

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-64

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS
CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA ATLÂNTICO
E CAIENA**

2014

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-64

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS
CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA ATLÂNTICO
E CAIENA**

2014



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

PORTARIA DECEA Nº 56/SDOP, DE 03 DE JULHO DE 2014.

Aprova a edição da CIRCEA 100-64, Circular de Controle do Espaço Aéreo que trata sobre a “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Caiena.”

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 100-64 “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Caiena”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 09/SDOP, de 06 de janeiro de 2005, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 13, de 19 de janeiro de 2005, que aprovou o FCA 100-7, “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Rochambeau”.

Brig Ar GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA
Chefe do SDOP

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1 <u>FINALIDADE</u>	7
1.2 <u>ÂMBITO</u>	7
2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....	8
3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	20

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 Caiena, 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 Caiena.

2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

A Carta de Acordo Operacional firmada entre o Brasil e a Guiana Francesa tem a redação a seguir:

1 INTRODUÇÃO

1.1 DATA DE EFETIVAÇÃO

A presente Carta de Acordo Operacional entra em vigor, às 00:01 UTC, na data de 03 de agosto de 2012.

1.2 FINALIDADE

A finalidade desta Carta de Acordo é estabelecer os procedimentos relativos à coordenação e ao encaminhamento do tráfego IFR e VFR entre a FIR/UIR Atlântico e a FIR/UIR Caiena.

1.3 EXTENSÃO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional, que suplementam ou detalham, quando for necessário, os procedimentos previstos nos documentos pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), serão aplicados a todo o tráfego aéreo que cruze o limite comum da FIR/UIR Atlântico e FIR/UIR Caiena.

2 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE

2.1 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO

2.1.1 Exceto mediante prévia coordenação, a ser efetuada individualmente para cada voo, o tráfego IFR entre a FIR/UIR Atlântico e a FIR/UIR Caiena deverá ser encaminhado ao longo das rotas ATS publicadas nas AIP dos respectivos Centros.

2.1.2 Quanto aos voos VFR, o ACC transferidor deverá comunicar ao ACC receptor a rota e o estimado para o ponto de entrada.

2.2 RESPONSABILIDADE

2.2.1 Salvo coordenação em contrário, em se tratando dos voos IFR, a responsabilidade de provisão dos serviços de tráfego aéreo será transferida do ACC transferidor para o ACC receptor quando a aeronave tiver alcançado o Ponto de Transferência de Controle (TCP), especificado no Anexo A desta Carta de Acordo Operacional.

2.2.2 Em relação aos voos VFR, a transferência de responsabilidade deverá ocorrer no cruzamento do limite entre as FIR(s) em questão.

2.2.3 Delegação de responsabilidade poderá ser feita ao ACC adjacente, sobre uma parte da rota ou do espaço aéreo do ACC originalmente responsável, sempre que for necessário.

2.3 COMUNICAÇÃO

2.3.1 O CPDLC é o principal meio de comunicação para aeronaves equipadas. A comunicação HF será utilizada como secundária (para as aeronaves equipadas) e como primária (para as aeronaves não equipadas). Os procedimentos ADS-C/CPDLC estão descritos no item 4.

2.3.2 Exceto mediante coordenação prévia, a transferência das comunicações de uma aeronave, do ACC transferidor para o ACC receptor, deverá ser feita 5 (cinco) minutos antes do limite comum das regiões de Informação de Voo.

2.3.3 Caso o ACC aceitante não tenha estabelecido contato com a aeronave transferida, passados 05 (cinco) minutos do estimado para o respectivo ponto de transferência de controle, o ACC transferidor deverá ser informado de modo que medidas apropriadas possam ser tomadas.

2.3.4 O ACC transferidor deverá transferir as comunicações HF das aeronaves para a frequência do ACC receptor descrita no Anexo 2 desta Carta de Acordo Operacional, sempre que houver uma inesperada perda de conexão CPDLC entre a aeronave transferida e o ACC receptor, ou como diferentemente coordenado.

