

<p style="text-align: center;"> PARAGUAY DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA SECCIÓN PUBLICACIONES ESTACIÓN RADAR – MARIANO ROQUE ALONSO JOSÉ MARTÍ C/ CNEL. FÉLIX BOGADO TEL: +595 21 7585293 TEL: +595 21 7585010 AFTN: SGASYRYN – SGASYNX E-MAIL: ais_publicaciones@dinac.gov.py aispublicacionespy@gmail.com </p>	 <p style="font-size: 10px; margin-top: 10px;">DINAC</p>	<p style="text-align: center;"> AIC A06/C06 10 NOV 2025 </p>
<p style="margin: 0;">"INFORMACIÓN AERONÁUTICA ACTUALIZADA AYUDA A LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA NAVEGACIÓN AÉREA"</p> <p style="margin: 0;">"AERONAUTICAL INFORMATION UPDATED IS SUPPORT TO REGARDING OPERATIONAL SAFETY OF AIR NAVIGATION"</p>		

CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL SUSCRITA ENTRE LOS CENTROS DE CONTROL DE AREA ASUNCIÓN (PY) Y CURITIBA (BR)

1. DISPOSICIONES PRELIMINARES:

1.1 FINALIDAD:

Establecer los procedimientos relativos al encaminamiento del tránsito aéreo entre las Regiones de Información de Vuelo **CURITIBA** y **ASUNCIÓN**, definiendo los puntos de transferencia de control y comunicaciones, detallando los procedimientos de coordinación aplicables entre los Centros de Control de Área partes de esta Carta de Acuerdo Operacional.

1.2 ÁMBITO:

Los procedimientos contenidos en esta Carta de Acuerdo Operacional complementan o detallan, cuando sea necesario, los procedimientos prescritos en las documentaciones pertinentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y se aplicarán a todo el tránsito aéreo que cruce el límite común de las **FIR's** mencionadas.

2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES ACORDADOS:

2.1 RUTAS ATS:

2.1.1 El tránsito aéreo **IFR/VFR** que atraviese el límite común de las **FIR's** indicadas será encaminado por las rutas **ATS** especificadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y Cartas de Navegación de los Estados afectados por esta Carta de Acuerdo Operacional.

2.1.2 Siempre que exista coordinación y acuerdos previos entre ambos Centros de Control, se podrán utilizar trayectorias distintas a las estipuladas en el numeral **2.1.1**, cuando se presenten circunstancias que afecten la seguridad del vuelo.

2.1.3 Se deben utilizar los niveles de crucero, según el rumbo magnético, contenidos en las Cartas de Ruta para el tránsito que ingresa a la **FIR**.

2.1.4 El tránsito VFR proveniente de la FIR Asunción que ingresará a la FIR Curitiba recibirá instrucciones del ACC Asunción para mantener el nivel de vuelo solo hasta el límite superior FL145.

2.1.5 El tránsito VFR proveniente de la FIR Curitiba que ingresará a la FIR Asunción recibirá instrucciones del ACC Curitiba para mantener el nivel de vuelo solo hasta el límite superior FL195.

2.2 COORDINACIÓN DE TRÁNSITO:

2.2.1 Para el ingreso de aeronaves a la FIR Asunción y Curitiba es obligatorio la presentación del Plan de Vuelo.

2.2.2 Si una de las dependencias no recibe el Plan de Vuelo, los datos esenciales para el suministro de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo serán coordinados por los circuitos de coordinación correspondientes. Los datos esenciales Informados serán: distintivo de llamada, aeródromo de origen, aeródromo de destino, tipo de aeronave, código transponder, nivel de vuelo y ruta.

NOTA: La dependencia transferidora enviará inmediatamente el plan de vuelo correspondiente a la dependencia aceptante.

2.2.3 La dependencia transferidora coordinará el tránsito con el ACC adyacente con una antelación mínima de 15 (quince) minutos y máxima de 40 (cuarenta) minutos de vuelo hasta el punto definido para la transferencia de control.

2.2.4 Los siguientes datos de vuelo deberán ser informados por la dependencia transferidora en todas las coordinaciones que la dependencia aceptante disponga del plan de vuelo de la aeronave:

- a)** Distintivo de llamada;
- b)** tiempo estimado para el punto de transferencia;
- c)** nivel de vuelo;
- d)** código transponder; y
- e)** aterrizaje estimado (solo para tránsito VFR).

NOTA 1: La dependencia aceptante podrá solicitar datos adicionales relacionados con el vuelo.

NOTA 2: Incluso si los sistemas de vigilancia están fuera de servicio, a todas las aeronaves se les asignarán códigos SSR.

