



Carta de Acuerdo

Revisión 1.1

IVAO – ARTCC Miami y FIR Habana

1. Propósito:

El propósito de este documento, es establecer los procedimientos operacionales para las coordinaciones entre ARTCC Miami (KZMA-FIR) y FIR Habana (MUFH-FIR) mientras proveen Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) a todas las aeronaves operando bajo Reglas de Vuelo Instrumental (IFR) y bajo Reglas de Vuelo Visual (VFR) que crucen el limite común entre dichas Regiones de Información de Vuelo (FIR). Estos procedimientos son complementarios a los establecidos por ICAO y sus practicas recomendadas.

2. Distribución:

División Norteamérica (XA) , División Cuba (CU) y todo el personal que brinda Servicios de Tráfico Aéreo en ARTCC Miami y FIR Habana.

3. Términos de referencia:

NO APLICA EN IDIOMA ESPAÑOL.

4. Asignación de códigos de vigilancia (Squawk):

- Al tráfico volando hacia el Sur, se le asignará un código de vigilancia de Centro Miami; el cual será usado dentro del FIR Habana.
- Al tráfico volando hacia el Norte, se le asignará un código de vigilancia de Centro Habana; el cual será usado dentro del ARTCC Miami.
- Si existe conflicto con un código de vigilancia, la Dependencia Receptora proveerá a la Dependencia Transferidora un nuevo código, o puede cambiar el código con una coordinación previa.

5. Procedimientos Generales:

- El límite de la autorización será el aeropuerto de destino, a menos que se coordine otra cosa.
- Los Controladores de ambas Dependencias deben iniciar la entrega de Identificación Radar con no menos de 10 NM del límite común de los espacios aéreos. La transferencia de control y comunicaciones debe completarse antes de que la aeronave cruce el límite común de los espacios aéreos.
- Los Controladores no deben instruir cambios de altitud o rumbo a las aeronaves próximas a cruzar el límite común de los espacios aéreos, a menos que haya sido previamente coordinado con la Dependencia Receptora.
- A menos que sea coordinado de otra forma, todas las aeronaves deben ser transferidas entre las dependencias, usando uno de los puntos ubicados a lo largo del límite común como se describe en la Tabla de Puntos de Transferencia de Control (TCP).
- Las aeronaves deben ser entregadas en altitudes correctas para su sentido de vuelo según descritas en las Tablas de Separación Vertical.
- Los Controladores de ambas dependencias, deben informar sobre las pistas en uso en los aeropuertos KMIA y MUHA.
- Si sólo TMA Habana (MUHA_APP) está activa, Centro Miami transferirá todas las aeronaves arribando a los aeropuertos MUHA, MUNG, MUPB y MUCL, directamente a MUHA_APP en el límite común con MUFH-FIR.
- Cuando Centro Habana no esté activo, el TMA Habana (MUHA_APP) mantendrá el control sobre todas las aeronaves saliendo de los aeropuertos MUHA, MUNG, MUPB y MUCL que usen como transición los puntos CANOA o MAXIM; y se los entregará directamente y como es debido a Centro Miami.

6. Procedimientos de Coordinación:

Los Puntos de Transferencia de Control (TCP) para las aeronaves cruzando el límite común, serán los siguientes:

Tabla de TCP

Ruta o Aerovía	Punto
A301/UL780/A509/Y297/G430/UG430/R644	URSUS
B503/M218/UM218/M330/UM330/R625/R630/UR625/Y307	ENAMO
B646/UB646/B789/UB789/Y196/M346/UM346	CANOA
G437/UG437/M329	DYNAH
G448/UG448/UL471/L471/UL345/L345/Y183	IKBIX
R628/UR628/M328	TANIA
G765/UG765/Y262	MAXIM
B760/UL210/UL417/L417/Y259	BORDO
G629/UG629	OVALU
M595/UM595	ERRCA
M331/UM331/L347/UL347	GHANN
UL599	BYGON
Y442/335/UM335	FUNDI
A899/UM347/Y217/Y325/Y329	ZEUSS
M348/UM348	MEDKO

7. Separación IFR:

Separación Vertical:

PAR – Aeronaves entrando a Centro Miami desde Centro Habana	
AEROVÍA	PUNTO
G448/UG448/UL471/L471/UL345/L345/Y183	IKBIX
R628/UR628/M328	TANIA
A899/UM347/Y217/Y325/Y329	ZEUSS
G437/UG437/M329	DYNAH
B503/M218/UM218/M330/UM330/R625/R630/UR625/Y307	ENAMO
B760/UL210/UL417/L417/Y259	BORDO

IMPAR – Aeronaves entrando a Centro Habana desde Centro Miami	
AEROVÍA	PUNTO
Y442/335/UM335	FUNDI
A301/UL780/A509/Y297/G430/UG430/R644	URSUS
R628/UR628/M328	TANIA
G437/UG437/M329	DYNAH
B503/M218/UM218/M330/UM330/R625/R630/UR625/Y307	ENAMO
B760/UL210/UL417/L417/Y259	BORDO

En el resto de los TCP se asignarán las altitudes de acuerdo a las reglas de niveles semicirculares.

