

LoA ARGENTINA – CHILE

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE LA DIVISIÓN DE IVAO ARGENTINA E IVAO CHILE

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. Objetivo.

1.1.1. El objetivo de esta Carta de Acuerdo Operacional es establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo entre las Regiones de información de Vuelo (FIR) de Argentina y de Chile, los puntos de transferencia de control y comunicaciones y detallar los procedimientos de coordinación aplicables entre las dependencias de control consignadas en los diferentes Apéndices que forman parte de esta Carta de Acuerdo Operacional.

1.1.2. Si Argentina y Chile acuerdan delegarse mutuamente la responsabilidad del suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo en áreas de control (TMA y AWY), zonas de control (CTR) o corredores visuales, lo hacen sin ceder soberanía nacional y limitándose a consideraciones técnicas y operativas sin sobrepasar las pertinentes a la seguridad y facilitación del movimiento de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo de que se trate, de acuerdo con lo establecido en el Anexo II (Servicios de Tránsito Aéreo) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1.2. Extensión

1.2.1. Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional suplementan o detallan, cuando así se requiera, los procedimientos prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los documentos pertinentes y serán aplicados a todo el tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR de ambos países.

2. ENCAMINAMIENTO DEL TRÁNSITO AÉREO

2.1. El tránsito aéreo que atraviese el límite común de las FIR, será encaminado por las rutas ATS especificadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y Cartas de Navegación de los Estados, pudiéndose utilizar trayectorias que difieran de lo anteriormente mencionado, previa coordinación y acuerdo entre las dependencias de control involucradas, cuando surjan circunstancias que lo ameriten, sin afectar la seguridad de vuelo.

2.2. Todo el tránsito aéreo (VFR/IFR) que atraviese el límite común de todas las FIR entre Argentina y Chile, deberá contar con equipo transpondedor operativo (SSR).

2.3. Ingreso al espacio aéreo de Argentina.

2.3.1. El tránsito VFR que ingrese a las diferentes FIR recibirá instrucciones de la dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente, para ascender o descender a un nivel de vuelo de acuerdo a la clasificación del espacio aéreo al que ingrese la aeronave.

3. SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

3.1. Cuando se proporcione Servicio de Información de Vuelo, se efectuará la coordinación correspondiente con respecto a los vuelos que atraviesen el límite común de las FIR. Esta coordinación incluirá la transmisión de la siguiente información sobre los vuelos.

a) Partes apropiadas del plan de vuelo actualizado.

- Identificación
- Código SSR
- Tipo de aeronave
- Aeródromo de origen
- Ruta
- Aeródromo de destino
- Punto de transferencia
- ETA al aeródromo de destino

- b) La hora en que se estime sobre el punto de transferencia acordado.
- 3.2.** La información indicada se transmitirá por lo menos quince (15) minutos antes que la aeronave ingrese a la FIR correspondiente.
- 3.3.** Si el tiempo de vuelo desde el aeródromo de salida es inferior a lo estipulado en el punto 3.2, la información se transmitirá de acuerdo a EOBT.
- 3.4.** En cuanto se tenga información de turbulencia que afecte las rutas de vuelo, la dependencia de Tránsito Aéreo afectada informará de inmediato a sus similares adyacentes.

4. SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

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 mencionados servicios, será transferida por la dependencia de control transferidora a la dependencia aceptante, cuando ésta última reciba indicación que la aeronave ha sobrevolado el punto de transferencia especificado para cada ruta detallada en los Apéndices IA al IH de esta Carta de Acuerdo Operacional.

5. COORDINACIÓN

5.1. Tiempo límite para la expedición de permisos iniciales o para autorizar cambios en el plan de vuelo.

- 5.1.1.** A efectos de la aplicación del DOC 4444, Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo de la OACI, se considerará que una aeronave se encuentra a suficiente distancia del límite de la FIR, cuando esta distancia sea igual o superior a la que sería recorrida en veinte (20) minutos de vuelo.