2.2.5 La aeronave deberá estar nivelada, en el nivel de vuelo previamente coordinado, al llegar al punto de transferencia. En caso de que no fuera posible, la dependencia que realiza la transferencia deberá volver a coordinar con la dependencia aceptante para informar las nuevas condiciones del tránsito.

2.2.6 La dependencia transferidora no modificará el nivel de vuelo de una aeronave, cuyo plan de vuelo haya sido coordinado, sin obtener previamente la aprobación de la dependencia aceptante, salvo en casos de emergencia y/o condiciones meteorológicas adversas, en cuyo caso normará las nuevas condiciones de vuelo a la dependencia aceptante en el menor tiempo posible.

2.2.7 La dependencia transferidora informará a la dependencia aceptante las siguientes situaciones: transporte de enfermos; transporte de órganos vitales; y/o aeronaves sin aprobación RVSM que vuelen entre FL290 y FL410.

2.2.8 Para las aeronaves sin aprobación RVSM volando entre FL290 y FL410, la transferencia entre ambos Centros de Control de Área se aceptará solo en los siguientes casos:

- a)** vuelo realizado por aeronaves de Estado;
- b)** mantenimiento;
- c)** primera entrega;
- d)** y/o razones humanitarias.

NOTA: Son aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, aduaneros o policiales, de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.3 TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES Y DE COMUNICACIONES AEROTERRESTRES:

2.3.1 A menos que se coordine de otra manera, la responsabilidad para el suministro de los servicios de tránsito aéreo será transferida del centro transferidor al centro aceptante, cuando este último reciba indicación que la aeronave ha sobrevolado el punto de transferencia especificado para cada ruta en el APÉNDICE "1" a esta Carta de Acuerdo Operacional, u otro punto de transferencia acordado.

2.3.2 Las comunicaciones aerotransportadas deben transferirse 20 NM antes de que la aeronave llegue al punto de transferencia especificado en el APÉNDICE 1.

2.3.3 Cuando sea necesario, debido a las condiciones del tránsito, el centro transferidor podrá demorar la transferencia de comunicaciones hasta que la aeronave haya sobrevolado el punto de transferencia acordado.

2.3.4 No será necesario que el centro aceptante notifique al centro transferidor cuando asuma la responsabilidad indicada en los párrafos anteriores, a menos que éste así lo solicite.

2.3.5 El código SSR deberá ser incluido junto a la proposición de transferencia de control. Si no se ha asignado un código a la aeronave, lo hará el centro aceptante, debiendo el centro transferidor comunicarlo oportunamente al piloto. Los cambios de código se efectuarán cuando sea estrictamente necesario.

2.4 MÍNIMOS DE SEPARACIÓN APLICABLES DURANTE LA TRANSFERENCIA DE CONTROL:

2.4.1 SEPARACIÓN LONGITUDINAL:

SENTIDO CURITIBA – ASUNCIÓN

2.4.1.1 La separación longitudinal mínima aplicable entre los vuelos a ser transferidos al mismo nivel de crucero en la misma ruta ATS, será de 20NM cuando todos tengan destino SGAS; sin embargo, los sobrevuelos de la FIR Asunción deberán estar separados 40 NM.

SENTIDO ASUNCIÓN – CURITIBA

2.4.1.2 La separación longitudinal mínima aplicable entre los vuelos a ser transferidos al mismo nivel de crucero en la misma ruta ATS, será de 20NM.

2.4.2 SEPARACIÓN VERTICAL:

2.4.2.1 Las separaciones verticales mínima aplicable entre los vuelos que vengan a ser transferidos en la misma ruta ATS o en rutas con trayectorias convergentes, no será inferior a lo que se especifica en la TABLA 1.

TABLA 1: SEPARACIÓN VERTICAL

AERONAVE	SEPARACION VERTICAL MÍNIMA		
	FL290 Y POR DEBAJO	ENTRE FL290 - FL410	FL 410 Y POR ENCIMA
CON APROBACIÓN RVSM	1000 FT	1000 FT	2000 FT
SIN APROBACIÓN RVSM		2000 FT	

2.5 INTERCAMBIO DE MENSAJES:

2.5.1 La coordinación previa a la transferencia de control se realizará mediante el Intercambio de mensajes ATS especificados en el **APÉNDICE 2**.

