

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DE AREA DE COMODORO RIVADAVIA Y LA UNIDAD DE SERVICIOS DE TRANSITO AEREO DEL AEROPUERTO DE MONTE AGRADABLE, ISLAS MALVINAS (FALKLAND).

ESTABLECIMIENTO DE UNA ZONA DE CONTROL TERMINAL (CTR) PARA EL AEROPUERTO DE MONTE AGRADABLE, ISLAS MALVINAS (FALKLAND).

I. INTRODUCCION.

1.1 De conformidad con lo acordado en la Declaración Conjunta de los Gobiernos de la Argentina y del Reino Unido del 25 de septiembre de 1991, y bajo los términos de la fórmula sobre soberanía contenida en el Punto 2 de la Declaración Conjunta dada en Madrid el 19 de octubre de 1989, se conviene la presente Carta de Acuerdo Operacional sobre el establecimiento de una CTR para el Aeropuerto de Monte Agradable, Islas Malvinas (Falkland) y sobre el establecimiento de los procedimientos de encaminamiento del tránsito aéreo.

II. EFFECTIVIDAD, OBJETO Y PLANEAMIENTO DEL ESPACIO AEREO.

2.1 EFFECTIVIDAD:

2.1.1 Este Acuerdo Operacional entrará en vigor para la Argentina y el Reino Unido el 9 de octubre de 1991 y será presentado conjuntamente -bajo la fórmula sobre soberanía mencionada- a la Organización de Aviación Civil Internacional a la brevedad posible.

2.2 OBJETO:

2.2.1 Establecer una CTR para el Aeropuerto de Monte Agradable dentro de la Región de Información de Vuelo Comodoro Rivadavia (FIR COMODORO RIVADAVIA), con el propósito de facilitar el control y proporcionar servicios de tránsito aéreo para las operaciones que se realicen desde y hacia el aeropuerto.

2.2.2 Establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo desde y hacia la CTR del Aeropuerto de Monte Agradable, los puntos de transferencia de control y de comunicaciones y detallar los procedimientos de coordinación aplicables.

2.3 PLANEAMIENTO DEL ESPACIO AEREO:

2.3.1 La CTR del Aeropuerto de Monte Agradable, dentro de la FIR COMODORO RIVADAVIA, abarcará el espacio aéreo comprendido por las siguientes líneas y coordenadas: desde $50^{\circ}34'36''\text{S}-058^{\circ}25'12''\text{W}$, siguiendo un arco de 75 mn DME de radio con centro en el VOR MTP ($51^{\circ}49'6''\text{S}-058^{\circ}25'2''\text{W}$) hacia el Este del VOR hasta $53^{\circ}04'36''\text{S}-058^{\circ}25'12''\text{W}$, continuando por el paralelo $53^{\circ}04'36''\text{S}$ hasta el meridiano $062^{\circ}00'00''\text{W}$, siguiendo un arco de 150 mn de radio con centro en el VOR MTP hasta $50^{\circ}34'36''\text{S}-061^{\circ}55'00''\text{W}$, y continuando por este paralelo hacia el Este hasta $50^{\circ}34'36''\text{S}-058^{\circ}25'12''\text{W}$.

2.3.2 La CTR del Aeropuerto de Monte Agradable se extenderá desde el nivel medio del mar (MSL) hasta el nivel de vuelo (FL) 500.

2.3.3 No se modifican los límites de la FIR COMODORO RIVADAVIA, que figuran en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (Doc.8733/13).

III. PROCEDIMIENTOS.

3.1. Todos los mensajes que deban intercambiarse entre el Centro de Control de Área Comodoro Rivadavia y la unidad ATS del Aeropuerto de Monte Agradable se harán en base a lo especificado en las partes pertinentes de esta Carta de Acuerdo Operacional.

3.2 Los planes de vuelo de todas las aeronaves que ingresen a o salgan de la CTR serán presentados con una hora de anticipación al despegue.

