAFO 6.2)	
	ACC E: ZA		ACC MON: IDEO			MINUTOS	OBSERVACIONES
1	FL	SSR	FL	SSR			
UA 318			2		PAPIX (b) 34°24'58"S-058°00'02"W	10	
UA 302	1				DORVO (b) 34°42'58"S-057°31'02"W	10	
UA 308	1				DORVO (b) 34°42'58"S-057°31'02"W	10	
A 310	1		2		DARKA 35°17'58"S-056°15'02"W	10	
G 680	1		2		VOR / DME GUA (c) 33°00'40"S-058°36'50"W	10	
B 555	1		2		VOR / DME GUA (c) 33°00'40"S-058°36'50"W	10	
UA 305	1				DORVO (b) 34°42'58"S-057°31'02"W	10	

[Handwritten signature]

APENDICE 1
TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

RUTA ATS	TABLA DE NIVELES Y DATOS SSR A SER ASIGNADOS POR:		ACC MONTEVIDEO		PUNTOS DE TRANSFERENCIA CONVENIDOS PARA CADA RUTA	MINUTOS (a)	OBSERVACIONES
	E: FL	C IZA SSR	FL	SSR			
1			3			5	6
CORREDOR SURBO	1		2		SURBO 34°26'58"S-057°57'38"W	10	(a) La separación se incrementará en 5 minutos cuando fallen los enlaces orales ATS.
A 314	1		2		PAPIX (b) 34°24'58"S-058°00'02"W	10	(b) Separación longitudinal mínima RADAR : -20 NM entre aeronaves de igual velocidad. -10 NM si la velocidad de la aeronave que precede es 20 KT. mayor (velocidad verdadera).
A 305	1				DORVO (b) (d) 34°42'58"S-057°31'02"W	10	(c) Para las rutas que utilicen el VOR/DME GUA las transferencias se efectuarán : 20NM DME antes del VOR/DME GUA para las aeronaves que ingresan al FII EZEIZA. Y sobre el VOR GUA para aeronaves que ingresen al FIR MONTEVIDEO.
A 306	-		2		SARGO (b) (d) 34°58'58"S-056°53'02"W	10	(d) No se aceptarán vuelos VFR en rutas: A 305 por posición DORVO y A 306 por posición SARGO.
UB 555	1		2		VOR / DME GUA (c) 33°00'40"S-058°36'50"W	10	
UA 314			2		PAPIX (b) 34°24'58"S-058°00'02"W	10	

OTA: "1" y " " ndican las series niveles de crucero IFR enumerados en el Apéndice C del An: 2 para las derrotas de 000° a 179° y de 180° a 359°, respectivamente.

6
/



cualquier otro aplicado de común acuerdo entre los ACC mencionados. Asimismo, por haberse incorporado al presente Acuerdo, se dejan sin efecto los siguientes Acuerdos Operacionales:

- a) Acuerdo Operacional estableciendo normas operativas para la coordinación de los vuelos que se desarrollen en el corredor SURBO, firmado en la ciudad de Buenos Aires, a los quince días del mes de Diciembre de 1988.
- b) Acuerdo Operacional para la utilización de Códigos SSR entre los CENTROS DE CONTROL DE ÁREA EZEIZA Y MONTEVIDEO para los vuelos IFR/VFR, firmado en la ciudad de Montevideo a los veintidós días del mes de Diciembre de 1995.

Firmada en la ciudad de Buenos Aires a los trece días del mes de Mayo de 1999.



En representación de Argentina: VCOM. JUAN CARLOS DELGADO
JEFE DEL DEPARTAMENTO CONTROL OPERATIVO
DIRECCION DE TRANSITO AEREO



En representación de Uruguay: TTE. CNEL. (AV.) ALVARO QUIROS
DIRECTOR DE CIRCULACION AEREA

IX- UTILIZACIÓN DE CÓDIGOS SSR ENTRE LOS CENTROS DE CONTROL DE ÁREA EZEIZA Y MONTEVIDEO PARA LOS VUELOS IFR/VFR

9.1 Procedimientos

9.1.1 Se establecen los siguientes procedimientos para la utilización de Códigos SSR por parte de los vuelos IFR/VFR, que se desarrollen entre los ACC EZEIZA y MONTEVIDEO.

9.1.2 El Centro de Control de Área Ezeiza utilizará las siguientes familias de códigos SSR asignados por la OACI:

INTERNACIONALES: 0300 - 0400 - 0500

NACIONALES: 1500 - 1600 - 1700.

9.1.3 El Centro de Control de Área Montevideo utilizará las siguientes familias de códigos SSR asignados por la OACI:

INTERNACIONALES: 6000 - 6100 - 7300

NACIONALES: 1100 - 1200.

9.1.4 Las aeronaves podrán mantener el código SSR de origen asignado por la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente, dentro del área de jurisdicción de ambos Centros de Control.

9.1.5 Los permisos de tránsito serán recibidos por parte del Centro aceptante con el código SSR asignado por el Centro transferidor. Dicho código será transmitido junto con el Plan de Vuelo Actualizado (CPL).

9.1.6 A menos que se coordine de otra manera, un código asignado será conservado por el Centro transferidor por un tiempo mínimo de dos (2) horas a partir del punto de transferencia, antes de que dicho Centro pueda asignarlo nuevamente a otra aeronave.

X- REVISIONES

10.1 El presente Acuerdo Operacional será revisado cuando los procedimientos indicados en el mismo o en sus Apéndices, resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, procedimientos suplementarios y planes regionales de la 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 modificaciones de las actuales, el inicio de la acción corresponderá al Estado causante. Respecto a cualquier otro caso el Estado propondrá la enmienda pertinente.

10.2 Si la enmienda afecta solamente a la información que se describe en los Apéndices 1, 2 y 3, el nuevo Apéndice revisado pasará a formar parte de este Acuerdo Operacional a partir de la nueva fecha de efectividad que sea adoptada.

XI- DIVULGACIÓN

11.1 Los Estados firmantes harán incluir en sus AIP - Parte ENR y en otros documentos, aquellas partes que estimen pertinentes.

11.1.1 Asimismo, las administraciones se comprometen dentro de sus respectivas jurisdicciones a instruir en forma directa sobre el contenido al personal de los Centros de Control involucrados.