- 5.1.2.** La dependencia ATC transferidora no podrá cambiar el Nivel de Vuelo de una aeronave cuyo plan de vuelo ha sido coordinado, sin antes haber obtenido la aprobación de la dependencia ATC aceptante, excepto ante casos de emergencia y/o por condiciones meteorológicas adversas. Posteriormente, deberá informar las nuevas condiciones de vuelo a la dependencia ATC aceptante, en el menor tiempo posible.
- 5.1.3.** Para las rutas W/UW58, G/UG550 y UL670, no se autorizará el despegue desde el Aeródromo de Balmaceda, si no se cuenta con la correspondiente autorización del ACC Comodoro Rivadavia.
- 5.1.4.** Para las aeronaves que tengan como origen el Aeropuerto Int. ArturoMerino Benitez y destino, el aeropuerto Int. El Plumerillo, Santiago Radar, será el encargado de coordinar con la TMA Mendoza, el procedimiento de llegada, con el fin de brindar dicha información a la aeronave previo a la transferencia.

6. MEDIDAS DE CONTROL DE AFLUENCIA

6.1. Las medidas de Control de Afluencia deberán ser aplicadas con el menor impacto posible sobre los ACC implicados. Se evitarán las restricciones en los puntos de transferencia que impliquen espaciamientos en tiempo con independencia de nivel de vuelo que afectan la capacidad y eficiencia de los espacios aéreos considerados y de otras FIR no adyacentes.

CAO ARGENTINA – CHILE

LISTADO DE APÉNDICES

APÉNDICE N°1 TABLAS DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

APÉNDICE 1A	CÓRDOBA – IQUIQUE
APÉNDICE 1B	MENDOZA – SANTIAGO
APÉNDICE 1C	EZEIZA - PUERTO MONTT
APÉNDICE 1D	PUERTO MONTT – BARILOCHE
APÉNDICE 1E	COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MONTT.
APÉNDICE 1F	COMODORO RIVADAVIA - PUNTA ARENAS – RÍO GALLEGOS
APÉNDICE 1G	COMODORO RIVADAVIA - PUNTA ARENAS TRÁNSITO AÉREO HACIA Y DESDE ANTÁRTICA
APÉNDICE 1 H	PUERTO WILLIAMS - USHUAIA

APÉNDICE N°2 CASOS ESPECIALES

APÉNDICE 1A

TABLA DE REFERENCIA DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

CÓRDOBA – IQUIQUE

RUTA ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por		Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal.	
	ACC Iquique	ACC Córdoba		Minutos	Observaciones
	FL	FL			
UM789	IMPAR	PAR	KADAT 23°23'30"S 67°08'00"W	10	La separación se podrá reducir a 5 minutos/40nm RNAV a FL370 y superiores. La separación se incrementará cinco (5) minutos / 40nm RNAV cuando fallen los enlaces orales ATS.
UL550	IMPAR	PAR	KONRI 24°07'00"S 67°32'00"W		
UM543	IMPAR	PAR	ARMOS 24°17'30"S 67°58'45"W		
UL650	IMPAR	PAR	GEKAL 27°46'30"S 69°05'45"W		

NOTA 1: Podrá utilizarse la técnica de número de MACH (MNT) en todas las rutas ATS del espacio aéreo superior, de común acuerdo entre ambas dependencias de control, siendo la separación normal de 10 minutos / 80nm RNAV y de 5 minutos / 40nm RNAV a FL370 y superiores.

APÉNDICE 1B
TABLA DE REFERENCIA DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES
MENDOZA - SANTIAGO

RUTA ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por		Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal.	
	ACC Mendoza	ACC Santiago		Minutos	Observaciones
	FL	FL			
UB560 UL416	PAR	IMPAR	MIBAS 30°47'00"S 70°17'30"W	5	La separación se incrementará cinco (5) minutos / 40nm RNAV cuando fallen los enlaces orales ATS. Se podrá establecer una circulación diferente del tránsito aéreo, con previa coordinación y acuerdo entre ambos ACC, utilizando niveles de crucero IFR correspondiente.
B560	PAR	IMPAR			
UL322	PAR	IMPAR	ASIMO 31°53'00"S 70°19'00"W		
UM799	PAR	IMPAR			
UM529	PAR	IMPAR			
UN527	PAR	IMPAR	GUVOL 32°22'30"S 70°13'30"W		
UA306 UL405 L405	PAR	IMPAR	UMKAL 32°53'00"S 70°00'00"W		
UA307 UL531	PAR	IMPAR	NEBEG 33°48'00"S 69°54'00"W		

