

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-62**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O  
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA ATLÂNTICO E  
O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA/CENTRO DE  
INFORMAÇÃO DE VOO LUANDA**

**2014**



**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA  
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-62**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O  
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA ATLÂNTICO E  
O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA/CENTRO DE  
INFORMAÇÃO DE VOO LUANDA**

**2014**





**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**

PORTARIA DECEA Nº 54/SDOP, DE 30 DE JUNHO DE 2014.

Aprova a edição da CIRCEA 100-62, Circular sobre a “Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Atlântico e o Centro de Controle de Área/Centro de Informação de Voo Luanda”.

**O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 1º, inciso III, alínea “f”, da Portaria DECEA nº 1-T/DGCEA, de 02 de janeiro de 2014, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da CIRCEA 100-62 "Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Atlântico e o Centro de Controle de Área/Centro de Informação de Voo Luanda".

Art. 2º Esta Circular entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 10/SDOP, de 28 de junho de 2004, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 146, de 05 de agosto de 2004, que aprovou o FCA 100-1, “Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Atlântico e o Centro de Controle de Área/Centro de Informação de Voo de Luanda”.

Brig Ar GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA  
Chefe do SDOP

(Publicado no Boletim Interno do DECEA nº 125, de 04 de julho de 2014)



**SUMÁRIO**

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 FINALIDADE .....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 ÂMBITO.....</b>	<b>7</b>
<b>2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....</b>	<b>8</b>
<b>3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>	<b>17</b>





## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Divulgar a Carta de Acordo Operacional que estabelece os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo entre as Regiões de Informação de Voo (FIR) Atlântico e Luanda, definir os pontos para transferência de controle e de comunicações e detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os Centros de Controle de Área envolvidos.

### **1.2 ÂMBITO**

Os procedimentos contidos nesta Circular aplicam-se ao Centro de Controle de Área Atlântico e ao Centro de Controle de Área/Centro de Informação de Voo Luanda.

## **2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL**

A presente Carta de Acordo Operacional, firmada entre o Brasil e Angola, tem a redação a seguir.

### **1 PREÂMBULO**

**1.1** Os representantes autorizados do ACC/FIC LUANDA e ACC ATLÂNTICO acordaram que os procedimentos contidos neste documento permanecerão em vigor a partir da data efetiva especificada até que sejam modificados ou cancelados.

### **2 DATA DE EFETIVAÇÃO**

As provisões nesta carta de acordo serão implementadas em 26 de agosto de 2010 às 00:01 UTC.

### **3 OBJETIVO**

O objetivo dessa carta de acordo é especificar os procedimentos de coordenação entre o ACC/FIC LUANDA e o ACC ATLÂNTICO.

### **4 ÂMBITO**

**4.1** Os procedimentos aqui contidos são complementares aos Padrões OACI e práticas recomendadas no Anexo 2 e Anexo 11, nos procedimentos para Serviços de Navegação Aérea no Documento 4444 PAN/ATM/501 e os Procedimentos Complementares Regionais no Documento 7030. Eles detalham as condições sob as quais a responsabilidade pela prestação de Serviços de Tráfego Aéreo será transferida entre os órgãos citados no parágrafo 3 acima.

**4.2** Essa carta de Acordo também formaliza a delegação de responsabilidade do ACC LUANDA ao ACC ATLÂNTICO, e vice-versa, para a prestação de Serviços de Tráfego Aéreo dentro dessas porções de espaço aéreo que ficam entre os limites da FIR e os pontos acordados de transferência de responsabilidade conforme definido no parágrafo 7.4.1. O estabelecimento dos pontos de transferência é baseado em considerações operacionais apenas e, portanto, não contribuem para, nem podem ser evocados, qualquer outro propósito além deste contexto.

### **5 EMENDAS**

**5.1** Qualquer mudança nessa carta de acordo, incluindo seu cancelamento ou substituição requer o consentimento dos órgãos ATS envolvidos. Isso se aplica ao conteúdo das mudanças bem como sua data de aplicabilidade. Qualquer mudança será feita no contexto de uma reunião entre os dois órgãos ou pela troca de correspondência de mensagens AFTN com a confirmação do recebimento de todas as assinaturas.

