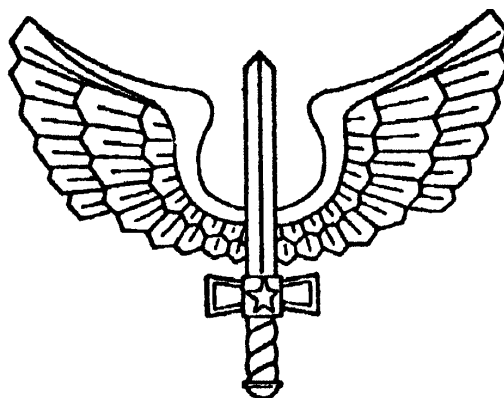


**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



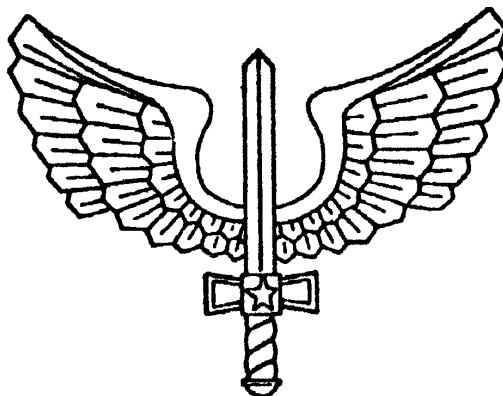
TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100- 15

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA
ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO (REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
DE LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DA
BOLÍVIA)**

2015

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100- 15

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA
ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO (REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
DE LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DA
BOLÍVIA)**

2015



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

PORTARIA DECEA Nº 237/DGCEA, DE 30 DE JULHO DE 2015.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-15 que divulga a Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Amazônico (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área de La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia).

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art.10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da Circular de Controle do Espaço Aéreo, CIRCEA 100-15 "Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Amazônico (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área de La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia)", que com esta baixa.

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

Art. 3º Revogar a Portaria DECEA nº 152/SDOP, de 27 de setembro de 2012, publicada no Boletim Interno nº 196, de 10 de novembro de 2012.

Ten Brig Ar CARLOS VUYK DE AQUINO
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no Bol. Int. nº 148, de 05 de agosto de 2015)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1 FINALIDADE.....	7
1.2 ÂMBITO	7
2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....	8
3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	32

CIRCEA 100-15/2015

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Divulgar a Carta de Acordo Operacional firmada entre Brasil e Bolívia, relativa aos procedimentos de coordenação a serem aplicados pelos Centros de Controle de Área Amazônico e La Paz.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Circular se aplicam aos Centros de Controle de Área Amazônico e La Paz.

2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

A Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Amazônico (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área de La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia) tem a redação a seguir:

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA ENTRE OS CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA AMAZÔNICO E LA PAZ

1 GENERALIDADES

1.1 DATA DE EFETIVAÇÃO: 24 de julho de 2014

1.2 OBJETIVO: O objetivo desta Carta de Acordo Operacional é estabelecer os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo entre as Regiões de Informação de Voo (FIR) Amazônica e La Paz, os pontos de transferência de controle e de comunicações, assim como detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os Centros de Controle, partes integrantes desta Carta de Acordo Operacional.

1.3 EXTENSÃO: Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional complementam ou detalham, quando for necessário, os procedimentos prescritos pelos Estados signatários contidos nos Regulamentos Aeronáuticos, de acordo com as recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), e serão aplicados a todo tráfego aéreo que cruzar o limite comum das FIR mencionadas no item 1.2.

1.4 DELEGAÇÃO DE CONTROLE

1.4.1 Por acordo mútuo, para otimizar a Gestão do Espaço Aéreo e sem que isso comprometa a soberania da República Federativa do Brasil, o ACC Amazônico delega ao ACC La Paz os segmentos de rota ATS, especificamente para a prestação de serviços de tráfego aéreo como descrito no **Apêndice 1**, Tabela 2.

1.4.2 Por acordo mútuo, para otimizar a Gestão do Espaço Aéreo e sem que isso comprometa a soberania do Estado Plurinacional da Bolívia, o ACC La Paz delega ao ACC Amazônico os segmentos de rota ATS, especificamente para a prestação de serviços de tráfego aéreo como descrito no **Apêndice 1**, Tabela 2.

1.4.3 O ACC Amazônico permite a utilização no que corresponda ao espaço aéreo do Brasil até um raio de 15NM centrado na ARP do aeródromo de Cobija do solo a 3000 pés para a utilização de procedimentos de aproximação/chegada e partida/saída da pista 02/20 do Aeroporto Aníbal Árabe de Cobija, única e especificamente para a prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo, e não comprometa a soberania da República Federal do Brasil.

1.5 AERÓDROMO ALTERNATIVO DE RIO BRANCO: O ACC Amazônico permite a utilização do Aeroporto de Rio Branco como aeródromo alternativo para os voos domésticos da Bolívia para o aeroporto de Cobija, sob as seguintes condições:

- a) Condições meteorológicas adversas no aeródromo de destino;
- b) Suspensão das operações do aeródromo de destino; e
- c) Situações de emergências de aeronaves.

Nota: O escopo desse ponto é limitado ao uso de superfícies do aeródromo necessário para pouso ou decolagem e estacionamento de aeronaves, não incluindo o uso de instalações e serviços, tais como imigração, alfândega etc., a menos que haja acordos para determinados voos entre os Estados interessados.

1.6 COMPOSIÇÃO DA CARTA: Esta Carta de Acordo Operacional consiste em 10 (dez) páginas e em 5 (cinco) apêndices.

- Apêndice 1** - Tabela de referência para a transferência e delegação de responsabilidades;
- Apêndice 2** - Tabela de referência para o intercâmbio de mensagens ATS;
- Apêndice 3a** - Medidas de Contingência ATS na FIR Amazônica;
- Apêndice 3b** - Medidas de Contingência ATS na FIR La Paz;
- Apêndice 4** - Planos de Voo Repetitivos; e
- Apêndice 5** - Meios de comunicação e Tabela de códigos SSR.

2 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE

2.1 ATRIBUIÇÃO DE NÍVEIS DE VOO

2.1.1 NÍVEL IFR: Os níveis de voo IFR, atribuídos pelos ACC Amazônico e ACC La Paz, serão escolhidos do Apêndice 1, nesta Carta de Acordo Operacional, para todas as aeronaves que cruzem o espaço aéreo comum entre as FIR SBAZ e SLLF.