XII- DISPOSICIONES TRANSITORIAS

12.1 A partir de la fecha de efectividad que se indica en el punto 1.1 los procedimientos que se describen en este Acuerdo Operacional anulan y reemplazan a

entre los que se indican para cada caso en el Apéndice 1 a este Acuerdo Operacional. 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.

VII- COORDINACIÓN

7.1 La coordinación previa a la transferencia se efectuará mediante el intercambio de los mensajes ATS prescriptos para estos fines en el Doc. 4444-RAC/501 de la OACI y en especial de los siguientes:

- FPL - Plan de vuelo presentado
- CPL - Plan de vuelo actualizado
- DLA - Demora
- EST - Mensaje de estima
- CHG - Modificación
- CDN - Coordinación
- ALR - Alerta
- CNL - Cancelación

7.1.1 Para la coordinación entre las dependencias se utilizarán los canales orales directos, AFTN o Fax en los casos que así se determine (Apéndice 2).

7.2 Intercambio de mensajes ATS.

7.2.1 Excepto por lo que se refiere a la transmisión de planes de vuelo repetitivos, los que son objeto de otra Carta de Acuerdo, el intercambio de información se efectuará normalmente como se indica en el Apéndice 2 a este Acuerdo Operacional.

7.2.2 El Centro transferidor notificará al Centro aceptante los cambios importantes en los datos transmitidos bajo la forma de mensaje CPL.

NOTA: Los cambios importantes incluirán, entre otros:

- a) Las notificaciones recibidas de las aeronaves indicando una variación en la velocidad media de un 5% en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo; y/o
- b) una variación de más de tres (3) minutos con respecto a la hora calculada sobre el punto de transferencia.

7.3 Mensajes ATS, intercambio y direcciones

7.3.1 Se acuerda utilizar los mensajes ATS prescriptos por el Doc.4444/RAC/501-Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, para el cumplimiento de la coordinación en el modo "simultáneo" entre las dependencias ATS, partes de este Acuerdo Operacional.

7.3.2 En las direcciones de los mensajes ATS, se utilizarán a continuación del indicador de lugar publicado por la OACI, los designadores de cuatro letras que se señalan a continuación:

ACC-Mensajes correspondientes a vuelos IFR ZQZX-ZRZX mensajes correspondientes a vuelos VFR ZFZX-ZRZX

ARO-Oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo YOYX.

7.4 Mensajes de Control de Afluencia (ver Apéndice 3).

VIII- SERVICIO DE ALERTA

8.1 La coordinación para la prestación del Servicio de Alerta recaerá sobre el Centro que tenga dudas respecto a la situación de la aeronave.

6.1.1 La responsabilidad para el suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo será transferida del Centro transferidor al Centro aceptante, cuando este último reciba indicación por la aeronave que está próxima a sobrevolar el punto de transferencia especificado en el Apéndice 1 a éste Acuerdo Operacional, u otro punto de transferencia acordado, conforme al párrafo 2.2.

6.1.2 El Centro aceptante no podrá alterar el permiso de tránsito hasta que la aeronave no haya sobrevolado el punto de transferencia, excepto que se coordine previamente.

La transferencia de comunicación será efectuada en forma simultánea con la transferencia de responsabilidad.

6.1.3 No será necesario que el Centro aceptante notifique al Centro transferidor cuando asuma la responsabilidad indicada en los párrafos 6.1.1 y 6.1.2, salvo que necesite hacer una corrección al permiso otorgado.

6.1.4 En el momento seleccionado para efectuar la transferencia de comunicación, el Centro transferidor autorizará a las aeronaves para que establezcan comunicación con la dependencia ATS correspondiente.

6.1.5 El código SSR asignado al vuelo considerado podrá ser mantenido.

6.1.6 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.

6.1.7 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.

6.1.8 Cuando no vaya a efectuarse la transferencia de control Radar, no se guiará vectorialmente a la aeronave de modo que se acerque a menos de cinco millas náuticas (5 NM) del límite del espacio aéreo del que sea responsable el Controlador Radar (límite FIR), excepto que se coordine previamente.

6.2 Mínimos de separación aplicables durante la transferencia

6.2.1 Separación longitudinal NO RADAR

6.2.1.1 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 para cada caso en el Apéndice 1 columnas 5 y 6 a este acuerdo.

6.2.2 Separación longitudinal RADAR

6.2.2.1 El mínimo de separación longitudinal Radar 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 para cada caso en el Apéndice 1 columna 6 a este acuerdo.

6.2.3 Falla en el sistema Radar o corte en el enlace directo

6.2.3.1 En caso de producirse una falla, tanto en alguno de los sistemas Radar (MONTEVIDEO o BAIREs) como en el enlace directo (Hot Line) se pasará a controlar con separaciones NO RADAR. (Ver Apéndice 1 columna 5).

6.2.4 Separación vertical

6.2.4.1 Normalmente las aeronaves serán autorizadas a sobrevolar el punto de transferencia manteniendo un nivel de crucero especificado que será seleccionado de

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.

1º) En Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC):

- a) **Diurno:** cancelar Plan de Vuelo IFR, continuando según las Reglas de Vuelo Visual.
- b) **Nocturno:** comunicarse con AEROPARQUE APROXIMACIÓN quien le instruirá para su regreso al aeródromo de salida o su encaminamiento al aeródromo de alternativa, previa coordinación entre AEROPARQUE APROXIMACIÓN y BAIRES CONTROL. BAIRES CONTROL coordinará con el ACC MONTEVIDEO el procedimiento a adoptar.

2º) En Condiciones Meteorológicas Instrumentales (IMC):

Diurno o Nocturno: comunicarse con AEROPARQUE APROXIMACIÓN quien le instruirá para su regreso al aeródromo de salida o su encaminamiento al aeródromo de alternativa, previa coordinación entre AEROPARQUE APROXIMACIÓN Y BAIRES CONTROL, BAIRES CONTROL coordinará con el ACC MONTEVIDEO el procedimiento a adoptar.