**5.2** Embora divergências temporárias a partir desses procedimentos possam ser acordadas entre os supervisores dos ACCs interessados, conforme especificado no parágrafo 8.1 abaixo, emendas permanentes a este documento serão efetivadas apenas na forma de uma emenda escrita, devidamente assinada pelos representantes autorizados.

### **6 ESPAÇO AÉREO AFI RVSM**

**6.1** O espaço aéreo da Região AFI entre o FL 290 e FL 410 inclusive, envolvendo todas as FIRs na Região AFI, é o espaço aéreo designado AFI RVSM.

Níveis de cruzeiro conforme a direção do voo – FL280 até FL430	
Rota a partir de 180 graus até 359 graus *	Rota a partir de 000 grau até 179 graus *
FL 430 (nível não RVSM acima do espaço aéreo RVSM)	
	FL410
FL400	
	FL390
FL380	
	FL370
FL360	
	FL350
FL340	
	FL330
FL320	
	FL310
FL300	
	FL 290
FL280 (nível não RVSM abaixo do espaço aéreo RVSM)	

**6.2** Não há espaço aéreo de transição no espaço aéreo AFI RVSM.

### **6.3** PROCEDIMENTOS PARA O ESPAÇO AÉREO AFI RVSM

**6.3.1** Os procedimentos RVSM aplicáveis no espaço aéreo AFI RVSM estão contidos nos Procedimentos Complementares Regionais – Doc. 7030/4 – Região Oceânica Índica Africana. Os procedimentos estão contidos no Manual de Operações ATC para RVSM na Região AFI.

**6.3.2** As aeronaves aprovadas RVSM e as não aprovadas RVSM que adentram o espaço aéreo RVSM manterão um nível de voo de acordo com a Tabela de Níveis de Cruzeiro OACI, conforme publicado na OACI, Anexo 2, Apêndice 3, (a).

**6.3.3** As seguintes tabelas contêm FL RVSM aplicáveis no espaço aéreo AFI RVSM.

**6.3.4** Operações de voo dentro do espaço aéreo AFI RVSM.

**6.3.4.1** Exceto para as aeronaves de Estado, conforme definido no Artigo 2 para a Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional (Doc. 7030), apenas aeronaves aprovadas RVSM serão aprovadas a operar dentro do espaço aéreo AFI RVSM.

### **6.4** PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA PARA O AUMENTO DE SEPARAÇÃO

**6.4.1** O órgão envolvido considerará um aumento na separação vertical dentro das áreas afetadas do seu espaço aéreo RVSM da FIR quando houver reportes de pilotos de turbulência maior que moderada. Dentro das áreas onde a turbulência significativa for reportada, a separação vertical mínima entre todas as aeronaves será aumentada.

## **7** PROCEDIMENTOS

### **7.1** MENSAGENS DE MOVIMENTO E CONTROLE

### 7.1.1 PLANOS DE VOO

**7.1.1.1** As mensagens de plano de voo apresentadas serão transmitidas para voos operando dentro de uma FIR e entrando em outra, não menos do que 30 minutos antes do tempo estimado no qual a aeronave sobrevoe o limite comum da FIR. No caso de falta de FPL, o ACC transferidor deve empenhar-se para obter os dados do FPL e transmiti-los ao ACC receptor.

### 7.1.2 DECOLAGENS

Mensagens de decolagem (DEP) serão transmitidas para todos os voos mencionados no 7.1.1 acima, o mais breve possível após a decolagem da aeronave.

### 7.1.3 ESTIMADOS

Mensagens de estimado (EST) serão transmitidas para todos os voos cruzando o limite comum das FIR, em tempo suficiente para permitir o seu recebimento pelo órgão ATS receptor, pelo menos, 20 minutos antes do tempo estimado da aeronave sobre as coordenadas geográficas do ponto de transferência especificado no parágrafo 7.4.1 abaixo.

### 7.1.4 REVISÕES

A mensagem de coordenação (CDN) será transmitida o mais breve possível, sempre que o tempo estimado da aeronave para as coordenadas geográficas do ponto de transferência diferirem em 3 minutos ou mais do tempo estimado que foi previamente passado ou quando uma mudança de um nível autorizado, velocidade (Número Mach) e/ou condição de cruzamento, que foi planejada anteriormente, for modificada.