2.4 NÍVEIS DE VOO

2.4.1 Exceto mediante prévia coordenação, os ACC Atlântico e Caiena atribuirão níveis de voo a todas as aeronaves que saírem do seu espaço para o espaço do outro, de acordo com a tabela de Níveis de Cruzeiro - Apêndice 3a, Anexo 2 da OACI.

2.5 SEPARAÇÃO

2.5.1 VERTICAL

AERONAVE	SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA		
	Abaixo do FL290	Entre FL 290 e FL 410 inclusive	Acima de FL410
COM APROVAÇÃO RVSM	1000 pés	1000 pés	2000 pés
SEM APROVAÇÃO RVSM		2000 pés	

2.5.2 LONGITUDINAL

2.5.3 Por ocasião da transferência de controle, será aplicada uma separação longitudinal mínima de dez (10) minutos entre aeronaves que voam no mesmo nível, usando-se a Técnica do Número Mach (MNT) no FL 250 ou acima.

3 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

3.1 GERAL

3.1.1 A coordenação entre os ACC Atlântico e Caiena será realizada conforme os Padrões, Métodos Recomendados e Procedimentos prescritos pela OACI (DOC 4444 PANS/ATM 501).

3.1.2 A coordenação entre os ACC Atlântico e Caiena deverá ser feita conforme os procedimentos seguintes:

- a) Com exceção do caso descrito no parágrafo 3.2.2.1 abaixo, os voos IFR e VFR deverão ser coordenados pelo menos 20 minutos antes do estimado da aeronave para a posição que serve como ponto de coordenação, como descrito no Anexo 1 desta Carta de Acordo Operacional.

3.1.3 Os ACC(s) Atlântico e Caiena transmitirão, durante a coordenação, as seguintes informações na ordem prescrita:

- a) Identificação da Aeronave;
- b) Ponto de coordenação e transferência de controle;
- c) Estimado para o limite da FIR ou para ponto apropriado;
- d) Nível de Voo/Altitude;
- e) Velocidade; e
- f) Situação do CPDLC.

3.1.4 Caso o ACC receptor não tenha o plano de voo ou o ACC transferidor descubra que existem dados incorretos no referido plano, as seguintes informações adicionais deverão ser transmitidas:

- a) Registro da aeronave;
- b) SELCAL;
- c) Tipo da aeronave;
- d) Procedência;
- e) Destino; e
- f) Rota.

3.1.5 O ACC transferidor deverá informar ao ACC receptor, solicitando a sua aprovação, sempre que for esperado que a aeronave não esteja nivelada nos TCP descritos no Anexo 1 desta Carta de Acordo Operacional.

3.1.6 Após coordenação, a autorização emitida pelo ATC receptor não deverá ser mudada pelo órgão transferidor, a menos que tenha sido efetuada uma revisão da coordenação.

3.1.7 O ACC receptor não deverá notificar o ACC transferidor sobre ter estabelecido comunicação com a aeronave transferida, a menos que seja especificamente solicitado a fazê-lo.

3.1.8 RECURSOS DE COORDENAÇÃO

3.1.8.1 Os ACC(S) Atlântico e Caiena deverão usar os meios de coordenação listados no Anexo 3 desta Carta de Acordo Operacional.

3.1.8.2 O recurso primário de coordenação de todo tráfego será o ATS/DS (Air Traffic Service/Direct Speech – TF1), se disponível.

3.1.9 REVISÃO

A coordenação deverá ser feita, assim que possível, sempre que o estimado da aeronave para o ponto de transferência de controle diferir 3 (três) minutos ou mais do estimado originalmente informado ou quando um nível de voo, velocidade (Mach Number) e/ou qualquer outra informação especificada na coordenação anterior tiver sido modificada.

3.2 COORDENAÇÕES PARA OPERAÇÕES RVSM

3.2.1 AERONAVES APROVADAS RVSM

Vide item 3.1.