4.3 Tránsito Aéreo con destino al Aeródromo AEROPARQUE JORGE NEWBERY:

COLONIA TORRE coordinará el permiso de tránsito con AEROPARQUE APROXIMACIÓN a través del enlace oral directo establecido.

4.3.1 En caso de no disponibilidad del enlace oral directo se coordinará vía ACC MONTEVIDEO / ACC EZEIZA.

4.3.2 Dicho permiso se extenderá a partir de la posición SURBO e incluirá la siguiente información:

- a) Hora prevista de aproximación.
- b) Código SSR asignado.
- c) Altitud o nivel de vuelo (FL)
- d) Dependencia ATS y frecuencia con la que deberá comunicarse en SURBO.

V- SERVICIOS DE INFORMACIÓN DE VUELO

5.1 Se proporcionará Servicio de Información de Vuelo a los vuelos VFR/IFR que atraviesen el límite común de las FIR, únicamente cuando no se puedan utilizar las rutas establecidas por los motivos mencionados en los párrafos 2.2 y 3.3 respectivamente, excepto los vuelos VFR por el corredor visual N° 2, se efectuará la coordinación correspondiente. Esta coordinación incluirá la transmisión de la siguiente información sobre los vuelos en cuestión:

- a) partes apropiadas del plan de vuelo actualizado; y
- b) la hora en que se estime sobre el punto de transferencia acordado.

5.2 La información indicada se transmitirá por lo menos cinco (5) minutos antes que la aeronave salga de la Región de Información de Vuelo a cargo del ACC que la origine.

5.3 El Centro transferidor, asignará un nivel de vuelo apropiado coordinado previamente con el Centro receptor.

VI- SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA

6.1 Transferencia de responsabilidades y de comunicaciones aeroterrestres.

6
DLA

- a) condiciones meteorológicas adversas o
- b) se establezcan zonas restringidas, prohibidas o peligrosas no permanentes.
- c) contingencias previamente acordadas entre ambas Administraciones.

3.4 El tránsito VFR que atravesase el límite común de las FIR mencionadas, dentro de la FIR EZEIZA deberá utilizar los niveles de vuelo correspondientes a IFR, acorde con la aplicación de la tabla de niveles de crucero columnas 1 y 3, excepto el tránsito VFR que ingrese o salga por la ISLA MARTIN GARCIA por el corredor visual N° 2.

3.5 El tránsito aéreo con plan de vuelo VFR que se origine en AEROPARQUE JORGE NEWBERY, DON TORCUATO o SAN FERNANDO y cuyo destino sea un aeródromo ubicado en la REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, excepto el aeródromo de COLONIA, y que para el ACC EZEIZA tenga la categoría de VFR CONTROLADO, será autorizado por BAIRES CONTROL a abandonar el TMA por el punto de notificación SURBO, entre FL 055 y FL 095.

3.6 Dicho tránsito recibirá en SURBO instrucciones de comunicarse con ACC MONTEVIDEO y mantener un nivel de vuelo VFR acorde con la aplicación de la Tabla de Niveles de Crucero.

3.7 El tránsito aéreo con plan de vuelo VFR que se origine en el Aeródromo Don Torcuato o San Fernando y cuyo destino sea un Aeródromo ubicado en la República Oriental del Uruguay que no tenga categoría de vuelo VFR Controlado, deberá realizar el vuelo por el corredor visual N° 2, a través de la Isla MARTIN GARCIA donde a partir de dicho punto, deberá acceder a un nivel de vuelo VFR de la tabla de Niveles de Crucero y comunicarse con el ACC MONTEVIDEO a los efectos de recibir instrucciones.

3.8 El tránsito aéreo con plan de vuelo VFR, que dentro del TMA BAIRES adquiera la categoría de VFR Controlado, y que se origine en un aeródromo ubicado en la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, será instruido por el ACC MONTEVIDEO para comunicarse con BAIRES CONTROL por los menos cinco (5) minutos antes de su ingreso al TMA BAIRES.

3.9 El tránsito aéreo con el plan de vuelo VFR que se origine en un aeródromo ubicado en la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, cuyo destino sea los aeródromos DON TORCUATO o SAN FERNANDO y que dentro de la REPÚBLICA ARGENTINA no tenga la categoría de vuelo VFR Controlado, será instruido por el ACC MONTEVIDEO a dirigirse a la ISLA MARTÍN GARCIA, donde a partir de dicho punto deberá realizar el vuelo por el corredor visual N° 2 a una altitud de 600 m (2000 ft) o menos debajo del TMA BAIRES, según está establecido.

IV- ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AÉREO IFR O VFR CONTROLADOS ENTRE LOS AERÓDROMOS AEROPARQUE JORGE NEWBERY Y COLONIA POR EL CORREDOR SURBO

4.1 Los vuelos IFR o los considerados como VFR controlados por la reglamentación vigente en la administración de ARGENTINA, se desarrollarán entre 600 mts (2000 ft) y FL 40.

4.2 Tránsito Aéreo con destino al Aeródromo de COLONIA (SUCA):

La aeronave recibirá el permiso de tránsito de AEROPARQUE APROXIMACIÓN hasta la posición SURBO.
 Entre AEROPARQUE J. NEWBERY y SURBO la aeronave estará en comunicación con AEROPARQUE APROXIMACIÓN.
 A partir de la posición SURBO, la aeronave se comunicará con COLONIA TORRE.
 En caso que la aeronave alcance la posición SURBO y no haya establecido comunicación con COLONIA TORRE o el ACC MONTEVIDEO, deberá:

A handwritten signature is located at the bottom left of the page. Above it, the number '6' is circled in a hand-drawn circle.

ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL ACC EZEIZA Y EL ACC MONTEVIDEO PARA EL ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AÉREO ENTRE AMBOS CENTROS DE CONTROL

I- INTRODUCCIÓN

1.1 Fecha de efectividad: 12 de Agosto de 1999

1.2 Objetivo

1.2.1 El objetivo de este Acuerdo Operacional es el de establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo en las FIR MONTEVIDEO y EZEIZA puntos de transferencia de control y de comunicaciones, y detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre los Centros de Control, partes de este Acuerdo Operacional.

1.3 Extensión

1.3.1 Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo suplementan o detallan, cuando así se requiera, los procedimientos prescriptos por la OACI en los documentos pertinentes y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR mencionadas en el párrafo anterior.