### 7.1.5 ACEITAÇÃO

As mensagens de coordenação (EST e CDN) requerem uma aceitação operacional na forma de uma mensagem de aceitação (ACP) a ser transmitida ao órgão ATS transferidor.

## 7.2 TRANSMISSÃO DE MENSAGEM E PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

### 7.2.1 CONTEÚDO DA MENSAGEM

Mensagens de coordenação trocadas entre os órgãos ATS conterão os seguintes dados, na ordem listada abaixo:

- Identificação da aeronave, incluindo o registro, SELCAL, se disponível;
- Tipo da aeronave;
- Tempo estimado sobre as coordenadas geográficas do ponto de transferência nos limites comuns dos espaços aéreos;
- Nível de voo sobre as coordenadas geográficas do ponto de transferência e nível solicitado no plano de voo para esse ponto do voo se for diferente daquele que foi passado;
- O Número Mach atribuído e o Número Mach solicitado se forem diferentes daquele que foi passado;

- Status da aprovação RNP e RVSM; e
- Qualquer outra informação conforme exigido. Por exemplo: as frequências em uso.

**7.2.2** As mensagens FPL serão transmitidas via AFTN. As mensagens de DEP serão transmitidas pelo AFTN ou ATS/DS ou ambos conforme aplicável.

**7.2.3** As mensagens de coordenação (EST, CDN, e ACP) serão transmitidas utilizando os circuitos de ligação direta ATS (ATS/DS) conforme aplicável.

**7.2.4** Em caso de não disponibilidade dos circuitos de ligação direta ATS, meios alternativos serão utilizados na seguinte ordem de prioridade.

	LUANDA	ATLÂNTICO
IDD Telefone	+244 222 351027 +244 222 651207 +244 222 650135	+00558121298330 +00558121298336 +00558121298388 +00558134622742
TELEFONE INMARSAT	—	471001
HF/RTT	5565 KHZ 2854 KHZ 8888 KHZ 13315 KHZ 6586 KHZ	8861KHz 6649KHz 13357 KHz 8855KHz 17955KHz 13315KHz 3452 KHz 5565KHz 10096 KHz 4684 KHz
Retransmissão através de outras unidades ATS	FAJO (Oceânica)	FAJO (Oceânica)
Retransmiss através de outra aeronave	—	—
AFTN	FNLUZQZX FNANZQZX	SBAOZQZX
E-mail	<a href="mailto:nmanuel@enana-ao.com">nmanuel@enana-ao.com</a> <a href="mailto:bhenrique@enana-ao.com">bhenrique@enana-ao.com</a>	—
Fax	+244 222 651 223	+00558134624927

**7.2.5** Ao efetuar a coordenação necessária pelo uso do AFTN ou HF RTF, a unidade ATS transferidora enviará a mensagem de coordenação apropriada em tempo suficiente para permitir o seu recebimento pela Unidade ATS receptora, pelo menos, 25 minutos antes do tempo estimado da aeronave sobre o ponto de transferência.

**7.2.6** Após a coordenação da transferência, as condições de transferência não deverão ser modificadas pela unidade transferidora, a menos que um acordo prévio tenha sido feito pela unidade receptora.

**7.2.7** No evento de uma perda total das comunicações entre as Unidades ATS envolvidas, uma aeronave que decola será autorizada apenas para um nível que possa ser atingido antes que ela chegue dentro de 10 minutos de voo da transferência do ponto de controle. Se esse nível for mais baixo do que o especificado no plano de voo, a aeronave será instruída a solicitar autorização para um nível mais alto, direto do órgão ATS aceitante e, então, obter autorização da unidade transferidora para subir para o nível aprovado pela unidade aceitante.

### **7.3 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÃO**

**7.3.1** As aeronaves serão instruídas a estabelecerem comunicações com o órgão ATS aceitante 05 minutos antes da transferência do ponto de controle. A transferência de comunicações não constitui a transferência de controle.

**7.3.2** Em caso de falha de comunicações entre os órgão ATS envolvidos, o órgão ATS transferidor informará à aeronave da ausência de coordenação entre as duas unidades ATS e instruirá a aeronave a estabelecer a comunicação pelo menos 10 minutos antes do limite a fim de provê-la com os dados do voo necessários.