2.5.2 La dirección de mensajes ATS se utilizará conforme con la TABLA 2.

TABLA 2: DIRECCIÓN DE MENSAJES ATS

Mensajes para el ACC - AS	VFR	SGFAZQZX
	IFR	SGFAZQZX
Mensajes para el ACC - CW	VFR	SBCWZQZX
	IFR	SBCWZQZX

2.5.3 El circuito oral ATS (REDDIG) será utilizado como medio principal de coordinación entre los ACC involucrados.

2.5.4 En caso de falla del circuito oral ATS (REDDIG), se utilizarán como medios alternativos los siguientes sistemas:

AFTN Curitiba: SBCWZQZX

AFTN/AMHS Asunción: SGFAZQZX

Teléfono ACC Asunción: (595-21)-752719

Teléfono ACC Curitiba: (55-41) 33563475; (55-41) 32515342
Teléfono Sala AIS del ACC Curitiba: (55-41) 32515308; (55-41) 32515388

2.6 MEDIDAS DE CONTROL DE AFLUENCIA:

2.6.1 Cuando sea estrictamente necesaria la aplicación de medidas de control de afluencia, el ACC Asunción o Curitiba emitirá un NOTAM, además de los mensajes ATFM, entre las dependencias, para que los usuarios del espacio aéreo considerado puedan planificar sus operaciones con la suficiente antelación.

2.7 SERVICIO DE ALERTA:

2.7.1 La responsabilidad de las tareas de coordinación para brindar el Servicio de Búsqueda y Salvamento, recaerá en aquella dependencia ATS:

- a)** En cuya FIR se haya registrado la última comunicación;
- b)** En cuya FIR la aeronave se disponía a entrar, cuando se sepa que ya ha cruzado el punto de transferencia, ya sea, mediante información obtenida por radiotelefonía o por visualización radar.

3 PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA:

3.1 CONTINGENCIA PARCIAL Y TOTAL

3.1.1 En caso de interrupción parcial o total de los ATS, serán utilizados los procedimientos de contingencia de Brasil y/o Paraguay publicados en sus AIP.

3.1.2 Se puede acceder al plan de contingencia de Brasil mediante el siguiente link:
<https://aisweb.decea.mil.br/?=publicacoes&p=aip>

3.1.3 Se puede acceder al plan de contingencia de Paraguay en la AIP Paraguay, parte ENR 1.15, en la siguiente dirección web:
<http://www.dinac.gov.py/v3/index.php/ais/aip-paraguay>

4. PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN, SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA CARTA DE ACUERDO OPERACIONAL:

4.1 REVISIÓN:

4.1.1 La presente Carta de Acuerdo Operacional será revisada cuando los procedimientos indicados en la misma o en sus apéndices resulten afectados por enmiendas a las 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 interesado propondrá la enmienda pertinente.

4.1.2 Si la modificación afecta únicamente a la información descrita en alguno de los Apéndices, la revisión será realizada en coordinación directa entre los Estados y firmada por las autoridades signatarias de esta Carta de Acuerdo Operacional o sus representantes, y el nuevo **Apéndice** pasará a formar parte de esta Carta de Acuerdo Operacional a partir de la nueva fecha de vigencia adoptada.

4.2 SUSPENSIÓN:

4.2.1 Cuando una de las partes firmantes incumpla con cualquier procedimiento contenido en esta Carta de Acuerdo Operacional, la otra podrá suspender la presente, hasta que se restablezcan los procedimientos operacionales acordados.

4.2.2 La suspensión de la presente Carta de Acuerdo Operacional será comunicada inmediatamente a la otra parte firmante por el medio más rápido posible.

4.3 CANCELACIÓN:

4.3.1 La cancelación de la presente Carta de Acuerdo Operacional podrá ser propuesta por cualquiera de las partes firmantes mediante un escrito formal que deberá ser remitido a la otra parte.

4.3.2 El documento enviado por el interesado en la cancelación de la Carta de Acuerdo Operacional sugerirá el lugar, fecha y hora de la reunión, así como las razones de la propuesta de cancelación.

4.3.3 Esta Carta de Acuerdo Operacional no será cancelada unilateralmente por ninguna de las partes firmantes.

5 PROCEDIMIENTOS DE DIVULGACIÓN:

5.1 Los Estados firmantes incluirán en su AIP, y en otros documentos pertinentes, aquellas partes de interés respecto a la operación de la aeronave.

5.2 Las administraciones se comprometen, dentro de sus respectivas jurisdicciones, a instruir al personal de los ACC involucrados sobre el contenido de esta Carta.

6. DISPOSICIONES FINALES:

a. A partir de la fecha de entrada en vigor, los procedimientos descritos en esta Carta de Acuerdo Operacional anulan y reemplazan cualquier otra aplicada de mutuo acuerdo entre los referidos ACC.

b. La presente Carta de Acuerdo Operacional fue suscrita en la ciudad de Foz de Yguazú Brasil a los 14 días del mes de octubre de 2022.