1.3.2 Con el propósito de dar mayor flexibilidad a las operaciones aéreas que se efectúan en las áreas adyacentes al límite FIR MONTEVIDEO y FIR EZEIZA, las dependencias que prestan los Servicios de Tránsito Aéreo correspondientes se comprometen a facilitar el espacio aéreo necesario para encaminar el tránsito aéreo en cuestión, por el período convenido oportunamente, de acuerdo a cada situación y previa coordinación efectiva entre ambos controles.

II- ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AÉREO IFR

2.1 El tránsito aéreo IFR que atraviese el límite común de las FIR indicadas será encaminado por las rutas ATS publicadas en las AIP y Cartas de Navegación de los Estados afectados por este Acuerdo.

2.2 Podrán utilizarse trayectorias que difieran de las mencionadas en 2.1 previa coordinación y acuerdo entre ambos Centros de Control, cuando las rutas ATS publicadas se encuentren afectadas por alguna de las siguientes causas:

- a) condiciones meteorológicas adversas o
- b) se establezcan zonas restringidas, prohibidas o peligrosas no permanentes
- c) contingencias previamente acordadas entre ambas Administraciones.

III- ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AÉREO VFR

3.1 Los ACC EZEIZA y MONTEVIDEO no aceptarán ningún tránsito del cual no hayan recibido plan de vuelo.

3.2 El tránsito VFR que atraviese el límite común de las FIR EZEIZA y MONTEVIDEO será encaminado por las rutas ATS y corredores publicados en las AIP, Cartas de Navegación y Carta VFR, de los Estados afectados por este Acuerdo.

3.3 Podrán utilizarse trayectorias que difieran de las mencionadas en 3.2 previa coordinación y acuerdo entre ambos ACC, cuando las mismas se encuentren afectadas por alguna de las siguientes causas:

Handwritten signature and initials in the bottom left corner.

**ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL ACC MONTEVIDEO Y EL ACC RESISTENCIA
PARA EL ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AÉREO ENTRE AMBOS CENTROS
DE CONTROL**

I- INTRODUCCIÓN

1.1 Fecha de efectividad, 12 de Agosto de 1999.

1.2 Objetivo

1.2.1 El objetivo de esta Carta de Acuerdo es el de establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo entre las FIR MONTEVIDEO y RESISTENCIA, los puntos de transferencia de Control y de comunicaciones y detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre los Centros de Control, partes de esta Carta de Acuerdo.

1.3 Extensión

1.3.1 Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo suplementan o detallan, cuando así se requiera, los procedimientos prescritos por la OACI en los documentos pertinentes y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR mencionadas en el párrafo anterior.

1.3.2 Con el propósito de dar mayor flexibilidad a las operaciones aéreas que se efectúan en las áreas adyacentes al límite FIR MONTEVIDEO y FIR RESISTENCIA las dependencias que prestan los Servicios de Tránsito Aéreo correspondientes se comprometen a facilitar el espacio aéreo necesario para encaminar el tránsito aéreo en cuestión, por el período convenido oportunamente, de acuerdo a cada situación y previa coordinación entre ambos controles.

II- ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AÉREO

2.1 El tránsito aéreo IFR/VFR que atraviese el límite común de las FIR indicadas será encaminado por las rutas ATS publicadas en las AIP y Cartas de Navegación de los Estados afectados por esta Carta de Acuerdo.

2.2 Podrán utilizarse trayectorias que difieran de las mencionadas en 2.1 previa coordinación y acuerdo entre ambos centros de control cuando las rutas ATS publicadas se encuentren afectadas por alguna de las siguientes causas:

- a) condiciones meteorológicas adversas, o
- b) se establezcan zonas restringidas, prohibidas o peligrosas, no permanentes.
- c) Contingencias previamente acordadas entre ambas Administraciones.

2.3 El tránsito aéreo VFR será coordinado previamente según Plan de Vuelo presentado e ingresará al área adyacente cuando reciba la aprobación del Centro de Control de Área correspondiente, el que podrá contener información, instrucciones adicionales y/o enmiendas a la ruta propuesta.

III- SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

3.1 Se proporcionará Servicio de Información de Vuelo a los vuelos IFR/VFR que atraviesen el límite común de las FIR, únicamente cuando no se puedan utilizar las rutas establecidas por los motivos mencionados en el párrafo 2.2, y se efectuará la coordinación correspondiente que incluirá la transmisión de la siguiente información sobre los vuelos en cuestión:

- a) Partes apropiadas del Plan de Vuelo actualizado.
- b) La hora que se estime sobre el punto de transferencia acordado

3.1.1 En caso de los vuelos VFR que deban ser transferidos al Control RESISTENCIA con un Plan de Vuelo Actualizado (CPL) al despegue, se requerirá al piloto que efectúe la reestima correspondiente debido a que estos vuelos no son controlados en la FIR MONTEVIDEO.

3.1.2 La información para los vuelos IFR se transmitirá por los menos veinte (20) minutos antes que la aeronave salga de la Región de Información de Vuelo a cargo del ACC que la origina.

3.1.3 El Centro transferidor asignará un nivel de vuelo apropiado, coordinado previamente con el Centro receptor, el que deberá ser alcanzado antes de llegar al límite de la FIR.

IV- SERVICIOS DE CONTROL DE ÁREA

4.1 Transferencia de responsabilidades y de comunicaciones aeroterrestres

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 por la aeronave que ha sobrevolado el punto de transferencia, especificado en el Apéndice 1 a este Acuerdo Operacional, u otro punto de transferencia acordado. Las comunicaciones aeroterrestres serán transferidas en forma simultánea con la transferencia de responsabilidades.

4.1.2 No será necesario que el Centro aceptante notifique al Centro transferidor cuando asuma la responsabilidad indicada en el párrafo anterior.

4.1.3 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.

4.1.4 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.

4.1.5 El Centro aceptante se ajustará a los procedimientos prescritos por la OACI en caso que no logre comunicación objeto de la transferencia.