**7.3.3** Sempre que o órgão ATS aceitante for incapaz de estabelecer contato com uma aeronave dentro de 05 minutos depois do seu estimado sobre o ponto de transferência, o órgão ATS aceitante informará ao órgão ATS transferidor para que medidas apropriadas sejam tomadas.

**7.3.4** Com referência ao parágrafo 10.4.2.4.4 da parte VIII do PANS-ATM, o órgão ATS aceitante não precisa, em questão de rotina, notificar ao órgão ATS transferidor que a comunicação rádio foi estabelecido com uma aeronave sendo transferida.

**7.3.5** Sempre que uma aeronave for incapaz de estabelecer ou manter uma comunicação rádio com o órgão ATS responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo no qual estiver operando, outras unidades ATS assumirão, se possível, funções de ponte entre elas.

**7.3.6** A atribuição de frequência para a transferência de comunicações funciona, conforme se segue:

Designativo da Unidade ATS	Frequência Primária	Frequência Secundária
ACC Atlântico	6649 KHz 17955 KHz 10096 KHz 13315 KHz	8861 KHz 5565 KHz 13357 KHz 4684 KHz 3452 KHz 8855 KHz
ACC/FIC Luanda	5565 KHz 2854 KHz 8888 KHz 13315 KHz 6586 KHz	2851 KHz 5493 KHz 8873 KHz 6559 KHz 13294 KHz 17955 KHz

NOTA: Os órgãos ATS trocarão informações, quando oportuno, sobre as frequências em uso e levarão em consideração os NOTAMs e AIP atuais.

### **7.4 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADE**

**7.4.1** A responsabilidade pela prestação de Serviços de Tráfego Aéreo operando dentro da região Oceânica do espaço aéreo da AORRA será transferida ao órgão ATS aceitante nos pontos de coordenadas geográficas onde o tráfego passe o limite comum das duas FIR. O ponto geográfico de transferência e o ponto de reporte seguinte serão comunicados ao órgão ATS aceitante durante a coordenação ATC.

**7.4.2** Se a transferência de responsabilidade for exigida em outros pontos além daqueles especificados no 7.4.1 acima, isso será coordenado individualmente.

**7.4.3** O órgão ATS aceitante não modificará a autorização ATC da aeronave transferida até que ela tenha reportado passando no ponto de transferência apropriado, a menos que acordado especificamente pela unidade transferidora.

**7.4.4** O órgão ATS aceitante assumirá a responsabilidade de uma aeronave transferida tão logo ela tenha reportado para o outro órgão ATS o ponto de transferência apropriado. Não há exigência para a transferência adicional ou mensagens de aceitação, a menos que solicitado.

**7.4.5** O controle do tráfego não será assumido pelo órgão ATS aceitante antes de a aeronave passar o ponto de transferência, a menos que acordado especificamente pelo órgão ATS transferidor.

## **7.5 NÍVEIS DE VOO**

**7.5.1** Às aeronaves que estiverem em rotas ATS serão atribuídos níveis de voo de acordo com a tabela de níveis de cruzeiro OACI no apêndice 3(a) do Anexo 2 conforme segue:

<b>Direção dos voos</b>	<b>NÍVEIS DE VOO</b>
Voo com rumo oeste	Níveis de voo <b>PARES</b>
Voo com rumo leste	Níveis de voo <b>ÍMPARES</b>

**7.5.2** A divergência do que foi mencionado acima pode ser acordada entre os controladores envolvidos, dependendo de cada caso, dentro do espaço aéreo controlado.

## **7.6 SEPARAÇÃO MÍNIMA**

### **7.6.1 SEPARAÇÃO LONGITUDINAL**

Aeronaves no mesmo nível de voo e na mesma rota serão separadas longitudinalmente por não menos que 10 minutos ou não menos que 07 minutos utilizando a Técnica do Número Mach ou 80 NM RNAV dentro da Área RNAV de Rota Aleatória do Oceano Atlântico (AORRA).

### **7.6.2 SEPARAÇÃO LATERAL**

A separação lateral será de 100 NM no espaço aéreo da AORRA.