A307	PAR	IMPAR	NEBEG 33°48'00"S 69°54'00"W	5	Se podrá establecer una circulación diferente del tránsito aéreo, con previa coordinación y acuerdo entre ambos ACC, utilizando niveles de crucero IFR correspondiente.
UM424	PAR	IMPAR	ALBAL 34°11'00"S 69°54'00"W		
M424	PAR	IMPAR			
UB684 UM783	PAR	IMPAR	ANKON 35°12'00"S 70°30'00"W		
B684	PAR	IMPAR			
R683	PAR	IMPAR	KAMUR 37°09'00"S 71°08'50"W		

NOTA 1: Podrá utilizarse la técnica de número de MACH (MNT) en todas las rutas ATS del espacio aéreo superior, de común acuerdo entre ambas dependencias de control, siendo la separación mínima 5 minutos / 40nm RNAV

NOTA 2: Se definen las siguientes Rutas ATS como unidireccionales:
 UL322/UM799/UM529, UA306/L405/UL405 en sentido Oeste y UN527, A307/UA 307/UL531, M424/UM424, con sentido Este.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 1C

TABLA DE REFERENCIA DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

EZEIZA - PUERTO MONTT

RUTA ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por		Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal.	
	ACC Ezeiza	ACC Puerto Montt		Minutos	Observaciones
	FL	FL			
B556	PAR	IMPAR	TESEX 38°55'52"S 71°26'01"W	5	La separación se incrementará cinco (5) minutos / 40nm RNAV cuando fallen los enlaces orales ATS.
UL653	PAR	IMPAR			
UM658	PAR	IMPAR	TONAR 41°14'30"S 71°51'00"W		

NOTA 1: Podrá utilizarse la técnica de número de MACH (MNT) en todas las rutas ATS del espacio aéreo superior, de común acuerdo entre ambas dependencias de control, siendo la separación mínima 5 minutos / 40nm RNAV

APÉNDICE 1D

TABLA DE REFERENCIA DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

BARILOCHE - PUERTO MONTT

RUTA ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por		Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal.	
	TWR Bariloche	ACC Puerto Montt		Minutos	Observaciones
	FL	FL			
B682	PAR	IMPAR	TONAR 41°14'30"S 71°51'00"W	5	La separación se incrementará cinco (5) minutos / 40nm RNAV cuando fallen los enlaces orales ATS.

NOTA 1: Podrá utilizarse la técnica de número de MACH (MNT) en todas las rutas ATS del espacio aéreo superior, de común acuerdo entre ambas dependencias de control, siendo la separación mínima 5 minutos / 40nm RNAV

APÉNDICE 1E

TABLA DE REFERENCIA DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

COMODORO RIVADAVIA - PUERTO MONTT

RUTA ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por		Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal.	
	ACC Comodoro Rivadavia	ACC Puerto Montt		Minutos	Observaciones
	FL	FL			
L775	PAR	IMPAR	PABAL 42°36'30"S 72°06'18"W	5	La separación se incrementará cinco (5) minutos / 40nm RNAV cuando fallen los enlaces orales ATS.
UG550 UL670	PAR	IMPAR	VOR DME BAL 45°54'47"S 71°42'45"W		
G550	PAR	IMPAR			
UW58	PAR	IMPAR			
W58	PAR	IMPAR	AROPO 45°54'00"S 71°42'00"W		
G550	PAR	IMPAR	NEGOS 46°14'00"S 71°40'00"W		

NOTA 1: Podrá utilizarse la técnica de número de MACH (MNT) en todas las rutas ATS del espacio aéreo superior, de común acuerdo entre ambas dependencias de control, siendo la separación mínima 5 minutos / 40nm RNAV

NOTA 2: Durante las operaciones de aproximación o salida por instrumentos al Aeródromo de Balmaceda, la división Argentina presta acuerdo para la ejecución de los procedimientos publicados por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile en relación al sobrevuelo del espacio aéreo de jurisdicción de la FIR Comodoro Rivadavia.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 1F
TABLA DE REFERENCIA DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES
COMODORO RIVADAVIA - PUNTA ARENAS - RÍO GALLEGOS

RUTA ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por		Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal.	
	ACC Comodoro Rivadavia	ACC Punta Arenas		Minutos	Observaciones
	FL	FL			
UN674	IMPAR	PAR	MUNER 52°00'00"S 71°18'36"W	5	La separación se incrementará cinco (5) minutos / 40nm RNAV cuando fallen los enlaces orales ATS.
N674 B432	IMPAR	PAR			
G550	IMPAR	PAR	EGOSA 52°00'00"S 70°59'41"W		
UG550 UL670	IMPAR	PAR			
A570	PAR	IMPAR	PALIX 52°04'00"S 69°48'00"W		
UA570	PAR	IMPAR			
B561	PAR	IMPAR	TOGOR 53°34'24"S 68°36'38"W		

NOTA 1: Podrá utilizarse la Técnica de Número de MACH (MNT) en todas las rutas ATS del espacio aéreo superior, de común acuerdo entre ambas dependencias de control, siendo la separación normal de 5 minutos / 40 NM RNAV.