IV. ALCANCES.

4.1 Los procedimientos contenidos en este Acuerdo Operacional complementan o detallan, en lo que sea necesario, los procedimientos prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional en los documentos pertinentes y serán aplicados a todo el tránsito aéreo civil y militar que ingrese a o salga de la CTR definida en la parte II.

V. REGLAS DE VUELO VISUAL (VFR) DENTRO DE LA CTR.

Hasta el 14 de noviembre de 1991 se aplicarán las reglas existentes de la OACI. A partir del 14 de noviembre de 1991, y según lo prescribirán las nuevas normas pertinentes de la Organización de Aviación Civil Internacional:

5.1 Las aeronaves permanecerán a una distancia de las nubes de por lo menos 1500 metros horizontalmente y de por lo menos 1000 pies verticalmente. Además, cuando estén volando a o sobre FL100 mantendrán una visibilidad de vuelo de por lo menos 8 kilómetros y cuando estén volando por debajo de FL100 una visibilidad de vuelo de por lo menos 5 kilómetros.

5.2 Un piloto que intente volar de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual (VFR) dentro de la CTR deberá:

5.2.1 Tomar contacto con la unidad ATS del Aeropuerto de Monte Agradable en la frecuencia apropiada y comunicar su código de llamada, posición, nivel y trayectoria planeada.

5.2.2 Recibir el permiso ATC y seguir todas las instrucciones de la unidad ATS del Aeropuerto de Monte Agradable.

5.2.3 Escuchar en la frecuencia apropiada.

VI. ENCAMINAMIENTO DEL TRANSITO AEREO POR INSTRUMENTOS (IFR).

6.1 El Tránsito Aéreo IFR que ingrese a o abandone la CTR del Aeropuerto de Monte Agradable será encaminado normalmente por las rutas ATS publicadas en el AIP y las Cartas de Radionavegación de la República Argentina.

6.2 Podrán autorizarse trayectorias que difieran de las mencionadas en el párrafo 6.1 previa coordinación entre el Centro de Control de Area Comodoro Rivadavia y la unidad ATS del Aeropuerto de Monte Agradable.

6.3 PROCEDIMIENTOS PARA LA TRANSFERENCIA DEL CONTROL

6.3.1 A menos que se coordine de otra manera, la responsabilidad para el suministro de los servicios de tránsito aéreo será transferida de la dependencia ATS oferente a la dependencia ATS aceptante cuando esta última reciba de la aeronave la indicación de que ha sobrevolado el punto de transferencia especificado en el Anexo ALPHA a esta Carta de Acuerdo Operacional u otro punto de transferencia acordado.

6.3.2 No será necesario que la dependencia ATS aceptante notifique a la dependencia ATS oferente cuando asuma la responsabilidad a que se refiere el

párrafo anterior. Sin embargo, la práctica normal y el buen pilotaje requieren que, habiendo recibido un servicio de la dependencia ATS oferente, el piloto la notifique al dejar la frecuencia.

6.4 TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES

6.4.1 Normalmente las comunicaciones serán transferidas cinco (5) minutos antes de la hora en que se estime que la aeronave llegará al punto de transferencia acordado. No obstante, cuando las condiciones de tránsito así lo requieran, la transferencia de comunicaciones podrá ser realizada en o antes del punto de transferencia acordado.

6.4.2 En el momento apropiado para la transferencia de comunicaciones, la unidad ATS oferente instruirá a la aeronave para que establezca comunicación con la unidad ATS aceptante.

6.4.3 La unidad ATS oferente informará a la unidad ATS aceptante -antes de efectuarse la transferencia- las instrucciones que se hayan transmitido o que estén a punto de transmitirse a la aeronave.

6.4.4 La unidad ATS aceptante se ajustará a los procedimientos prescritos por la OACI en caso de que no logre comunicación con la aeronave transferida.