2.1.2 NÍVEL DE VFR: O tráfego aéreo VFR que cruze o limite comum das FIR Amazônica e La Paz deverá empregar os níveis de cruzeiro de acordo com a tabela de níveis (Apêndice 3 do Anexo 2, níveis VFR) da OACI, com nível superior ao FL145 no espaço aéreo do Brasil e nível superior ao FL195 no espaço aéreo da Bolívia.

2.2 SEPARAÇÃO

2.2.1 SEPARAÇÃO VERTICAL: Normalmente, as aeronaves serão autorizadas a sobrevoar o ponto de transferência, mantendo um único nível; no entanto, quando estiver expressamente coordenado com o Centro aceitante, o Centro transferidor pode autorizar as aeronaves a cruzarem o ponto de transferência em subida ou descida, para um nível de voo previamente acordado entre ambos ACC.

2.2.3 SEPARAÇÃO NO ESPAÇO AÉREO RVSM: Não serão aceitas transferências entre ambos os Centros de Controle de Área no espaço aéreo RVSM, para aeronaves que não tenham aprovadas RVSM, com exceção das aeronaves: de Estado, de primeira entrega, em operações humanitárias e ambulância.

Nota: Entende-se por aeronaves de Estado aquelas usadas em serviços militares, serviços aduaneiros e serviços de polícia, em conformidade com a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

2.2.4 SEPARAÇÃO LATERAL: Em caso de circunstâncias ou condições que comprometam a separação lateral devido a desvios, aplicar-se-á a separação vertical entre as aeronaves afetadas.

2.2.5 SEPARAÇÃO LONGITUDINAL: O mínimo de separação longitudinal aplicável entre voos que serão transferidos no mesmo nível de voo e na mesma rota ATS, outras rotas ou trajetórias convergentes, não será inferior a 10 minutos, exceto se for aplicada a Técnica do Número MACH, de acordo com o Capítulo 5 do Doc. 4444/ATM-501 ICAO.

3 PROCEDIMENTOS DE INFORMAÇÃO DE VOO

3.1 Quando se proporcionar o Serviço de Informação de Voo, será efetuada a coordenação correspondente com relação aos respectivos voos VFR e IFR que cruzem o limite comum entre as Regiões de Informação de Voo Amazônica e La Paz. Essa coordenação incluirá as seguintes informações sobre os voos em questão:

- a) As partes apropriadas ao plano de voo atualizado;
- b) A hora em que se estime sobre o ponto de transferência acordado; e
- c) A hora que se efetuou o último contato com a aeronave.

3.2 A informação indicada será transmitida pelo menos 20 (vinte) minutos antes de a aeronave sair da Região de Informação de Voo, a cargo do Centro de Controle de Aérea que a originou.

4 PROCEDIMENTOS DE ALERTA: Emergência, falha de comunicações e contingências

4.1 O Centro de Controle de Área transferidor, diante de uma situação de emergência, falha de comunicação e contingências de uma aeronave que ainda não tenha cruzado o limite comum, deverá comunicar tal situação imediatamente ao Centro de Controle de Área aceitante, pelo meio oral mais rápido e também através do AMHS/AFTN, e manterá a coordenação, procedendo como descrito no Capítulo 9, Parágrafo 9.2 (Serviço de Alerta) e, no Capítulo 15 (Procedimentos Relativos à Emergência, Falha de Comunicações e Contingência) do Doc. 4444/ATM501 OACI.

4.2 O Centro aceitante se ajustará aos procedimentos prescritos pela OACI, no caso de não conseguir se comunicar com a aeronave objeto da transferência.

4.3 A responsabilidade pelas tarefas de coordenação para fornecer o Serviço de Busca e Salvamento recairá naquela unidade ATS:

- a) em cuja FIR foi registrada a última comunicação; ou
- b) em cuja FIR a aeronave estava prestes a entrar, quando se saiba que essa já cruzou o ponto de transferência, usando as informações obtidas pelo radar, radiotelefonia ou outros.

4.4 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA: Em caso de interrupção Total ou Parcial da prestação de serviços de controle de tráfego aéreo, aplicar-se-ão os procedimentos de contingência descritos nos Apêndices 3a e 3b da presente Carta de Acordo Operacional.

5 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

5.1 PLANO DE VOO: Todo plano de voo apresentado, incluindo os Planos de Voo Repetitivos (RPL), serão encaminhados, obrigatoriamente via AMHS/AFTN, aos Centros de Controle de Área Amazônico e La Paz, de acordo com o formato estabelecido no Capítulo 4, Parágrafo 4.4 (plano de voo) e Apêndice 2 do Doc. 501 4444/ATM OACI.

5.1.1 Não se aceitará o ingresso de aeronaves na FIR Amazônica e La Paz sem a apresentação do plano de voo (FPL) respectivo. No entanto, quando o Centro de Controle aceitante revelar não ter recebido o respectivo plano de voo devido a falhas na rede AMHS/AFTN, o Centro de Controle transferidor deverá informar via circuitos orais de coordenação os dados essenciais do plano de voo atualizado para a transferência de controle.

5.2 PLANOS DE VOO RPL: A troca de informações para o uso de planos de voo repetitivos entre Brasil e Bolívia se efetuará, normalmente, como indicado no Apêndice 4 desta Carta de Acordo.

5.3 INTERCÂMBIO DE MENSAGENS: A coordenação antes da transferência de controle será feita mediante a troca de mensagens ATS prescritas para esses fins de acordo com o estabelecido no Apêndice 2 da presente Carta de Acordo.

5.4 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO ÁEREO: O tráfego aéreo que cruza o limite comum das FIR Amazônica (SBAZ) e La Paz (SLLF) será encaminhado pelas rotas ATS especificadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) e Cartas de Navegação dos Estados afetados por este Acordo.

5.4.1 Poderão ser utilizadas trajetórias diferentes das rotas mencionadas no parágrafo anterior, com prévia coordenação e acordo entre os Centros envolvidos, quando as rotas ATS publicadas forem afetadas por alguma das seguintes circunstâncias:

- a) Condições meteorológicas adversas;
- b) Espaços Aéreos Condicionados (Áreas: restritas, proibidas ou perigosas) não permanentes;
- c) De acordo com o fluxo de tráfego e/ou a necessidade do tráfego; e
- d) Outras causas que impeçam o desenvolvimento normal das operações aéreas.