4.2 Mínimos de separación aplicables durante la transferencia

4.2.1 Separación longitudinal.

4.2.1.1 El mínimo de separación longitudinal aplicable entre los vuelos que vayan ser transferidos al mismo nivel de crucero en la misma ruta ATS, otras rutas o trayectorias convergentes no será inferior al que se especifica para cada caso en el Apéndice 1 de este Acuerdo.

4.2.2 Separación vertical

4.2.2.1 Normalmente las aeronaves serán autorizadas a sobrevolar el punto de transferencia manteniendo un nivel de crucero especificado que será seleccionado entre los que se indican para cada caso en el Apéndice 1 de este Acuerdo Operacional. 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.

v- COORDINACIÓN

5.1 La coordinación previa a la transferencia se efectuará mediante el intercambio de los mensajes ATS prescriptos para estos fines en el Doc. 4444-RAC/501 de la OACI y en especial de los siguientes:

FPL - Plan de vuelo presentado
 CPL - Plan de vuelo actualizado
 DLA - Demora
 EST - Mensaje de estima
 CHG - Modificación
 CDN - Coordinación
 ALR - Alerta
 CNL - Cancelación

5.1.1 Para la coordinación entre las dependencias se utilizará el enlace oral directo o AFTN/FAX en los casos que así se determine.

5.2 Intercambio de mensajes ATS

5.2.1 Excepto por lo que se refiere a la transmisión de planes de vuelo repetitivos, los que son objeto de otro Acuerdo, el intercambio de información se efectuará normalmente como se indica en el Apéndice 2 de este Acuerdo Operacional.

5.2.2 El Centro transferidor notificará al Centro aceptante los cambios importantes en los datos transmitidos bajo la forma de mensaje CPL.

NOTA: Los cambios importantes incluirán entre otros:

- a) las notificaciones recibidas de las aeronaves indicando una variación en la velocidad media de un 5% en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo; y/o
- b) una variación de más de tres (3) minutos con respecto a la hora calculada sobre el punto de transferencia.

5.3 Mensajes ATS intercambio y direcciones

5.3.1 Se acuerda utilizar los mensajes ATS prescriptos por el Doc. 4444-RAC/501 - Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, para el cumplimiento de la coordinación en el modo "simultáneo" entre las dependencias ATS, partes de este Acuerdo Operacional.

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

ACC - mensajes correspondientes a vuelos IFR ZQZX y ZRZX
 mensajes correspondientes a vuelos VFR ZFZX y ZRZX
 ARO - Oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo YOYX

VI - SERVICIO DE ALERTA

6.1 La coordinación para la prestación del servicio de alerta recaerá sobre el Centro que tenga dudas respecto a la posición de la aeronave.

VII- REVISIONES

7.1 La presente Carta de Acuerdo será revisada cuando los procedimientos indicados en el mismo o en sus Apéndices, resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, procedimientos suplementarios y planes regionales de la 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.

Handwritten signature and initials, possibly 'DLO', located at the bottom left of the page.

7.2 Si la enmienda afecta solamente a la información que se describe en los Apéndices 1 y 2, el nuevo Apéndice revisado pasará a formar parte de este acuerdo a partir de la nueva fecha de efectividad que sea adoptada.

VIII - DIVULGACIÓN

8.1 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.

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

IX - DISPOSICIONES TRANSITORIAS

9.1 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.

Suscripta en la ciudad de Buenos Aires, a los trece días del mes de Mayo de 1999.



En representación de Argentina: VCOM. JUAN CARLOS DELGADO
JEFE DEL DEPARTAMENTO CONTROL OPERATIVO
DIRECCION DE TRANSITO AEREO



En representación de Uruguay: TTE. CNEL. (AV.) ALVARO QUIROS
DIRECTOR DE CIRCULACION AEREA

**APENDICE 1
TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES**

RUTA ATS	TABLA DE NIVELES Y DATOS SSR A SER ASIGNADOS POR:				PUNTOS DE TRANSFERENCIA CONVENIDOS POR CADA RUTA	MÍNIMOS APLICABLES PARA LA SEPARACION LONGITUDINAL (PARRAFO 4.2)	
	RESISTENCIA	C	ACC	MONTEVIDEO		MINUTOS	OBSERVACIONES
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
A 556	2		1		MONTE CASEROS VOR/DME (b) 30°16'00"S-057°38'18"W	10	(a) La separación se incrementará en 5 minutos cuando fallen los enlaces orales ATS
UA 556	2		1		MONTE CASEROS VOR/DME (b) 30°16'00"S-057°38'18"W	10	(b) Las transferencias se efectuarán a 20 NM antes del VOR/DME MONTE CASEROS, para las aeronaves que ingresen a la FIR RESISTENCIA. Y sobre el VOR/DME MONTE CASEROS para las aeronaves que ingresen a la FIR MONTEVIDEO.

NOTA: "1" y "2" indican series de niveles de vuelo IFR enumerados en el Apéndice C del Anexo 2 para las derrotas de 000° a 179° y de 180° a 359°, respectivamente.

[Handwritten signature]

APENDICE 2
TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS

TIPOS DE MENSAJES	CIRCUNSTANCIA EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LIMITE PARA LA TRANSMISION	MEDIOS A UTILIZAR
FPL	TODOS LOS VUELOS	INMEDIATAMENTE DESPUES DE SER PRESENTADO	AFTN/FAX/EXCEPCIONALMENTE CIRCUITO ORAL
CPL	TODOS LOS VUELOS	INMEDIATAMENTE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL/AFTN/FAX
DLA	SEGUN SEA NECESARIO	INMEDIATAMENTE DESPUES DE SER PRESENTADO	AFTN/FAX/EXCEPCIONALMENTE CIRCUITO ORAL
EST	TODOS LOS VUELOS	15 MINUTOS ANTES DE LA EST AL PUNTO DE TRANSFERENCIA (CUANDO EL TIEMPO LO PERMITA)	CIRCUITO ORAL/AFTN
CHG	SEGUN SEA NECESARIO	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	AFTN/FAX
CDN	SEGUN SEA NECESARIO	TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL
ALR	SEGUN SEA NECESARIO	INMEDIATAMENTE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	CIRCUITO ORAL/AFTN/FAX
CNL	SEGUN SEA NECESARIO	INMEDIATAMENTE DESPUES DE PRODUCIRSE LA CIRCUNSTANCIA	AFTN/FAX/CIRCUITO ORAL