6.5 MINIMOS DE SEPARACION APLICABLES DURANTE LA TRANSFERENCIA

6.5.1 Separación longitudinal.

6.5.1.1 El mínimo de separación longitudinal aplicable entre los vuelos que vayan a ser transferidos al mismo nivel de crucero en la misma ruta ATS, en otras rutas o en rutas o trayectorias convergentes, no será inferior al que se especifica para cada caso en el Anexo ALPHA a esta Carta de Acuerdo Operacional.

6.5.2 Separación vertical

6.5.2.1 Normalmente las aeronaves serán autorizadas a sobrevolar el punto de transferencia manteniendo un nivel de crucero especificado que se seleccionará de entre los que se indican para cada caso en el Anexo ALPHA a esta Carta de Acuerdo Operacional. No obstante, y cuando así sea coordinado expresamente con la unidad ATS aceptante, la unidad ATS oferente podrá autorizar a las aeronaves a cruzar el punto de transferencia en ascenso o en descenso según lo convenido entre el Centro de Control de Area

Comodoro Rivadavia y la unidad ATS del Aeropuerto de Monte Agradable.

6.6 COORDINACION.

6.6.1 Toda coordinación se efectuará mediante el intercambio de los mensajes ATS prescriptos para estos fines en el Doc. 4444-RAC/501 de la OACI.

6.6.2 Para los contactos entre unidades se acuerda utilizar las siguientes frecuencias:

.2861 KHZ (FX-52)

.5703 KHZ (FX-52)

.9290 KHZ (FX-52)

6.6.3 En caso de encontrarse disponible, se utilizará el enlace oral o AFTN. Si hubiera necesidad de efectuar un cambio en las frecuencias establecidas en el párrafo anterior, deberá efectuarse previa coordinación.

6.6.4 El intercambio de mensajes ATS se efectuará como se indica en el Anexo BRAVO a esta Carta de Acuerdo Operacional.

6.6.5 La unidad ATS oferente notificará a la unidad ATS aceptante los cambios importantes en los datos transmitidos mediante un mensaje Plan de Vuelo Actual (CPL).

Los cambios importantes incluirán:

- a) Una variación en la velocidad media de un 5% con respecto a la consignada en el plan de vuelo, y/o
- b) Una variación de más de 3 minutos con respecto a la hora estimada sobre el punto de transferencia.

6.6.6 En las direcciones de los mensajes ATS se utilizarán, a continuación del indicador de lugar publicado por la OACI, los siguientes designadores de dos letras:

ACC -Mensajes correspondientes a vuelos IFR....ZQZX
ARO -Oficina de Notificación de los Servicios
de Tránsito AéreoYOYX

6.7 SERVICIO DE ALERTA

6.7.1 La coordinación para la prestación del servicio de alerta recaerá sobre la unidad ATS que tenga dudas respecto a la posición de la aeronave.

VII. SERVICIO DE INFORMACION DE VUELO.

7.1 La unidad ATS del Aeropuerto de Monte Agradable proporcionará el servicio de información de vuelo dentro de la CTR.

VIII. ENMIENDAS.

8.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional será revisada cuando los procedimientos indicados en la misma o en sus Anexos 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.

8.2 Si la enmienda afectara solamente a la información que se describe en los Anexos ALPHA y BRAVO, el nuevo Anexo revisado pasará a formar parte de esta Carta de Acuerdo Operacional a partir de la fecha de efectividad que sea adoptada.

IX. DIVULGACION.

9.1 Las informaciones de interés respecto a la operación de las aeronaves serán incluidas en las AIP's -parte RAC- y en otros documentos que se estime pertinentes.

9.2 Asimismo, las autoridades de aplicación se comprometen a informar sobre el contenido de este Acuerdo Operacional a los organismos de control directamente involucrados.

X. DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

10.1 A partir de la fecha de efectividad que se indica en el punto 2.1, los procedimientos que se describen en esta Carta de Acuerdo Operacional anulan y reemplazan a cualquier otro aplicado con anterioridad, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la sección III, párrafo 2 de la Declaración Conjunta de los Gobiernos de la Argentina y del Reino Unido dada en la fecha en Buenos Aires y Londres.