Nota: A coordenação dessas trajetórias deverá ser clara em relação à informação disponível do desvio.

5.5 ROTAS RNAV: Para voar em rotas RNAV 5 continentais, a aeronave deverá estar homologada a voar RNAV 5. Aquelas que não estiverem homologadas a voar RNAV 5 devem ser direcionadas para as rotas ATS convencionais existentes.

5.6 ATRIBUIÇÃO DE CÓDIGOS TRANSPONDER SSR: O código SSR deverá ser incluído junto com a transferência do controle, conforme o Apêndice 5. Caso não tenha sido atribuído um código SSR à aeronave, o ACC aceitante deve informar ao Centro transferidor e prontamente ao piloto. As alterações de código transponder serão feitas quando for estritamente necessário.

5.7 NOTIFICAÇÃO DE ALTERAÇÕES: O Centro transferidor notificará o Centro aceitante das modificações importantes nos dados transmitidos oralmente via circuito ATC e alternativamente via mensagem CPL/EST.

Nota: As modificações importantes incluirão, entre outros:

- a) As notificações recebidas das aeronaves indicando uma variação média de velocidade de mais/menos 5% no que diz respeito à definição do plano de voo; e/ou
- b) Uma variação de mais ou menos 3 (três) minutos referente à hora estimada sobre o ponto de transferência;
- c) Mudanças de nível e/ou regras de voo;
- d) Qualquer desvio significativo da rota original da aeronave.

6 TEMPO PARA COORDENAÇÃO, EMISSÃO DE AUTORIZAÇÕES INICIAIS E CPL

6.1 Para efeitos do Capítulo 10 do Doc. 4444-ATM/501 da ICAO, o prazo limite para a coordenação das autorizações iniciais e transferências de CPL será igual ou superior a 20 (vinte) minutos, porém não mais do que 60 (sessenta) minutos, a partir do ponto definido para a transferência de controle.

6.2 O Centro transferidor não poderá alterar o nível de voo de uma aeronave, cujo plano de voo tenha sido previamente coordenado, sem antes ter obtido a aprovação do Centro aceitante, exceto nos casos de emergência e/ou por condições meteorológicas adversas, devendo informar, imediatamente, as novas condições de voo ao Centro aceitante.

6.3 Se o tempo de voo contado a partir do aeródromo de partida da aeronave até o limite da FIR adjacente for menor que o mínimo especificado no item 6.1 desta Carta, a coordenação se realizará com 10 (dez) minutos de antecedência em relação à hora prevista de decolagem, para que os dados necessários do plano de voo e informações de controle possam ser transmitidos ao Centro de Controle aceitante.

7 TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

7.1 A menos que se coordene de outra maneira, o Centro de Controle aceitante assume a responsabilidade pela prestação do Serviço de Tráfego Aéreo quando tenha recebido a indicação de que a aeronave já tenha cruzado o ponto de transferência especificado no Apêndice 1 desta Carta de Acordo Operacional ou em outro ponto de transferência acordado.

7.2 Não será necessário que o Centro aceitante notifique o Centro transferidor quando tiver assumido a responsabilidade indicada no parágrafo anterior.

8 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

8.1 Normalmente, as comunicações de uma aeronave serão transferidas 5 (cinco) minutos antes da hora em que se calcula que a aeronave chegará ao ponto de transferência indicado para cada rota.

8.2 No entanto, quando as condições de tráfego aéreo exigirem, o Centro transferidor poderá retardar a transferência das comunicações até que a aeronave notifique ter cruzado o ponto de transferência indicado.

8.3 O Centro de Controle de Área Amazônico transferirá as comunicações da aeronave para o Centro de Controle de Área de La Paz na frequência indicada no Apêndice 1 (Controle La Paz), ou outra frequência previamente coordenada.

8.4 O Centro de Controle de Área de La Paz transferirá as comunicações das aeronaves para o Centro de Controle de Área Amazônico na frequência indicada no Apêndice 1 ou em outra frequência previamente coordenada.

9 MEDIDAS DE CONTROLE DE FLUXO

As medidas de controle de fluxo devem ser aplicadas com o menor impacto possível sobre os ACC envolvidos. Devem ser evitadas restrições nos pontos de transferência que impliquem espaçamentos de tempo, independentemente do nível de voo, que afetem a capacidade e a eficiência dos espaços aéreos considerados e de outras FIR adjacentes. Paralelamente, os Supervisores de ambos ACC, de acordo mútuo, gerenciarão a flexibilidade das medidas e considerarão os casos especiais estabelecendo os pontos de espera na FIR que implemente as medidas, se necessário.

10 MEIOS DE COMUNICAÇÃO

10.1 Os procedimentos de coordenação e transferência estabelecidos na presente Carta de Acordo Operacional serão efetuados como indicado no Apêndice 5, usando o Circuito Oral ATS (REDDIG) como meio primário; em caso de falha do mesmo, poderá ser usado como meio alternativo a Discagem Direta Internacional.

11 REVISÕES

11.1 A presente Carta de Acordo Operacional será revisada quando os procedimentos indicados na mesma sejam afetados por modificações realizadas nas normas, métodos recomendados, procedimentos suplementares e planos regionais da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou quando forem implementadas novas instalações de auxílios rádios à navegação, de comunicações e dos serviços de tráfego aéreo. Nos casos de novas instalações ou modificação das atuais, o início de ação caberá ao Estado responsável. Com relação a qualquer outro caso, o Estado interessado deverá propor a alteração pertinente.

11.2 Se a alteração afeta apenas as informações descritas em alguns dos apêndices, um novo apêndice revisado se tornará parte da presente Carta de Acordo Operacional, a partir da nova data que seja comunicada e adotada pelo Estado interessado.

12 DIVULGAÇÃO

12.1 Os Estados signatários devem incluir em suas AIP, e em outros documentos que considerem pertinentes, as partes da presente Carta de Acordo Operacional que sejam de interesse para a segurança das operações aéreas.

12.2 Além disso, as Administrações se comprometem, dentro de suas respectivas jurisdições, a instruir diretamente sobre o conteúdo, por meio de atualizações da presente Carta de Acordo Operacional, o pessoal dos Centros de Controle de Área envolvidos.