NOTA: FAX MONTEVIDEO: (5982) 601-4514 (Estación de Telecomunicaciones)
 FAX RESISTENCIA: (03722)-440939 (ACC RESISTENCIA)
 (03722)-436276 (Puesto Operaciones Resistencia)

6

[Handwritten signature]

**ACUERDO OPERACIONAL PARA EL ESTABLECIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS
DE COORDINACIÓN DEL TRANSITO AÉREO QUE SE DESARROLLE POR LAS
AWY B 688 Y W 25**

I- INTRODUCCIÓN

1.1 Fecha de efectividad: 12 de Agosto de 1999

1.2 Objetivo

1.2.1 El objetivo de este Acuerdo Operacional es el de establecer los procedimientos para la coordinación de los vuelos que se desarrollen por las rutas ATS de doble sentido B 688 tramo GUALEGUAYCHU VOR/DME y CONCORDIA NDB (FIR EZEIZA) y W 25 tramo PAYSANDU NDB y SALTO VOR, con motivo de existir un solapamiento de las áreas de protección de ambas, las cuales exceden el límite de las FIR.

1.3 Extensión

1.3.1 La extensión de este Acuerdo queda limitado a los vuelos IFR, que se desarrollen por las rutas ATS mencionadas. Asimismo, se ven afectadas las operaciones que se efectúan en el TMA CONCORDIA por debajo del nivel de vuelo (FL) 75.

II- PROCEDIMIENTOS

2.1 El ACC MONTEVIDEO coordinará con el ACC EZEIZA todo el tránsito que se desarrolle con Plan de Vuelo IFR por la ruta W 25 en el tramo PAYSANDU NDB y SALTO VOR o viceversa.

2.2 El ACC EZEIZA al recibir la información del ACC MONTEVIDEO del tránsito que operará por la ruta W 25, coordinará con la TWR CONCORDIA todos los vuelos que se desarrollen por debajo del FL 75 y que puedan afectar las operaciones del TMA CONCORDIA.

III- REVISIONES

3.1 El presente acuerdo operacional será revisado cuando los procedimientos indicados en el mismo resulten afectados por enmiendas a las normas, métodos recomendados, procedimientos suplementarios y planes regionales de la OACI, o cuando se habiliten nuevas 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.

IV- DIVULGACIÓN

4.1 Los Estados firmantes harán incluir en sus AIP y en otros documentos que estimen pertinentes, aquellas partes de interés respecto de este Acuerdo.

V- DISPOSICIONES TRANSITORIAS

5.1. A partir de la fecha de efectividad que se indica en el punto 1.1, los procedimientos que se describen en este Acuerdo Operacional anulan y reemplazan a cualquier otro aplicado de común acuerdo entre los ACC mencionados.

Suscripta en la ciudad de Buenos Aires, a los trece días del mes de Mayo de 1.999.



En representación de Argentina: VCOM. JUAN CARLOS DELGADO
JEFE DEL DEPARTAMENTO CONTROL OPERATIVO
DIRECCION DE TRANSITO AEREO



En representación de Uruguay: TTE. CNEL (AV.) ALVARO QUIROS
DIRECTOR DE CIRCULACION AEREA

ADJUNTO**MEDIDAS DE COORDINACION A SER INCLUIDAS EN LOS PLANES DE CONTINGENCIAS DE LAS RESPECTIVAS ADMINISTRACIONES****GENERALIDADES****1) AUTOTRANSFERENCIA**

Cuando los procedimientos de autotransferencia sean aplicados:

a) La dependencia ATS deberá:

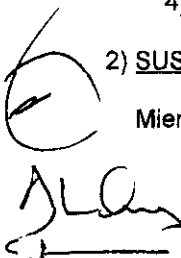
- 1) Informar al piloto la imposibilidad de comunicación con la dependencia ATC aceptante; y
- 2) Suministrar instrucción para que haga contacto con la dependencia aceptante.

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 y estima al límite de la FIR.
- 4) Informar a la dependencia transferidora cuando la dependencia aceptante aceptó la transferencia.

2) SUSPENSION DE RPL

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



			<p>Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) acft. cada 15 minutos en MONTE CASEROS.</p> <p>Se aplica la autotransferencia a 30 NM o 5 minutos del VOR/DME MONTE CASEROS en ambos sentidos.</p> <p>Las acft. utilizarán la frecuencia TIBA a 50 NM o 5 minutos antes y después de MONTE CASEROS.</p> <p>Advertencia: se utilizará un único sentido de vuelo, desde MONTE CASEROS hacia RESISTENCIA (UW 7). El tramo MONTE CASEROS / CARRASCO es de doble sentido (UA 556).</p>
<p>UA 305 / UA 309</p> <p>A 305</p>	<p>EZEIZA / DORVO / CARRASCO / UGURA / PELOTAS</p>	<p>EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA</p>	<p>Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>Sin coordinación entre las FIR's: se efectuará la autotransferencia lo más pronto posible.</p> <p>Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) acft. cada 15 minutos en DORVO.</p> <p>Único sentido de vuelo: desde EZEIZA hacia CARRASCO / PELOTAS.</p>
<p>UA 306</p> <p>A 306</p>	<p>CARRASCO / SARGO / LA PLATA / EZEIZA</p>	<p>MONTEVIDEO EZEIZA</p>	<p>Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>Sin coordinación entre las FIR's: se efectuará la autotransferencia lo más pronto posible.</p> <p>Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) acft cada 15 minutos en SARGO.</p> <p>Único sentido de vuelo: desde CARRASCO hacia EZEIZA</p>
<p>CORREDOR SURBO</p>	<p>SAN FERNANDO / COLONIA</p>	<p>EZEIZA MONTEVIDEO</p>	<p>Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.</p> <p>Sin coordinación entre las FIR's: CORREDOR SURBO utilizable sólo VFR.</p> <p>Durante la contingencia, en el CTR AEROPARQUE no serán aplicables los vuelos VFR CONTROLADOS.</p>