NOTA 2: Para el tránsito por aerovías A 570 y UA 570 vía intersección PALIX, la coordinación se realizará directamente entre el ACC Punta Arenas y la APP Río Gallegos.

NOTA 3: Para el tránsito por la aerovía B561 vía intersección TOGOR la coordinación se realizará directamente entre el ACC Punta Arenas y ACC Comodoro Rivadavia.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 1G
TABLA DE REFERENCIA DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES
COMODORO RIVADAVIA - PUNTA ARENAS
TRÁNSITO AÉREO HACIA Y DESDE ANTÁRTICA

RUTA ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por		Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal.	
	ACC Comodoro Rivadavia	ACC Punta Arenas		Minutos	Observaciones
	FL	FL			
W56	PAR IMPAR	PAR IMPAR	KRILL 61°12'22"S 60°41'11"W	10	N/A
UW56	PAR IMPAR	PAR IMPAR			
W100	PAR IMPAR	PAR IMPAR			
UW100	PAR IMPAR	PAR IMPAR			
T100	PAR IMPAR	PAR IMPAR			
UT100	PAR IMPAR	PAR IMPAR			

APÉNDICE 1H

TABLA DE REFERENCIA DE TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

PUERTO WILLIAMS - USHUAIA

RUTA ATS	Tabla de niveles de vuelo a ser asignados por		Puntos de transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal.	
	APP Puerto Williams	APP Ushuaia		Minutos	Observaciones
	FL	FL			
G550	PAR	IMPAR	VOR DME PWL 54°55'46"S 67°37'16"W	5	La transferencia de control se efectuará en el límite de la CTR/TMA
UG550 UL670	PAR	IMPAR			
G550	IMPAR	PAR	LITOK 54°40'05"S 68°36'38"W		
UG550 UL670	IMPAR	PAR			

APÉNDICE 2

CASOS ESPECIALES

Tránsito IFR/VFR que se dirija o salga del AD. "28 de Noviembre" (Río Turbio)

Todo tránsito que aproxime o despegue del AD. "28 de Noviembre" y que por sus performances pueda traspasar el límite internacional durante su operación, deberá mantener el transpondedor activado con transmisión continua de su modo Charlie y establecer comunicación en la frecuencia del ACC Punta Arenas para proporcionar información de vuelo al tránsito en Espacio Aéreo Chileno que opere en el Aeródromo Tte. Julio Gallardo de Puerto Natales o en sus cercanías.

Tránsito IFR/VFR entre Río Gallegos- Río Grande o Ushuaia y viceversa.

El tránsito aéreo que se desarrolla por las aerovías W/UW42 y W/UW63 en el tramo VOR/DME GAL e intersección MUBES, será de responsabilidad de la TWR de Río Gallegos entre FL 55 hasta FL 450 inclusive, con un límite lateral de 5 NM a cada lado del eje de las aerovías. Esta delegación de espacio aéreo no modifica los límites de jurisdicción nacional ni tampoco significa que IVAO Chile delega su soberanía sobre dicha porción de espacio aéreo. El objetivo de esta excepción es exclusivamente para facilitar los servicios de tránsito aéreo a las aeronaves que sobrevuelan dichas aerovías. El área delegada se extiende desde el límite internacional chileno argentino al Norte del Estrecho de Magallanes hacia el Sur hasta la intersección MUBES.



Elias Gonzalez

IVAO Governor

ATC Operations Coordinator - Argentina

Training Assistant Coordinator - Argentina

International Virtual Aviation Organisation

<https://ivao.aero> | <https://ar.ivao.aero>

Sebastián Arancibia

ATC Operations Coordinator - Chile

Training Assistant Coordinator - Chile

International Virtual Aviation Organisation

<https://ivao.aero> | <https://cl.ivao.aero>