13 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

13.1 A partir da data de efetivação indicada no ponto 1.1, os procedimentos descritos nesta Carta de Acordo Operacional anulam e substituem qualquer outro acordo anterior aplicado entre os ACC envolvidos.

14 ASSINATURA DA CARTA DE ACORDO: Esta Carta de Acordo foi assinada na cidade de Lima, Peru, aos vinte e três dias do mês de abril de 2014.

Representante da Bolívia:

Representante do Brasil:

Marco Barrios Barzola
Chefe de Navegação Aérea Reg. La Paz
AASANA BOLÍVIA

Luiz Ricardo de Souza Nascimento
Cel Av Adjunto do Subdepartamento
de Operações do DECEA

Fernando Azuga Hurtado
Diretor Técnico Nacional AASANA
BOLÍVIA

Johnny Luis Arnez Moreno
Diretor de Navegação Aérea DGAC
BOLÍVIA

APÊNDICE 1 / TABELA 01

TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES ENTRE O ACC MAZÔNICO E O ACC LA PAZ

Data de Efetivação: 24 DE JULHO DE 2014

A	B		C	D	E	
ROTA ATS	FL ATRIBUÍDO ACC LA PAZ	FL ATRIBUÍDO ACC AMAZÔNICO	PONTO DE TRANSFERÊNCIA	COORDENADAS	MEIOS DE COMUNICAÇÃO	
* UL309	2	1	RBC (BRANCO)	095219S / 0675343W	FREQ SBAZ/ACC 126.50 Mhz-135.25 Mhz FREQ SLLP/ACC 128.2 Mhz	
UR550						
UL417						
UA301						
UA321						
R558						
A301						
UM784	2	1	KILEV	105854S / 0690604W		
A446	2	1	CIJ	110216S / 0684647W		
UL322	2	1	ILRES	130924S/0622112W		FREQ SBAZ/ACC 125.85 Mhz-128.30 Mhz FREQ SLLP/ACC 128.2 Mhz
UL216	2	1	ARMUK	132856S/0613330W		
UL793	1	2	UDIDI	130236S/0623724W		
UM668	1	2	GEDUS	151654S/0602530		FREQ SBAZ/ACC 125.35 Mhz-128.30 Mhz FREQ SLLP/ACC 128.2 Mhz
UL540	1	2	ERVEL	153001S/0601305W		
* UM402	1	2	UBKAB	161854S/0583631W		
B652	1	2	NDB SAN MATIAS	161948S/0582353W		

Nota 1: Na coluna B, os números "1" e "2" indicam a série de níveis de voo IFR listados no Apêndice 3 do Anexo 2 da OACI, em que 1 corresponde ao Nível ímpar e 2 corresponde ao nível par.

*Nota 2: Nas rotas UL309, R558 e UM402, os níveis de voo estão invertidos em relação aos rumos na FIR La Paz.

Nota 3: As rotas UL322 e UL793 são convergentes no ponto de notificação VAROM.

Nota 4: O mínimo de separação longitudinal no mesmo nível de voo na mesma Rota ATS não será inferior a 10 minutos, de acordo com o item 2.2.4 desta Carta de Acordo Operacional.

APÊNDICE 1/ TABELA 02

TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES QUANTO À PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO ENTRE O ACC AMAZÔNICO E O ACC LA PAZ

Data de Efetivação: 24 DE JULHO DE 2014

DELEGAÇÃO DO ACC AMAZÔNICO AO ACC LA PAZ				
A	B	C	D	E
ROTA ATS	SEGMENTO	NÍVEL DE VOO DE / ATÉ	SERVIÇOS ATS PROPORCIONADOS POR:	OBSERVAÇÕES
UL309	GRAFO/BRANCO/GRAFO	FL250/UNL	ACC LA PAZ	*M653 O ACC LA PAZ O TRÁFEGO AO ACC AMAZÔNICO LA PAZ NÃO NOTIFICARÁ.
UR550	CITRA/BRANCO/CITRA			
UL417	IRARA/BRANCO/ISARA			
UA301/UA321	VILUX/BRANCO/VILUX			
*M653	KODSA/KIOL/KODSA	FL050/FL170		

DELEGAÇÃO DO ACC LA PAZ AO ACC AMAZÔNICO				
A	B	C	D	E
ROTA ATS	SEGMENTO	NÍVEL DE VOO DE / ATÉ	SERVIÇOS ATS PROPORCIONADOS POR:	OBSERVAÇÕES
UB554	FLOTE/SILIC/FLOTE	FL250/UNL	ACC AMAZÔNICO	*A685/A430 O ACC AMAZÔNICO NÃO NOTIFICARÁ OS TRÁFEGOS AO ACC LA PAZ
UM530	DADED/BUVKI/DADED			
*A685	FILHO/GJM/FILHO	FL150/F245		
*A430	FLOTE/SILIC/FLOTE	FL180/f1240		

Representante da Bolívia

Representante do Brasil

Marco Barrios Barzola

Chefe da Navegação Aérea Reg. La Paz AASANA – BOLIVIA

Luiz Ricardo de Souza Nascimento Cel Av

Adjunto do Subdepartamento de Operações do DECEA

APÊNDICE 2

TABELA DE REFERÊNCIA PARA O INTERCÂMBIO DE MENSAGENS ATS ENTRE O ACC AMAZÔNICO E O ACC LA PAZ
Data de Efetivação: 24 de julho de 2014

TIPOS DE MENSAGENS	CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE SÃO APLICÁVEIS	TEMPO LIMITE PARA A TRANSMISSÃO	MEIOS UTILIZADOS
RPL	Segundo o especificado na Carta de Acordo	Segundo o especificado na Carta de Acordo	AFTN/AMHS altn. FAX
FPL	Todos os voos	Imediatamente depois de ser apresentado	AFTN/AMHS altn. Circuito Oral ATS/FAX
CPL	Todos os voos	O mais cedo possível, segundo as circunstâncias	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
DEP	Todos os voos	Imediatamente depois da decolagem	AFTN/AMHS altn. Circuito Oral ATS/FAX
EST	Todos os voos	20 minutos antes do ponto de transferência, quando o tempo de voo o permita	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
CHG/CDN	Conforme necessário	Tão cedo quanto possível, assim que se produzam as circunstâncias	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
ALR	Conforme necessário	Tão cedo quanto possível, assim que se produzam as circunstâncias	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
DLA	Conforme necessário	Imediatamente assim que se configure a demora	AFTN/AMHS altn. Circuito oral ATS/FAX
ACP	Todos os voos	O mais cedo possível, segundo as circunstâncias	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
CNL	Conforme necessário	Tão cedo quanto possível, assim que se produzam as circunstâncias	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX

Representante da Bolívia

Representante do Brasil

Marco Barrios Barzola
 Chefe da Navegação Aérea Reg. La Paz AASANA – BOLÍVIA

Luiz Ricardo de Souza Nascimento Cel Av
 Adjunto do Subdepartamento de Operações do DECEA

APÊNDICE 3A**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA AMAZÔNICO E LA PAZ****MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL OU PARCIAL NA FIR AMAZÔNICA****1 FIR AFETADAS**

AMAZÔNICA e LIMA.