7. FIRMA DE CARTA DE ACUERDO:

Representante de Brasil

Representante de Paraguay

Ricardo dá Silva Miranda Cel Av
Jefe de la MTAB - representante del
DECEA

Prof. Ing. Felix Masao Kanazawa Makino
Presidente de la DINAC

**APÉNDICE 1 – TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE
RESPONSABILIDADES ESPACIO AEREO INTERIOR**

RUTAS ATS	FL A SER ASIGNADO POR ACC ASUNCION	FL A SER ASIGNADO POR ACC CURITIBA	PUNTOS DE TRANSFERENCIA ACORDADO PARA CADA RUTA	OBSERVACIONES
W34	IMPAR	-	FOZ 25°34'59"S - 054°30'13"W	
Z31	PAR	-	FOZ 25°34'59"S - 054°30'13"W	
A311	-	PAR	FOZ 25°34'59"S - 054°30'13"W	
A307	-	PAR	FOZ 25°34'59"S - 054°30'13"W	
B688	-	PAR	FOZ 25°34'59"S - 054°30'13"W	
Z59	IMPAR	-	EPDUB 24°20'42"S - 054°18'48"W	
A428	-	PAR	EPDUB 24°20'42"S - 054°18'48"W	
A430	IMPAR	PAR	PTP 22°33'00"S - 055°42'26"W	
Z34	PAR	-	PTP 22°33'00"S - 055°42'26"W	
W1	-	PAR	PTP 22°33'00"S - 055°42'26"W	

**APÉNDICE 1 – TABLA DE REFERENCIA PARA LA TRANSFERENCIA DE
RESPONSABILIDADES ESPACIO AEREO SUPERIOR**

RUTAS ATS	FL A SER ASIGNADO POR ASUNCION	FL A SER ASIGNADO POR CURITIBA	PUNTOS DE TRANSFERENCIA ACORDADO PARA CADA RUTA	OBSERVACIONES
UM 548	IMPAR	PAR	FOZ 25°34'59"S – 054°30'13"W	
UZ65	IMPAR	-	FOZ 25°34'59"S – 054°30'13"W	
UL531	-	PAR	FOZ 25°34'59"S – 054°30'13"W	
UN785	-	PAR	FOZ 25°34'59"S – 054°30'13"W	
UL301	-	PAR	BOLIR 24°49'18" S – 054°24'00" W	
UZ161	-	PAR	BOLIR 24°49'18" S – 054°24'00" W	
UM403	IMPAR	PAR	REBOX 23°24'23"S – 055°30'53"W	
UM544	IMPAR	PAR	AKSUL 22°28'39"S – 055°44'44"W	
UL216	PAR	IMPAR	ARVOP 22°14'32"S – 056°37'52"W	
UL216	-	PAR	FOZ 25°34'59"S – 054°30'13"W	
UM799	IMPAR	PAR	REMEK 20°37'59"S – 058°06'47"W	

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

TIPO DE MENSAJES	CASOS EN QUE SON APLICABLES	TIEMPO LIMITE PARA LA TRANSMISION	MEDIOS UTILIZADOS
FPL	Todos los vuelos	Inmediatamente después de ser presentado	AFTN/AMHS
OLA	Cuando sea necesario	Inmediatamente después de ser presentado	AFTN/AMHS
EST	Todos los vuelos	20 (veinte) minutos antes de la hora estimada en el punto de transferencia (cuando el tiempo de vuelo le permita)	Red digital (REDDIG) AFTN/AMHS
CHG	Cuando sea necesario	Inmediatamente después de ocurrir la circunstancia	Red digital (REDDIG) AFTN/AMHS
CON	Cuando sea necesario	Inmediatamente después de ocurrir la circunstancia	Red digital (REDDIG) AFTN/AMHS
ALR	Cuando sea necesario	Inmediatamente después de ocurrir la circunstancia	Red digital (REDDIG) AFTN/AMHS
DEP	Todos los vuelos	Inmediatamente	AFTN/AMHS
RPL	Conforme a lo especificado en la Carta de Acuerdo Operacional correspondiente.		

NOTA: En caso de falla de los medios utilizados para realizar las diferentes coordinaciones, se utilizará el medio alternativo correo electrónico:

ACC-CURITIBA

- supervisores.acccw.cindacta2@fab.mil.br
- chefdeequipe.acccw@fab.mil.br

ACC-ASUNCION:

- accu@dinac.gov.py
- supervisor_accu@dinac.gov.py