3.2.2 AERONAVES NÃO APROVADAS RVSM

3.2.2.1 Com exceção daquelas listadas nos itens 3.2.2.2 e 3.2.2.5, as aeronaves não aprovadas RVSM deverão ser coordenadas no FL 280 ou abaixo e no FL 430 ou acima.

3.2.2.2 Quando as seguintes aeronaves não aprovadas RVSM estão envolvidas: de Estado, Humanitárias, de Traslado e de Manutenção, com a intenção de operarem dentro do espaço aéreo RVSM, as mensagens de Estimado (EST) deverão ser transmitidas para todos os voos que cruzem o limite comum da FIR, pelo menos 60 minutos antes do tempo estimado da aeronave para o ponto de transferência de controle, como um meio de facilitar o planejamento para a integração do referido tráfego, de acordo com uma separação vertical mínima de 2000 pés.

3.2.2.3 Deve ser feita uma clara indicação sobre o “status” de aprovação das aeronaves não aprovadas RVSM e sua solicitação para um tratamento especial como parte integrante da mensagem de estimado, de forma (a):

- a) confirmar os dados apresentados no plano de voo;
- b) prever o caso de degradação da performance dos sistemas de plano de voo;
- c) prever o caso de o órgão aceitante não ter recebido o plano de voo.

3.2.2.4 Coordenação oral das mensagens de estimado (EST)

Quando o processo de coordenação oral estiver sendo usado, o ACC que transmite uma mensagem de estimado deverá incluir, no final da mesma, as informações apresentadas no campo 18 do plano de voo da OACI sobre as operações RVSM. Se aplicável, no final das mensagens de estimado, deverá ser incluído o termo RVSM NEGATIVO ou RVSM NEGATIVO AERONAVE DE ESTADO ou RVSM NEGATIVO VOO HUMANITÁRIO ou RVSM NEGATIVO VOO DE MANUTENÇÃO ou RVSM NEGATIVO VOO DE TRASLADO.

3.2.2.5 Para o caso em que somente uma aeronave aprovada RVSM experimente uma contingência no voo, as mensagens de coordenação associadas deverão ser providas oralmente,

com a descrição da razão da contingência. As mensagens de coordenação associadas deverão incorporar um dos seguintes termos:

- a) RVSM incapaz devido a equipamento, ou
- b) RVSM incapaz devido à turbulência, conforme o caso.

3.3 SUSPENSÃO DAS OPERAÇÕES RVSM

3.3.1 Os ACC(s) Atlântico e Caiena deverão coordenar os procedimentos a serem adotados para a suspensão da condição RVSM dentro de áreas afetadas nas FIR Atlântico e Caiena, quando pilotos reportarem turbulência maior do que moderada. Nas áreas onde os procedimentos RVSM tenham sido suspensos, a separação mínima vertical entre todas as aeronaves deverá ser de 2000 pés entre o FL 290 e o FL 410.

3.3.2 No caso de suspensão das operações RVSM, deverá ser usada a seguinte Tabela de Níveis de Cruzeiro:

	UA 375 UG 695	Fora das rotas ATS	
		Rumo Mag. 000° até 179°	Rumo Mag. 180° até 359°
Da UIR Caiena para a UIR Atlântica	FL 330 FL 410	FL 330 FL 410	FL 310
Da UIR Atlântica para a UIR Caiena	FL 350 FL 390	FL 290 FL 370	FL 350 FL 390

3.4 FALHA DE COMUNICAÇÃO

3.4.1 No caso de falha do ATS/DS entre os ACC Caiena e Atlântico, a coordenação de todo o tráfego deverá ser efetuada através de:

- a) Telefonia internacional (DDI);
- b) Procedimento de autotransferência como segue:
 - O ACC transferidor deverá avisar à aeronave para contatar o ACC receptor para que obtenha autorização adicional de tráfego aéreo;
 - O ACC transferidor deverá avisar à aeronave que retorne, após o contato, à sua frequência, para confirmar que o contato foi estabelecido com o ACC receptor e/ou obtida a autorização;
 - O ACC receptor deverá instruir a aeronave a avisar ao ACC transferidor quando cruzar o limite comum;
- c) Fax;
- d) Circuito AFTN; e
- e) Todos os outros meios apropriados.