2 GENERALIDADES

2.1 A finalidade deste Plano de Contingência é estabelecer procedimentos para o ingresso/saída dos voos internacionais no espaço aéreo da FIR Amazônica, em caso de uma interrupção parcial ou total dos serviços de tráfego aéreo, mantendo, no entanto, o fluxo ordenado e seguro. Uma interrupção parcial considera como mínimo a prestação dos Serviços de Informação de Voo e de Alerta. Durante uma interrupção total, esses serviços não podem ser garantidos.

2.2 O órgão nacional de contingência ATM, designado pela Administração do Brasil (Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA), para ativar, gerenciar, monitorar e coordenar as ações que resultem na aplicação do Plano de Contingência é:

Denominação: Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA).

Contato: Célula de Decisão e Coordenação DCC Gerente Nacional

Telefones: 55 21 21 2101-6449; 55 21 21 2101-6409; REDDIG: 3058

Fax: 55 21 21 2101-6577

Correio Eletrônico: dcc@cgna.gov.br

Meios de contato com o ACC Amazônico:

Telefones: 559236525318; 559236521401

REDDIG Região Belém: 3651;

REDDIG Região Manaus: 3653;

REDDIG Região Porto Velho: 3655;

AFTN: SBAZSQZX.

2.3 No caso de falha das comunicações ar/terra, os serviços de tráfego aéreo se apoiarão nas frequências VHF e HF disponíveis, respectivamente, em cada ACC ou APP que tenha recebido a atribuição da prestação dos ATS em uma determinada porção do espaço aéreo, constantes nas publicações em vigor ou em qualquer outra designada pelo Órgão Central – CGNA.

2.4 Os procedimentos operacionais definidos para a FIR Amazônica, no caso de contingência, serão ativados pelo CGNA, por meio de uma publicação em NOTAM específico.

3 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AOS ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS

3.1 Transmitir, de acordo com os procedimentos normais previstos, as mensagens de tráfego aéreo para o ACC em contingência, bem como uma mensagem de estimado (EST) à primeira FIR situada após a FIR em contingência.

3.2 No caso de uma interrupção parcial, autorizar o ingresso de uma aeronave na FIR em contingência, de acordo com o previsto no Anexo A, empregando uma separação longitudinal mínima de 15 minutos no mesmo fixo, independentemente do nível de voo. Dependendo da diferença de velocidade, do tempo de voo no segmento em contingência e do nível de degradação dos serviços, os respectivos Supervisores poderão de mútuo acordo aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 minutos, sem prejuízo das separações regulamentares. No caso de interrupção total, para o ingresso na FIR em contingência se aplica a separação longitudinal de 15 minutos para as aeronaves no mesmo nível de voo e rota prevista nos pontos de entrada na FIR em contingência, de acordo com o Anexo A, e a velocidade da aeronave posterior deve ser igual ou inferior à velocidade da aeronave procedente.

3.3 Aguardar as orientações do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) para a aplicação dos ajustes nas medidas de contingência correspondentes, até o momento em que o sistema tenha voltado à normalidade.

3.4 Coordenar com os órgãos ATS da FIR em contingência, de acordo com as orientações do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), por meio dos circuitos de coordenação ATS ou outros disponíveis, com pelo menos 30 minutos de antecedência da hora estimada sobre os pontos de entrada na FIR em contingência.

3.5 As aeronaves que pretendem somente efetuar o sobrevoo da FIR com interrupção parcial deverão utilizar a rede simplificada das rotas para a interrupção total, conforme anexo ALFA, sem considerar os níveis de voo ali estabelecidos.

3.6 Em caso de uma interrupção total, tomar as providências para que as aeronaves somente ingressem na FIR em contingência de acordo com o previsto no Apêndice ALFA, instruir os pilotos em comando das aeronaves a manter o último nível e velocidade empregados enquanto sobrevoe a FIR em contingência.

3.7 Observar que as aeronaves deverão estar niveladas, de acordo com o previsto no Anexo A, pelo menos 10 minutos anteriores à entrada na FIR em contingência.

3.8 Instruir as aeronaves no sentido de tentar estabelecer comunicação com os Órgãos ATS adjacentes com pelo menos 5 minutos antes da hora prevista para a entrada na FIR subsequente.

3.9 Observar que, em caso de uma interrupção total ou parcial na prestação dos serviços de tráfego aéreo, suspender-se-á o ingresso na FIR em contingência até que seja avaliada a situação e implementado o Plano de Contingência pelo Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea - Órgão Central.

3.10 Observar que, durante a ativação do Plano de Contingência, não serão permitidos voos de aeronaves não aprovadas RVSM, sem exceções.

4. DISPOSIÇÕES APLICADAS ÀS AERONAVES

4.1 Somente serão permitidos voos de aeronaves que seguem as regras de voo IFR que estejam realizando transporte aéreo regular, nacional ou internacional, voos de busca e salvamento, aeronaves de Estado e voos humanitários.

4.2 Observar que, durante a ativação deste Plano, somente as aeronaves aprovadas RVSM poderão voar entre os FL290 e FL410.

4.3 Em caso de uma interrupção parcial, manter escuta permanente na frequência VHF ou HF correspondente ao setor que sobrevoa ou outra designada, além das frequências de Procedimentos de Radiodifusão de Informação de Voo ar/ar (123.45 MHZ), e reportar qualquer manobra de subida ou descida que as circunstâncias exigirem. A mensagem deverá conter identificação da aeronave, posição, nível abandonado, nível que cruza e outras informações relevantes.