### **7.6.3 SEPARAÇÃO VERTICAL**

A separação vertical será:

AERONAVE	SEPARAÇÃO		
	ABAIXO DE FL 290	FL 290 - FL 410	ACIMA DE FL 410
APROVAÇÃO RVSM	1000 FT	1000 FT	2000 FT
NÃO APROVAÇÃO RVSM		2000 FT	

**7.6.4** Quando a aeronave precedente estiver mais rápida que a subsequente, a unidade transferidora notificará a unidade aceitante e buscará sua aprovação de transferência de controle. A unidade aceitante terá o direito de determinar a transferência das condições de controle.

**7.6.5** Se a situação operacional então ditar, o aumento temporário na separação mínima pode ser acordado entre os supervisores ATS, este aumento cessará tão logo que as circunstâncias o permitirem.

## **7.7 PROCEDIMENTO PARA APLICAÇÃO DA FUNCIONALIDADE ADS-C/CPDLC**

### **7.7.1 ENDEREÇO DE LOGIN ADS/C E CPDLC.**

<b>FIR</b>	<b>Endereço ACARS</b>	<b>Endereço de LOGON CPDLC</b>
ATLÂNTICO	TBN	SBAO
LUANDA	—	—

### **7.7.2 INICIALIZAÇÃO DE LOGON ADS/C E CPDLC**

**7.7.2.1** Para voos que adentram uma FIR equipada com ADS/C e CPDLC, o logon inicial ADS/C e CPDLC será estabelecido entre 45 minutos e 15 minutos antes da entrada. O ACC transferidor não equipado com ADS/C e CPDLC solicitará à aeronave para iniciar o login com o ACC aceitante equipado ADS/CPDLC. (Não aplicável para LUANDA).

**7.7.2.2** Todavia, o ACC aceitante equipado ADS/C e CPDLC solicitará que o ACC transferidor solicite à aeronave para que esta inicie um logon manual pelo menos 20 minutos antes da entrada do espaço aéreo.

**7.7.2.3** Uma vez que o logon for aceito, o ACC aceitante estabelecerá, pelo menos, um contrato periódico de 15 minutos e um contrato de evento de mudança de waypoint. (Não aplicável para LUANDA).

### **7.7.3 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES CPDLC**

**7.7.3.1** Para voos que adentram uma FIR equipada com CPDLC, a partir de uma FIR equipada com ADS/C e CPDLC, o ACC transferidor enviará uma mensagem CPDLC END OF SERVICE, 05 minutos antes do ponto de limite comum. (Não aplicável para LUANDA)

**7.7.3.2** O ACC transferidor não terminará a conexão ADS-C antes de a aeronave ter sobrevoado o ponto de limite. (Não aplicável para LUANDA)

**7.7.3.3** Quando ambos os ACCs envolvidos estiverem utilizando a funcionalidade ADS-C/CPDLC para controlar a aeronave, a seguinte mensagem será utilizada para transferir a comunicação de um ACC para o outro. O segundo elemento é um texto livre: (Não aplicável para LUANDA)

- AT [time] MONITOR [icao unit name] [frequency] (este tempo refere-se a 05 minutos antes dos limites).
- Secondary [frequency] (texto livre)



**7.7.3.4** Quando apenas um ACC envolvido estiver utilizando a funcionalidade ADS-C/CPDLC para controlar a aeronave, a seguinte fraseologia será utilizada com o HF pelo ACC sem a funcionalidade ADS-C/CPDLC para transferir a comunicação do seu ACC para o outro:

- Contact [icao unit name] with CPDLC and logon [CPDLC LOGON ADDRESS], if unavailable, contact [icao unit name] with HF on frequency (conforme coordenado), secondary (conforme coordenado).