4 PROCEDIMENTOS PARA AERONAVES EQUIPADAS COM ADS-C/CPDLC

4.1 GERAL

Quando ambos os ACC em questão estiverem utilizando o recurso ADS-C/CPDLC para prover os serviços de tráfego aéreo, a conexão CPDLC será transferida 5 (cinco) minutos antes dos limites das FIR em questão.

Os procedimentos seguintes serão utilizados para a transferência CPDLC de um ACC para o outro:

4.1.1 O ACC transferidor deverá enviar às aeronaves logadas a mensagem AFN CONTACT ADVISORY (FN_CAD) até 30 (trinta) minutos antes do estimado para o ponto de transferência de controle. Supõe-se que a mensagem Next Data Authority (NDA) tenha sido enviada antes.

4.1.2 O ACC transferidor deverá enviar às aeronaves logadas a mensagem AT [position] MONITOR [ICAO unit name] [primary frequency] até 5 (cinco) minutos antes do estimado para o ponto de ingresso na FIR adjacente. O ACC transferidor deverá indicar a frequência secundária através de texto livre.

4.1.3 O ACC transferidor deverá enviar às aeronaves logadas a mensagem END SERVICE após a aeronave enviar “WILCO” para a mensagem AT [position] MONITOR [ICAO unit name] [primary frequency], antes que esta cruze a FIR adjacente, a fim de permitir que a próxima autoridade de dados estabeleça uma conexão ativa com a aeronave.

4.1.4 O ACC transferidor deverá se certificar de que não exista qualquer uplink pendente antes do envio da mensagem END SERVICE. Na ocasião em que um uplink estiver pendente, o ACC transferidor deverá enviar o texto livre: CHECK AND RESPOND TO OPEN CPDLC MESSAGES.

4.2 CONEXÕES ADS-C PRÓXIMAS AO LIMITE DA FIR

4.2.1 MONITORAMENTO DE AERONAVE EM OPERAÇÃO PRÓXIMA AO LIMITE DE ESPAÇO AÉREO

Quando uma aeronave for operar dentro de sessenta (60) NM do limite de uma FIR, cujo ACC seja equipado com ADS-C, o seu controlador determinará, durante a coordenação, se aquele ACC requer um contrato ADS-C para monitorar o progresso da aeronave nas proximidades de sua FIR.

4.3 FALHAS DE COMUNICAÇÃO DATA LINK

Na ocasião de inesperada perda de DATA LINK, o ACC em questão informará ao outro ACC, mediante coordenação direta.

4.3.1 Caso o ACC transferidor perca o recurso ADS-C/CPDLC, a seguinte fraseologia será utilizada através do HF para a transferência da comunicação de um ACC para o outro: “Make a manual LOGON to [ICAO unit name] and MONITOR [ICAO unit name] on frequency (conforme coordenado)”.

4.3.2 Caso o ACC receptor perca o recurso ADS-C/CPDLC, o ACC transferidor enviará, através de texto livre, a seguinte mensagem: “DATA LINK FAILURE WITH [ICAO unit

name] CONTACT [ICAO unit name] WITH HF ON FREQUENCY [conforme coordenado] SECONDARY [conforme coordenado]”.

4.4 COORDENAÇÃO EM CASO DE EMERGÊNCIA

Quando o modo de emergência ADS for observado por um ACC, que não seja o responsável pelo controle da aeronave, este coordenará com o ACC responsável pelo controle da aeronave, para ter certeza que o reporte de emergência tenha sido recebido pelo ACC responsável. O ACC adjacente (não responsável) não aumentará a taxa de notificação do contrato periódico.

5 EM CASO DE CONTINGÊNCIA

5.1 ACC ATLÂNTICO

5.1.1 Aeronaves procedentes da FIR SOOO, via FIR SBAO, no sentido FHAW, DIII, FNAN, FAJO, entrando por EGIMI, UL375, FL310, 15 minutos de separação longitudinal.