4.4 Manter as luzes de navegação e de anticolisão continuamente acesas enquanto em operação na FIR em contingência.

4.5 Selecionar o código 2000, caso não tenha sido alocado anteriormente outro código SSR.

4.6 Possuir obrigatoriamente o TCAS.

5 PUBLICAÇÃO DE NOTAM

5.1 As Disposições aplicáveis aos Órgãos ATS e às aeronaves que decolam, pousam ou sobrevoam as FIR do Brasil, em função de uma falha parcial ou total na prestação dos serviços de tráfego aéreo, serão ativadas pelo CGNA, por meio da publicação do NOTAM específico, se possível com 48 horas de antecedência antes da sua ativação.

6 SUSPENSÃO DOS PLANOS DE VOO REPETITIVOS (RPL)

6.1 Enquanto permanecer a situação de contingência, as listas de RPL ficarão suspensas, devendo os usuários apresentar, em todos os casos, os FPL correspondentes.

7 PROCEDIMENTOS DE AUTOTRANSFERÊNCIA

7.1 Quando os órgãos ATS não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha do Serviço Fixo de Comunicações, os seguintes procedimentos de autotransferência deverão ser aplicados:

7.1.1 Os órgãos ATS deverão:

- a) informar ao piloto a indisponibilidade do Serviço Fixo com o órgão ATS adjacente; e
- b) disponibilizar as informações e instruções necessárias para que o piloto estabeleça contato com o órgão adjacente.

7.1.2 O piloto em comando deverá:

- a) tentar estabelecer contato com o órgão adjacente com pelo menos 5 (cinco) minutos de antecedência do ETO sobre o fixo de transferência;
- b) informar ao órgão ATS que está realizando uma autotransferência; e
- c) transmitir as seguintes informações: identificação da aeronave, procedência, destino, rota, nível de voo, código transponder, estado de aprovação RVSM e estimado para o fixo de autotransferência.

8 LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

8.1 Quando os órgãos ATS adjacentes e os órgãos em contingência não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha da rede fixa de comunicações, mas disponham de cobertura de comunicações para o Serviço Móvel, a autorização de tráfego terá validade até o ponto de transferência de controle, com a condição de autotransferência realizada pelo piloto.

APÊNDICE ALFA

REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS NO CASO DE CONTINGÊNCIA NA FIR AMAZÔNICA				
PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA ENTRE OS ACC AMAZÔNICO E LA PAZ				
CONTINGÊNCIA PARCIAL NA FIR AMAZÔNICA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/SEGMENTO	TRANSFERÊNCIA / AUTOTRANSFERÊNCIA	
			FIXO	FL DE VOO
FIR LA PAZ	TMA MANAUS	ILRES UA316 GRAFO UL309 VOR RBC UW17 NDB GJM W3	ILRES GRAFO NDB GJM	A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC
TMA MANAUS	FIR LA PAZ	UA 316 ILRES UW 17 VOR RBC UL 309 GRAFO W3 NDB GJM	ILRES GRAFO NDB GJM	A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC
FIR LA PAZ	TMA PORTO VELHO	GRAFO UL309 NDB GJM W3	GRAFO NDB GJM	A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC
TMA PORTO VELHO	FIR LAPAZ	UW10 VOR RBC GRAFO UT 309 W3 NDB GJM	GRAFO NDB GJM	A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC
FIR LA PAZ	TMA RIO BRANCO	GRAFO UT 309 VILUX A301	GRAFO VILUX	A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC
TMA RIO BRANCO	FIR LA PAZ	UL 309 GRAFO A301 VILUX	GRAFO VILUX	A ser designado pelo ATC A ser designado pelo ATC

Continuação do APÊNDICE ALFA

CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR AMAZÔNICA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/SEGMENTO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			FIXO	FL DE VOO
FIR MAIQUETIA	FIR LA PAZ	a) PAKON UM423, FL390 até MNS. No bloqueio de MNS baixar para FL380, UM402 UBKAB	a) PAKON UBKAB	a)FL 390 e FL380
FIR LA PAZ	FIR MAIQUETIA	a)UBKAB UM402, FL370 até VOR MNS No bloqueio de MNS baixar para FL360, UM423	a)UBKAB PAKON	a) FL 370 e FL360
FIR LIMA	FIR LA PAZ	LIMPO UA 321 VOR RBC VILUX, FL310	LIMPO VILUX	FL310
FIR LA PAZ	FIR LIMA	VILUX RBC UA321 LIMPO FL 300	VILUX LIMPO	FL 300
FIR LA PAZ	FIR BRASÍLIA	a) GEDUS UM668 MOLPA b) BUVIK UM530 MIPAD FL330	a) GEDUS MOLPA b) BUVIK MIPAD	a) FL330 b) FL330
FIR BRASÍLIA	FIR LA PAZ	a) MOLPA UM668 GEDUS FL320 b) MIPAD UM530 BUVIK FL320	a) MOLPA GEDUS b) MIPAD BUVIK	a) FL320 b) FL320
FIR LA PAZ	FIR BOGOTÁ	VILUX UA301 TBT, FL340, FL380	VILUX TBT	FL340, FL380
FIR BOGOTÁ	FIR LA PAZ	TBT UA301 VILUX, FL350, FL390	TBT	FL350, FL390

APÊNDICE 3B**PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA NA FIR LA PAZ****1 OBJETIVO**

1.1 O plano de contingência ATS visa facilitar e manter o movimento seguro e ordenado da aviação civil no espaço aéreo da FIR La Paz, no caso de interrupção dos serviços de tráfego aéreo e do correspondente serviço de apoio, de forma total ou parcial, temporária ou prolongada, de tal maneira que sob essas circunstâncias continuem disponíveis as rotas aéreas principais que fazem parte da rede de rotas regional e nacional, que permitem que os operadores de aeronaves voem através do espaço aéreo da FIR La Paz.