BUENOS AIRES Y LONDRES, 25 de septiembre de 1991.

ANEXO ALPHA

TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES

Ruta ATS	Tabla de niveles y datos SSR a ser asignados por:				Puntos de Transferencia convenidos para cada ruta	Mínimos aplicables para la separación longitudinal (PF.4.3.1.1)	
	ACC. COMODORO RIVADAVIA		ZCT MONTE AGRADABLE			Minutos	Observaciones
1	2		3		4	5	6
	FL	SSR	FL	SSR			
W 50	1	-	2	-	LOMIN 5434.6S-6033.0W	10 a)	a) La separación se incrementará en 5 minutos cuando fallen los enlaces orales ATS.
W 54	1	-	2	-	DIGIS 5151.7S-6228.0W	10 a)	
UW 46	1	-	2	-	ATOKI 5243.8S-6213.8W	10 a)	
UW 50	1	-	2	-	LOMIN 5434.6S-6033.0W	10 a)	
UW 54	1	-	2	-	DIGIS 5151.7S-6228.0W	10 a)	
UT 103	1	-	2	-	MOSKA 5034.6S-5830.6W	10 a)	
UT 103	2	-	1	-	OTAGI 5304.6S-5817.3W	10 a)	

'1' y '2' indican las series de niveles de crucero IFR enumerados en el Apéndice C del Anexo 2 para las derrotas de 000º a 179º y de 180º a 359º, respectivamente.

ANEXO BRAVO

TABLA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS

TIPO DE MENSAJE	CIRCUNSTANCIA EN QUE ES APLICABLE	TIEMPO LIMITE PARA LA TRANS-MISION	MEDIOS A UTILIZAR
RPL	Según lo especificado en el Acuerdo Operacional correspondiente. (En caso de existir.)	Idem. columna 2	Idem. col. 2
FPL	Todos los vuelos	Inmediatamente después de ser presentado	AFTN
DEP	Todos los vuelos IFR	Inmediatamente después del despegue o lo antes posible según la circunstancia	Circuito Oral
CPL	Todos los vuelos IFR	Inmediatamente después del despegue o lo antes posible según la circunstancia	Circuito Oral
EST	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia	Circuito Oral
CHG/CDN	Según sea necesario	Tan pronto como sea posible después de producirse la circunstancia	Circuito Oral
ALR	Según sea necesario	Inmediatamente después de producirse la circunstancia	Circuito Oral

LETTER OF OPERATIONAL AGREEMENT BETWEEN THE COMODORO RIVADAVIA AREA CONTROL CENTRE AND THE AIR TRAFFIC SERVICES UNIT AT MOUNT PLEASANT AIRPORT, FALKLAND (MALVINAS) ISLANDS.

ESTABLISHMENT OF A TERMINAL CONTROL ZONE (CTR) FOR MOUNT PLEASANT AIRPORT, FALKLAND (MALVINAS) ISLANDS.

I. INTRODUCTION

1.1 In accordance with the agreement reached in the Joint Statement by the British and Argentine Governments of 25 September 1991, and under the formula on sovereignty recorded in paragraph 2 of the Joint Statement issued in Madrid on 19 October 1989, this Letter of Operational Agreement on the establishment of a CTR for Mount Pleasant Airport in the Falkland (Malvinas) Islands, and on the establishment of air traffic routing procedures, is hereby agreed.

II. IMPLEMENTATION, PURPOSE AND DIMENSIONS OF AIRSPACE

2.1 Implementation:

2.1.1 This Operational Agreement shall become effective in respect of Argentina and the United Kingdom on 9 October, 1991 and shall be jointly presented -under the formula on sovereignty referred to above- to the International Civil Aviation Organization as soon as possible.

2.2 Purpose:

2.2.1 To establish a CTR for Mount Pleasant Airport within the Comodoro Rivadavia Flight Information Region (COMODORO RIVADAVIA FIR) to facilitate control and to provide air traffic services for the operations to and from the airport.