5.1.2 Aeronaves procedentes de FHAW, DIII, FNAN, FAJO, via FIR SBAO, no sentido da FIR SOOO, saindo por EGIMI, UL375, FL320, 15 minutos de separação longitudinal.

5.1.3 Todo tráfego procedente das FIR SBAZ, SBRE, no sentido da FIR GOOO e também na direção contrária, será redirecionado via corredor EUR-SAM.

5.2 ACC CAIENA

5.2.1 Aeronaves procedentes da FIR GOOO, via FIR SBAO, no sentido da FIR SBAZ, entrando por 05N-039W, FL340, 15 minutos de separação longitudinal.

5.2.2 Aeronaves procedentes da FIR SBAZ, via FIR SBAO, no sentido da FIR GOOO, saindo por 05N-039W, FL330, 15 minutos de separação longitudinal.

5.2.3 Aeronaves procedentes da FIR SOOO, via FIR SBAO, no sentido FHAW, DIII, FNAN, FAJO, entrando por ARUSI, UL695, FL290, 15 minutos de separação longitudinal.

5.2.4 Aeronaves procedentes de FHAW, DIII, FNAN, FAJO, via FIR SBAO, no sentido da FIR SOOO, saindo por ARUSI, UL695, FL280, 15 minutos de separação longitudinal.

6 REVISÕES

6.1 Este acordo estará sujeito à revisão sempre que ocorrer modificação dos Padrões e dos métodos recomendados de procedimentos regionais suplementares da OACI que possa afetar os procedimentos contidos neste acordo, ou quando novas facilidades de comunicação ou novos serviços de tráfego aéreo que possam afetar estes procedimentos forem autorizados. No caso de mudanças nos regulamentos de OACI, o ACC Caiena ou o ACC Atlântico deverá iniciar a emenda deste acordo e, nos casos de novas instalações ou modificação daquelas existentes, o órgão interessado deverá iniciar o procedimento de modificação. Para qualquer outro assunto que possa tornar aconselhável a mudança do acordo, o órgão interessado deverá propor a revisão pertinente.

7 DIVULGAÇÃO

7.1 A divulgação do Acordo e de qualquer modificação posterior será feita conforme requerido.

7.2 O órgão ATS respectivo deverá incluir na seção ENR de sua AIP aquelas partes desta Carta de Acordo Operacional de interesse para usuários.

7.3 Os respectivos órgãos ATS devem incluir na seção ENR de seu AIP aquelas partes desta Carta de Acordo Operacional de interesse dos usuários.

Anexo 1 -Pontos de transferência de controle e coordenação

Rota	Pontos de coordenação	TCP
UL375	UKEDI	UKEDI
UL695	ARUSI	ARUSI
FORA das rotas ATS	Limite comum dos dois espaços aéreos	Limite comum dos dois espaços aéreos

Anexo 2-Tabela de Comunicações Terra-Ar

Rotas ATS	Comunicações Terra-Ar	
	ACC Caiena	ACC Atlântico
	HF	HF
UL 375 UL695 Fora das rotas ATS	5526 KHz 8855 KHz 11291 KHz 13297 KHz	5565 KHz 6649 KHz 8861 KHz 13357 KHz 17955 KHz

NOTA.: A supervisão dos ACC Caiena e Atlântico poderá especificar outra frequência de comunicação terra-ar durante o processo de coordenação.

Anexo 3-Tabela dos Recursos de Coordenação

	ATS/DS	Telefone internacional	Fax	AFTN
ACC Atlântico	Linha Direta	00 55 81 34 644 107 00 55 92 34 622 742	00 55 81 34 618 106	SBAOZQZX
ACC Caiena	Linha Direta	00 594 594 253 432 00 594 594 359 372 00 594 594 359 306	00 594 594 304 124	S000ZQZX S000ADSC

Anexo 4-ADS-C/CPDLC ENDEREÇOS DE LOGON

ACC ATLÂNTICO	ACC CAIENA
RECOEYA	CAYCAYA

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.