2 PONTO DE CONTATO

2.1 A base de operações do Comitê Executivo se encontra domiciliada em:

Calle Reyes Ortiz Esq. Federico Suazo nº 74 12vo Piso
La Paz – Bolivia
AFTN: SLLPYVYA
Telefones: 591-2-2319686 - 591-2-2317090
Fax: 591-2-2311302 - 591-2-2124042
REDDIG: 5-5153 - 5-5129

2.2 O Centro de Controle de Área La Paz (ACC-La Paz)

Aeroporto Internacional El Alto
La Paz-Bolivia
AFTN: SLLPYGYE
SLLPZRZX
Telefones: 591-2-2810203 - 591-2-2114145
Fax: 591-2-2810203
REDDIG: 5-8218 - 5-8120

3 IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE CONTINGÊNCIA

3.1 O Comitê Executivo instruirá a publicação do NOTAM respectivo, de acordo com as seguintes situações:

- a) Se a situação for previsível, será emitido o NOTAM apropriado com pelo menos 24 horas de antecedência;
- b) Em situações não previsíveis, será emitido o NOTAM apropriado logo que possível.

4 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS NO CASO DE UMA DIMINUIÇÃO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

4.1 Os voos internacionais e regionais de menos de três horas e os voos domésticos devem ser planejados, tendo em conta que os FL290 ou superior (espaço aéreo RVSM) estarão disponíveis, exceto as rotas que não têm nenhum conflito com as rotas de contingência estabelecidas no plano de contingência da FIR La Paz.

4.2 A fim de evitar conflitos e congestionamento do tráfego aéreo, serão estabelecidos procedimentos para o gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, de tal forma que, dentro do possível, não afetem as operações do transporte aéreo regular.

5 CLASSIFICAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

5.1. Se durante o período de contingência os serviços ATS sofrerem alguma degradação, o Comitê Executivo irá avaliar se a classificação do espaço aéreo permanecerá inalterada ou considera a reclassificação do espaço aéreo de acordo com os serviços disponíveis que podem ser fornecidos.

6 ROTAS ATS E ESPAÇO AÉREO

6.1. Durante o período de contingência total, os voos internacionais utilizarão a rede de rotas ATS de contingência para a FIR La Paz planejada com base nos principais fluxos de tráfego aéreo e que são detalhados abaixo:

REDE DE ROTAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR LA PAZ

ROTA ATS ATUAL	ENCAMINHAMENTOS DE CONTINGÊNCIA
Rotas internacionais a serem utilizadas	(Unidade ATS) provê ATC nos seguintes segmentos
UL-417	CR1: ISARA/UL-417/PUBUM
UA-321	CR1: VILUX/UA-321/GERNI
UA-309	CR1: GRAFO/UL-309/EMPEX
UL-793	CR1: UDIDI/UL-793/OROMU
UM-402	CR1: UBKAB/UM-402/SIDAK
UM-415	CR1: SIDAK/UM-415/DOBNI
UL-540	CR1: ERVEL/UL540/ VOR VIR

NOTA: CR significa Rota de Contingência

6.2 Durante o período de contingência parcial, as rotas ATS estarão disponíveis para voos domésticos e internacionais, dentro da FIR La Paz, de acordo com a seguinte tabela:

REDE DE ROTAS DE CONTINGÊNCIA COM A FIR AMAZÔNICA

ROTA	POSIÇÃO	FL DE INGRESSO	FL DE SAÍDA
UL-417	ISARA	390	360
UA-321	VILUX	370	340
UL309	GRAFO	350	380
UL793	UDIDI	390	360
UM-402	UBKAB	350	380

7 PRIORIDADES DOS DIFERENTES TIPOS DE VOO

7.1 Dar-se-á prioridade às operações aéreas internacionais e operações especiais que envolvem os seguintes tipos de voo:

- Aeronaves em emergência ou que operem com uma redução significativa na sua eficiência;
- Aeronaves de Estado;
- Voos de evacuação e auxílio; e
- Voos de busca e salvamento.

8 PROCEDIMENTOS APLICÁVEIS AOS ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS

8.1 Os órgãos ATS dentro da FIR La Paz e Amazônica devem cumprir com os seguintes procedimentos, conforme o caso:

- a) Transmitir as mensagens de plano de voo para os ACC adjacentes, por meio da rede AFTN, de acordo com os procedimentos estabelecidos;

- b) Aplicar a separação mínima de 15 (quinze) minutos entre aeronaves com cada uma das FIR Amazônica e La Paz;
- c) Comunicar, através dos circuitos de coordenação de ATS, com pelo menos 20 minutos de antecedência, a hora estimada de sobrevoos dos pontos de entrada/saída da FIR La Paz;
- d) Os órgãos ATS da FIR La Paz devem coordenar entre si, com não menos de 20 minutos de antecedência da hora de estimada de decolagem, os níveis de voo solicitados.

9 PROCEDIMENTOS DE COMUNICAÇÃO

9.1 Quando houver limitações que impeçam as comunicações ar-terra-ar nas frequências ATS correspondentes, além de se manter continuamente na escuta, as tripulações que necessitam realizar procedimentos por razões de segurança de voo (desvio de rotas, descida de emergência, etc.) divulgarão por rádio, em intervalos adequados e, se possível, em idioma inglês:

- Identificação da aeronave;
- Nível de voo;
- Posição de aeronaves (incluindo o designador de rota ATS etc. e o sentido do voo);
- Intenções, tanto na frequência que está sendo utilizada (correspondente ao setor do ACC em que se encontra) como na frequência de 121,5 MHz.

9.2 A aplicação dos procedimentos constantes deste plano de contingência necessitará previamente da coordenação do Centro de Controle de Área de La Paz, ou Centro de Informação de Voo de La Paz com o Centro de Controle de Área da Região de Informação de Voo Amazônico.

10 FREQUÊNCIAS DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO SISTEMA DE COMUNICAÇÕES ORAIS ATS NA FIR LA PAZ

10.1 Diante de uma falha de comunicações orais ATS, os serviços se apoiarão nas frequências de HF, VHF dos órgãos dos serviços de tráfego aéreo.

Utilização de frequências:

- frequência 128.2 MHz (La Paz Controle)
- frequência 123.9 MHz (La Paz Terminal)
- frequência 123.7 MHz (Santa Cruz Terminal)
- frequências 8855/10096 (La Paz Radio)
- frequências 6649/10024 (La Paz Radio)
- frequência 121.5 MHz (De Emergência)

11 EM CASO DE FALHA DE COMUNICAÇÃO

11.1 Ao ocorrer uma interrupção das comunicações aeroterrestres, as tripulações de voo devem usar todos os meios de comunicações auxiliares disponíveis e seguir os seguintes procedimentos:

- a) Tentar estabelecer contato com o órgão ATC na frequência atribuída;
- b) Tentar estabelecer contato com outra aeronave na frequência atribuída ao ATC;
- c) Tentar estabelecer contato com o órgão ATC ou outra aeronave na frequência ATC de alternativa;
- d) Tentar estabelecer contato com outra aeronave na frequência TIBA. 123,4 MHz.