2.2.2 To establish the procedures relating to the routing of air traffic to and from the Mount Pleasant Airport CTR, to establish the control and communications transfer points and to set out in detail the co-ordination procedures applicable.

2.3 DIMENSIONS OF THE AIRSPACE

2.3.1 The Mount Pleasant Airport CTR, which falls within the Comodoro Rivadavia FIR shall cover the airspace encompassed by the following coordinates and lines: from 50°34'36"S - 058°25'12"W, following an arc with a 75nm DME radius and a centre at the VOR MTP (51°49'6"S - 058°25'2"W) to the east of the VOR to 53°04'36"S - 58°25'12"W, continuing along parallel

53°04'36"S to meridian 062°00'00"W, following an arc with a 150nm radius and a centre at the VOR MTP to 50°34'36"S - 061°55'00"W, and eastwards along this parallel to 50°34'36" - 58°25'12"W.

2.3.2 The Mount Pleasant Airport CTR shall extend from mean sea level (MSL) to flight level (FL) 500.

2.3.3 The boundaries of the Comodoro Rivadavia FIR which are given in the CAR/SAM Regional Air Navigation Plan (Doc. 8733/13) remain unchanged.

III. PROCEDURES

3.1 Any messages which have to be exchanged between Comodoro Rivadavia Area Control Centre and the Mount Pleasant ATS unit shall be conveyed in the manner specified in the relevant sections of this Letter of Operational Agreement.

3.2 Flight plans are to be filed one hour prior to take-off for all aircraft entering or leaving the CTR.

IV. SCOPE

4.1 The procedures contained in the Operational Agreement supplement or describe in detail, where necessary, the procedures laid down by ICAO in the relevant documents and shall apply to all civil and military air traffic entering or leaving the CTR defined in part II.

V. VISUAL FLIGHT RULES (VFR) WITHIN THE CTR

Up to 14 November 1991, the existing ICAO rules apply. With effect from 14 November 1991, and according to the new pertinent rules of the International Civil Aviation Organization:

5.1 An aircraft shall remain at least 1500 metres horizontally and at least 1000 ft vertically from cloud. Furthermore, when flying at or above FL100 it shall maintain flight visibility of at least 8 kilometers and when flying below FL100 a flight visibility of at least 5 kilometers.

5.2 A pilot intending to fly according to VFR within the CTR shall:

5.2.1 Contact the Mount Pleasant Airport Air Traffic Services (ATS) unit on the appropriate frequency giving details of the aircraft's callsign, position, level and proposed track.

5.2.2 Receive ATC clearance and follow all instructions from the Mount Pleasant Airport ATS unit.

5.2.3 Listen out on the appropriate frequency.

VI. ROUTEING OF IFR TRAFFIC

6.1 IFR traffic which enters or leaves the Mount Pleasant Airport CTR shall normally be directed along the ATS routes published in the AIP and the Radio Navigation Charts of the Argentine Republic.

6.2 Routeings which differ from those in paragraph 6.1 may be authorised subject to co-ordination between the Comodoro Rivadavia Area Control Centre and the Mount Pleasant Airport ATS unit.

6.3 PROCEDURES FOR THE TRANSFER OF CONTROL

6.3.1 Unless otherwise agreed, responsibility for the provision of air traffic services shall be transferred from the offering ATS unit to the accepting ATS unit where the latter has been informed by the aircraft that it has flown over the transfer point specified in Annex ALPHA to this Letter of Operational Agreement or other agreed transfer point.

6.3.2 It shall not be necessary for the accepting ATS unit to notify the offering ATS unit when it assumes the responsibility referred to in the above paragraph. However, normal standard practice and good airmanship require that a pilot having received a service from the offering ATS unit notifies that ATS unit when leaving the frequency.

6.4 Transfer of Communications.

6.4.1 Communications shall normally be transferred five (5) minutes prior to the aircraft's estimated time of arrival at the agreed transfer point. However, where traffic conditions so require, the transfer of communications may be at or before the agreed transfer point.