**7.7.3.5** Quando apenas um ACC envolvido estiver utilizando a funcionalidade ADS-C/CPDLC para controlar a aeronave, a seguinte mensagem será utilizada pelo ACC com a funcionalidade ADS-C/CPDLC para transferir a comunicação do seu ACC para o outro. O segundo elemento é um texto livre: (Não aplicável para LUANDA)

- AT [time] CONTACT [icao unit name] [frequency] (esse tempo refere-se a 05 minutos antes do limite das unidades)
- Secondary [frequency] (texto livre)

#### **7.7.4** TÉRMINO ADS-C E CPDLC

**7.7.4.1** O ACC transferidor enviará a mensagem CPDLC END SERVICE, 05 minutos antes do ponto comum do limite. (Não aplicável para LUANDA)

**7.7.4.2** O ACC transferidor terminará a conexão ADS-C antes de a aeronave ter sobrevoado o ponto de limite. (Não aplicável para LUANDA)

#### **7.8** LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

**7.8.1** O limite de autorização será normalmente o aeródromo de destino. Porém, se a coordenação necessária não puder ser efetuada em tempo útil, por exemplo, devido à falha de comunicações entre as unidades ATS, o limite de autorização será o ponto de transferência e a aeronave será instruída a solicitar a autorização após esse limite para o ACC aceitante antes de proceder além desse ponto.

#### **7.9** INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

**7.9.1** As unidades ATS se manterão informadas sobre reportes de informações meteorológicas significativos (SIGMET) e condições meteorológicas nas rotas e aeródromos de destino, dentro das FIR respectivas, sempre que tais condições caiam abaixo do mínimo de operação da aeronave e possam resultar em uma ação de desvio ou espera que se torne necessária para evitar a condição meteorológica.

#### **7.10** CONTROLE DE FLUXO (SE APLICÁVEL)

**7.10.1** Deve tornar-se necessário implementar o controle de fluxo para evitar atrasos excessivos. Para isso, o ACC/FIC LUANDA e o ACC ATLÂNTICO coordenariam um número aceitável de aeronaves por hora. Todas essas coordenações serão terminadas assim que as circunstâncias permitirem um fluxo normal de movimento de tráfego aéreo. A decisão dos supervisores do ACC será suficiente em autoridade para todos esses casos.

## 8 DIVERGÊNCIAS

**8.1** Divergências dos procedimentos especificados nessa carta de acordo não serão permitidas sem a coordenação prévia, dependendo do caso, e apenas em circunstâncias excepcionais.

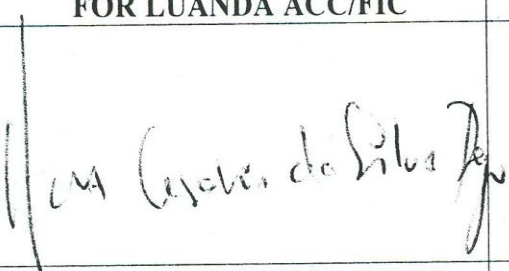
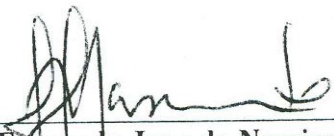
**8.2** Qualquer divergência desses procedimentos que surgir devido à emergência ou aplicada para garantir a segurança de tráfego aéreo será imediatamente notificada para outros órgãos ATS envolvidos, e será terminada tão logo cessem as circunstâncias que a provocaram.

## 9 BUSCA E SALVAMENTO

**9.1** A operação de busca e salvamento dentro das áreas respectivas de responsabilidade do ACC/FIC LUANDA e ACC Atlântico será conduzida em plena conformidade com as Normas e Práticas Recomendadas, indicadas no Anexo 12 à Convenção de Chicago e com os procedimentos da organização nacional, relativos a Busca e Salvamento.

## 10 ASSINATURAS AUTORIZADAS

Data: ACCRA, 30 de Junho de 2010

FOR LUANDA ACC/FIC		FOR ATLANTICO ACC
		
<b>Ana Cesária DA SILVA REGO</b> Luanda ACC/FIC Chief		<b>Fernando Joao do Nascimento</b> Representative of Atlantico ACC

### **3 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**3.1** As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>, acessando o link específico da publicação.

**3.2** Esta publicação poderá ser adquirida, mediante solicitação:

a) no endereço eletrônico <http://www.pame.aer.mil.br/>, Publicações Aeronáuticas; ou

b) nos telefones: (21) 2117-7294, 2117-7295 e 2117-7219 (fax).

**3.3** Os casos não previstos nesta Circular serão submetidos ao Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.