RED SIMPLIFICADA DE RUTAS EN EL ESPACIO AEREO SUPERIOR / INFERIOR

RUTAS	TRAMO	FIR's	RESTRICCIONES
UL 324	EZEIZA / KUKEN / DAYMA / CUARA / ELAMO / LUCIA / ALDOS / IGU / FOZ	EZEIZA MONTEVIDEO CURITIBA RESISTENCIA	Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.
			Sin coordinación entre las FIR's: Baires entregará las acft. en KUKEN con FL 150 o superior, debiendo la acft. estar nivelada en DAYMA con FL 290.
			Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) acft. cada 15 minutos en KUKEN.
			Sin coordinación, se utiliza el método de autotransferencia.
			Unico sentido del vuelo: desde EZEIZA hacia FOZ.
UA 314 / UA 318 A 314	BAGE / ISALA / DURAZNO / PAPIX / EZEIZA	CURITIBA MONTEVIDEO EZEIZA	Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.
			Sin coordinación entre las FIR's, el ACC MONTEVIDEO deberá entregar el tránsito en PAPIX con FL 100.
			Capacidad de tráfico en la ruta: una (1) acft. cada 15 minutos en PAPIX.
			Sin coordinación se utiliza el método de autotransferencia, con no menos de 30 NM de PAPIX, o 5 minutos antes de dicho punto.
			Unico sentido del vuelo: desde BAGE hacia EZEIZA.
Durante la contingencia, en A 314 nivel mínimo de vuelo FL 100.			
UA 556 / UW 7	CARRASCO / DURAZNO / DAYMA / MONTE CASEROS / RESISTENCIA	MONTEVIDEO RESISTENCIA	Con coordinación entre las FIR's (con o sin radar): se aplicarán las Cartas de Acuerdo.
			Sin coordinación entre las FIR's: el ACC RESISTENCIA entregará el tránsito al ACC MONTEVIDEO nivelado con FL 310 y el ACC MONTEVIDEO entregará el tránsito al ACC RESISTENCIA nivelado con FL 270 en el VOR/DME MCS.

3) VIGENCIA DEL FPL

Cuando los vuelos IFR en ruta dispongan de cobertura de comunicaciones para el Servicio Móvil Aeronáutico, pero las dependencias ATS no cuenten con comunicaciones fijas entre sí, el plan de vuelo tendrá vigencia hasta el punto de transferencia de control, con la condición de autotransferencia llevada a cabo por el piloto.

4) ASIGNACION DE CODIGOS SSR

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

5) PROCEDIMIENTOS TIBA

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 los procedimientos TIBA en frecuencia 130,55 Mhz.

6) RUTAS NO DISPONIBLES

Durante la contingencia las siguientes rutas no estarán disponibles:

UA 302 - UA 308 - UA 310 - UA 432 - UB 449 - UB 555 y UG 680 en el espacio aéreo superior y,

A 556 - B 555 - G 680 - A 310 en el tramo MAR DEL PLATA / CARRASCO en ambos sentidos, en el espacio aéreo inferior.

APENDICE COMUNICACIONES

Se labra el presente apéndice a los efectos de dejar constancia de la reunión de coordinación llevada a cabo entre el personal designado por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica de la República del Uruguay representada por el señor Director de la División Telecomunicaciones aeronáuticas Sr. Oscar Faria y personal designado por la Dirección de Comunicaciones de la Fuerza Aérea Argentina, Mayor Nelson Mario García.

De la revisión del acuerdo operacional tripartito firmado oportunamente con la República del Brasil en el aspecto de las comunicaciones se profundizó el intercambio de información respecto de las facilidades y medios principales y alternativos que se encuentran actualmente en uso.

Se acordó mantener un canal de comunicación directo entre las partes a los fines de agilizar posibles inconvenientes que surjan en los mismos.


Sobre el mismo Acuerdo, el señor Oscar Faria informa que es intención de la Dirección de Circulación Aérea del Uruguay mantener una visita de coordinación con las autoridades designadas por la administración Argentina, a saber: Dirección General de Sensores Radar, Dirección de Comunicaciones y Dirección de Transito Aéreo, a fin de implementar en forma definitiva la Conclusión 1/5 INTERCAMBIO AUTOMATICO DE DATOS RADAR Y PLANES DE VUELO y 2/7 Inicio de gestiones para la obtención de un canal digital directo entre EZEIZA y CARRASCO. En este caso la Autoridad Argentina informó que ya habían finalizado en EZEIZA las tareas de implementación del vinculo digital y de los terminales asociados.

Asimismo se dio por implementada la Conclusión 1/7 CANALES DE COORDINACION Y TRANSFERENCIA RADAR entre ACC BAIRES Y ACC MONTEVIDEO.

Firmado en la ciudad de Buenos Aires a los doce días del mes de Mayo de 1999.-



Por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica
Director División Telecomunicaciones
Sr. Oscar Faria



Por la Dirección de Comunicaciones (FAA)
Jefe Departamento Comunicaciones
Mayor Nelson Mario García

**MEMORANDUM RELATIVO AL INTERCAMBIO
DE INFORMACION AERONAUTICA ENTRE
DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA, DE LA
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

Y

**FUERZA AEREA ARGENTINA, COMANDO DE REGIONES AEREAS,
DIRECCION DE TRANSITO AEREO, DE LA REPUBLICA ARGENTINA**

1. PROPOSITO:

Este memorandum establece la manera expedita para el canje de publicaciones de información aeronáutica originados por La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (DGIA) y la Dirección de Tránsito Aéreo (DTA). Ambas partes aceptan que este memorandum no estará regido por las leyes internacionales.

2. MATERIALES A SER INTERCAMBIADOS:

a. La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica , suministrará a la Dirección de Tránsito Aéreo, libre de costo, las publicaciones enumeradas en el Apéndice I , así como también las enmiendas y revisiones que se hagan a las mismas.

b. La Dirección de Tránsito Aéreo, suministrará a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, libre de costo, las publicaciones enumeradas en el Apéndice II, así como también las enmiendas y revisiones que se hagan a las mismas.

3. FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE INTERCAMBIO:

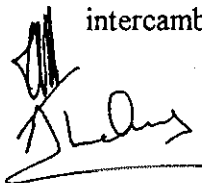
a. Los materiales y/o la información mencionada en el párrafo 2. anterior, serán remitidas directamente en las cantidades especificadas a las direcciones enumeradas en los Apéndices I y II.

b. Las publicaciones serán remitidas según se especifica en los Apéndices I y II.

c. El costo de envío de las publicaciones cubiertas por este intercambio será sufragado por la Oficina remitente.

d. Cada una de las organizaciones notificará automáticamente a la otra cuando una de las publicaciones intercambiadas regularmente sea discontinuada, o cuando se inicie la publicación de una similar.

e. El medio normal de comunicación para asuntos concernientes a este intercambio será entre la Dirección de Tránsito Aéreo (Departamento Información



Aeronáutica) y la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.(Servicio de Información Aeronáutica)

4. DISTRIBUCION DE OTROS MATERIALES:

La distribución o intercambio de otros materiales (es decir, aquellos no producidos por una de las partes aquí mencionadas), serán atendidos a base de solicitudes individuales a discreción de la parte concerniente.

5. ALTERACION O TERMINACION DEL INTERCAMBIO:

a. Este procedimiento administrativo podrá ser modificado según se desee o sea mutuamente aceptable, ya sea por correspondencia y/o por medio de una reunión conjunta.

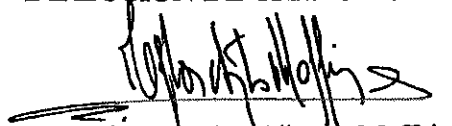
b. Cualquiera de las organizaciones podrá cancelar este procedimiento administrativo en cualquier momento previa notificación escrita a la otra parte.

6. FECHA DE EFECTIVIDAD Y DE EXPIRACION:

Este procedimiento entrará en vigencia inmediatamente y tendrá validez mientras ninguna de las organizaciones decida rescindirlo de acuerdo con los términos del párrafo 5, anterior.

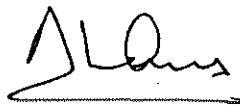
En prueba de conformidad con los artículos precedentes, se firman dos (2) ejemplares de igual tenor y a un mismo efecto, en la ciudad de Buenos Aires, a los días del mes de Mayo de 1999.

DIRECCION DE TRANSITO AEREO



Comodoro Carlos Alberto Maffei
Director de Tránsito Aéreo

DIRECCION DE CIRCULACION AEREA



Teniente Coronel (Av.) Alvaro Quiros
Director de Circulación Aérea

**MEMORANDUM RELATIVO AL INTERCAMBIO
 DE INFORMACION AERONAUTICA ENTRE
 DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA , DE LA
 REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
 Y
 FUERZA AEREA ARGENTINA, COMANDO DE REGIONES AEREAS,
 DIRECCION DE TRANSITO AEREO DE LA REPUBLICA ARGENTINA**

APENDICE I

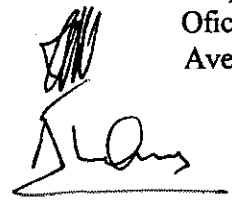
La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica proporcionará las siguientes publicaciones de información aeronáutica libre de costo, tan pronto sean publicadas. Las enmiendas y/o nuevas publicaciones serán proporcionadas automáticamente en las cantidades indicadas.

- 1. Publicación de Información Aeronáutica (AIP)
- 2. Enmiendas a la AIP
- 3. Suplementos a la AIP
- 4. Circulares de Información Aeronáutica (AIC)

INSTRUCCIONES PARA EL ENVIO

La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica remitirá trece copias de todas las publicaciones enumeradas en el Apéndice I por correo aéreo a la dirección que a continuación se detalla:

Comando de Regiones Aéreas
 Dirección de Tránsito Aéreo
 Departamento Información Aeronáutica
 Oficina 163 sector verde
 Avenida Pedro Zanni 250 -1104 -Buenos Aires, Argentina



A handwritten signature in dark ink is present, along with a circular stamp that is partially obscured and illegible.

**MEMORANDUM RELATIVO AL INTERCAMBIO
DE INFORMACION AERONAUTICA ENTRE
DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA , DE LA
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

Y

**FUERZA AEREA ARGENTINA, COMANDO DE REGIONES AEREAS,
DIRECCION DE TRANSITO AEREO DE LA REPUBLICA ARGENTINA**

APENDICE II

La Dirección de Tránsito Aéreo, proporcionará las siguientes Publicaciones de Información Aeronáutica libre de costo, tan pronto sean publicadas.

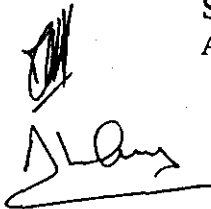
Las enmiendas y/o nuevas publicaciones se enviarán automáticamente en cantidades similares.

1. Publicación de Información Aeronáutica (AIP)
2. Enmiendas a la AIP
3. Suplementos a la AIP
4. Circulares de Información Aeronáutica serie A (AIC/A)

INSTRUCCIONES PARA EL ENVIO

La Dirección de Tránsito Aéreo (DTA) remitirá doce ejemplares de todas las publicaciones enumeradas en el Apéndice II por correo aéreo a la dirección que a continuación se detalla:

Dirección General de Infraestructura Aeronáutica
Servicio de Información Aeronáutica
Aeropuerto Internacional de Carrasco (planta técnica)
100 Canelones - Uruguay



ASUNTO 7:
TRANSFERENCIA DE DATOS RADAR

Ambas administraciones aeronáuticas han determinado que es de fundamental importancia para la seguridad del tránsito aéreo que los ACC EZEIZA y MONTEVIDEO posean los datos radar proveniente de los sensores ubicados en los aeropuertos de EZEIZA y CARRASCO.

Por lo anteriormente mencionado, se acuerda que ambas administraciones incentivarán las gestiones ante los organismos competentes dentro de cada Estado para continuar dicha tarea.

Suscripta en la ciudad de Buenos Aires, a los trece días del mes de Mayo de 1999



En representación de Argentina: **VCOM. JUAN CARLOS DELGADO**
JEFE DEL DEPARTAMENTO CONTROL OPERATIVO
DIRECCION DE TRANSITO AEREO



En representación de Uruguay: **TTE. CNEL. (AV.) ALVARO QUIROS**
DIRECTOR DE CIRCULACION AEREA