Separación Horizontal:

- Todas las aeronaves entrando a Centro Miami y todas aquellas volando con dirección Sur y aterrizando dentro del FIR Habana -- 10NM
- El resto de aeronaves volando dirección SUR -- 20 NM
- Durante los eventos, la separación puede ser incrementada mediante coordinación.

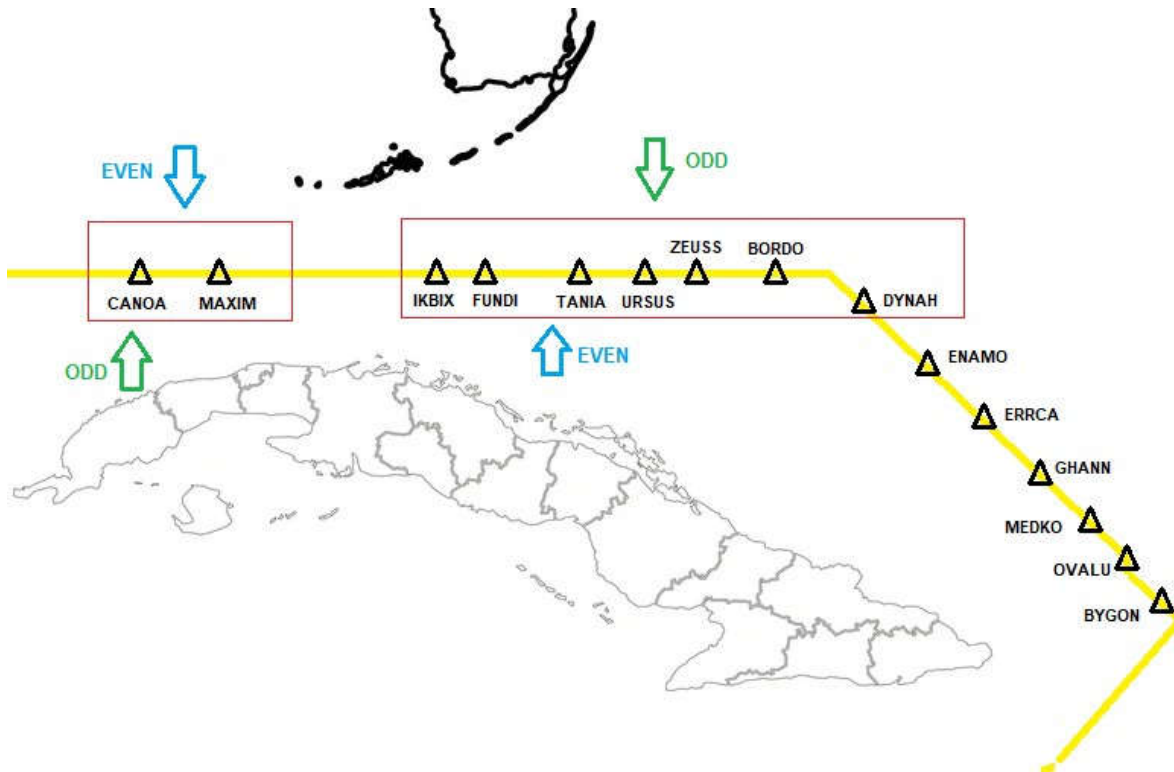
8. Rutas de Preferencia:

Fara las llegadas/salidas en MUHA y haciendo transición en la Área Costera Oeste Miami:

- Cuando en MUHA la pista activa es 06, las llegadas deben ser enrutadas vía CANOA.
- Cuando en MUHA la pista activa es 06, las salidas deben ser enrutadas vía MAXIM G765 FIS o MAXIM Y262 LULLS.
- Cuando en MUHA la pista activa es 24, las llegadas deben ser enrutadas vía MAXIM.
- Cuando en MUHA la pista activa es 24, las salidas deben ser enrutadas vía CANOA B646 FIS o CANOA Y196 LULLS.

Anexo 1:

Asignación de Altitudes en el Límite común entre MUHA-FIR y KZMA-FIR



Esta Carta de Acuerdo entra en efecto el 5/20/2021.

**Carlos Lanuez
KZMA-ACH**

**Alejandro Milian
KZMA-CH**

**Luis Orlando Columbie Julia
CU-AOC**

**Ernesto Mesa
CU-DIR**

9. Revisiones:

DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO	OBSERVACIONES	FECHA
Añadidos puntos de transición específicos en el capítulo 5, sección 7.	Enmienda para aclarar las transiciones exactas cuando se extiende el área de control del TMA-Habana.	5/13/2021