6.4.2 At the appropriate time for transfer of communications, the offering ATS unit shall instruct the aircraft to contact the accepting ATS unit.

6.4.3 The offering ATS unit shall inform the accepting ATS unit of the instructions which have been given or are about to be given to the aircraft before the aircraft is transferred to the accepting ATS unit.

6.4.4 The accepting ATS unit shall comply with the procedures laid down by ICAO in the event of its being unable to establish contact with the aircraft being transferred.

6.5 Separation minima applicable during the transfer.

6.5.1 Longitudinal separation.

6.5.1.1 The longitudinal separation minimum applicable between flights to be transferred at the same cruising level on the same ATS route, other routes or on converging routes or tracks, shall not be less than that specified for each case in Annex ALPHA to this Letter of Operational Agreement.

6.5.2 Vertical Separation

6.5.2.1 Normally, aircraft shall be authorised to cross the transfer point, maintaining a specified cruising level selected from among those shown for each case in Annex ALPHA to this Letter of Operational Agreement. However, where it has been expressly co-ordinated with the accepting ATS unit, the offering ATS unit may authorise aircraft to cross the transfer point in climb or descent as agreed between the Comodoro Rivadavia Area Control Centre and the Mount Pleasant Airport ATS unit.

6.6 CO-ORDINATION

6.6.1 All co-ordination will take place by exchanging the ATS messages prescribed for these purposes in ICAO Doc. 4444-(RAC/501).

6.6.2 The following agreed frequencies shall be used for inter-unit contact:

.2861 KHZ (FX-52)
.5703 KHZ (FX-52)
.9290 KHZ (FX-52)

6.6.3 If available, speech link or AFTN shall be used. If it is necessary to make a change to the frequencies laid down in the previous paragraph, it must be made by prior arrangement.

6.6.4 ATS messages shall be exchanged as indicated in Annex BRAVO to this Letter of Operational Agreement.

6.6.5 The offering ATS unit shall notify the accepting ATS unit of significant changes to the information transmitted by means of a Current Flight Plan (CPL) message.

Significant changes shall include:

- a. Variation of average speed of more than 5 % compared with that stated in the flight plan; and/or
- b. Variation of more than 3 minutes compared with the estimated time over the transfer point.

6.6.6 The following two-letter designators shall be used in the addresses of ATS messages after the location indicator published by ICAO:

ACC - Messages in respect of IFR flights ZQZX
ARO - Air traffic services reporting office YOYX

6.7 ALERTING SERVICE

6.7.1 The ATS unit which is uncertain as to the position of the aircraft will be responsible for co-ordinating the alerting service.

VII. FLIGHT INFORMATION SERVICE

7.1 Mount Pleasant Airport ATS unit will provide flight information service within the CTR.

VIII. AMENDMENTS

8.1 This Letter of Operational Agreement shall be revised where the procedures stated in the same or in its Annexes are affected by amendments to the ICAO Standards, Recommended Practices, additional agreed procedures or regional plans, or where new navigational aids, communications or air traffic services are provided.

8.2 If the amendment affects only the content of Annex ALPHA or Annex BRAVO, the new revised Annex shall form part of this Letter of Operational Agreement from the agreed implementation date.

IX. PUBLICATION

9.1 The relevant information regarding the operation of the aircraft shall be included in the AIPs - RAC part - and in other documents considered to be relevant.

9.2 The implementing authorities also undertake to inform the control organisations involved directly of the content of the Operational Agreement.

X. TRANSITIONAL PROVISIONS

10.1 From the implementation date stated in point 2.1, the procedures described in this Letter of Operational Agreement shall supercede any other procedures applied hitherto, without prejudice to the provisions contained in section III, paragraph 2 of the Joint Statement by the British and Argentine Governments given today in London and Buenos Aires.

LONDON AND BUENOS AIRES, 25 September 1991.