11.2 Se todas as tentativas de contato referidas no ponto 10.1 forem mal sucedidas, pode-se deduzir que o problema teve origem na aeronave. Assim:

- a) Devem ser aplicados os procedimentos em caso de falha de comunicações ar-terra do Doc. 4444/ATM501 da OACI;
- b) Nas aeronaves devidamente equipadas, os pilotos devem voar 1 NM à direita do eixo da aerovia.

11.3 Se for estabelecida a comunicação com outra aeronave, pode-se deduzir que o problema de comunicação originou-se nas instalações do ATC. Nesse caso, o procedimento a seguir deve ser aplicado para tentar restabelecer a comunicação:

- a) Tentar estabelecer comunicação com outra aeronave, pedindo-lhe que transmita informação ao órgão ATC na seguinte ordem de preferência:
 - A frequência atribuída;
 - As frequências de alternativa ATC setor/instalações;
 - A frequência "TIBA" 123.45 MHz

11.4 Na fase de aproximação, se a aeronave não puder estabelecer comunicação com o ATC, esta deverá:

- proceder em conformidade com a rota do plano de voo atualizado;
- manter a última velocidade e nível atribuídos;
- aplicar os procedimentos TIBA, de preferência na língua inglesa, utilizando as frequências ATC e TIBA;
- voar a 1 NM à direita do eixo da aerovia;
- tentar periodicamente restabelecer as comunicações.

11.5 Na fase da aproximação, se a aeronave não puder estabelecer comunicação com o ATC, esta deverá:

- aplicar os procedimentos de "TIBA", utilizando as frequências apropriadas do ATC e TIBA;
- realizar coordenações com outras aeronaves usando a frequência principal para uma Área de Controle Terminal.

11.6 Em contingência total devem ser aplicados os procedimentos em caso de falha de comunicações ar-superfície do Doc. 4444/ATM501 da OACI.

12 PLANOS DE VOO

12.1 PLANOS DE VOO REPETITIVO (RPL)

12.1.1 Enquanto dure a contingência, suspender-se-á a aplicação de listas RPL, devendo os usuários apresentar, em todos os casos, o correspondente FPL.

12.2 PLANOS DE VOO (FPL) — NÃO TRANSMITIDOS

12.2.1 No caso de falha da rede AFTN, os ACC poderão aceitar a transferência ainda que o FPL correspondente não tenha sido recebido.

13 ORDEM DA RELAÇÃO DE USO DOS AUXÍLIOS RÁDIO À NAVEGAÇÃO

13.1 Mediante falha de sistemas:

- VOR, irá alternar o uso do NDB disponível para navegação na rota;
- Uso de GPS como um meio suplementar de navegação;
- Uso de sistemas de navegação autônoma.

14 PROCEDIMENTOS COMPLEMENTARES EM CASO DE SUSPENSÃO DA SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM) NA FIR PAZ

14.1 **INTRODUÇÃO** : Uma das contingências em voo que afeta uma ou mais aeronaves dentro do espaço aéreo RVSM da FIR La Paz está relacionada a circunstâncias imprevistas que afetam diretamente a capacidade de uma ou mais aeronaves para operar de acordo com os requisitos de performance de navegação vertical do espaço aéreo RVSM.

14.1.1 O único objetivo dos procedimentos a seguir é servir de orientação e estes serão aplicados dentro da FIR La Paz.

14.1.2 A suspensão pode ser:

- a) Parcial: Se só afeta uma área definida e que foi confirmada pelos relatos de aeronaves ou outros meios;
- b) Total: se a razão que tenha originado afeta todo espaço aéreo RVSM na FIR La Paz.

14.1.3 Embora não seja possível cobrir todas as contingências, os mesmos preveem os casos de:

- a) Incapacidade de manter o nível de voo atribuído devido às condições meteorológicas;
- b) Performance da aeronave, falha de pressurização;
- c) Perda ou redução significativa na capacidade de navegação requerida para executar operações em partes do espaço aéreo em que a precisão da performance de navegação é um pré-requisito para a realização de operações seguras de voo.

14.2 PROCEDIMENTOS GERAIS

14.2.1 Uma contingência RVSM não implica, necessariamente, apenas a suspensão total do RVSM e sim ser os motivos que a originaram.

14.2.2 Os seguintes procedimentos gerais se aplicam a todas as aeronaves que operam no espaço aéreo RVSM da FIR La Paz.

14.2.3 Se uma aeronave não puder continuar o voo em conformidade com a autorização recebida do ATC, ou se uma aeronave não puder manter a precisão da performance de navegação especificada para o espaço aéreo.

14.2.4 Procedimentos para o ATC:

- a) O ATC assegurará a implementação de uma separação de 600 m (2000 pés) entre as aeronaves envolvidas ou em áreas afetadas, enquanto dure a contingência;
- b) O piloto da aeronave em questão obterá, antes de iniciar qualquer medida, uma autorização revisada, sempre que seja possível; e
- c) As medidas subsequentes do ATC para a aeronave se baseiam na intenção do piloto e na situação geral do tráfego.

14.2.5 Procedimentos para aeronaves:

- a) Se não for possível obter uma autorização, o piloto deverá, se possível, desviar-se do sistema de rotas da trajetória organizada;

- b) Ascender acima ou descer abaixo do espaço aéreo RVSM, em caso de não ser capaz de manter o nível de voo autorizado ou não ser possível manter a separação lateral ou longitudinal, vertical convencional;
- c) Estabelecer comunicações na frequência em uso 128,2 MHz, 123,9 MHz, 123,7 MHz, 10024, 6649, 88556, 10096, 5526 MHz;
- d) Nas frequências de emergência 121.5 MHz e 123,45 MHz, alertar as aeronaves a intervalos adequados, na língua inglesa, com as seguintes informações:
 - Indicativo de chamada da aeronave;
 - Posição da Aeronave;
 - Níveis de voo que se deseja e aqueles que são cruzados;
 - Hora em que começa a subida ou descida;
 - Hora em que alcançou o nível de voo;
 - Código SSR acionado; e
 - Intenções.
- e) Observar se há tráfego que possa entrar em conflito, tanto por meios visuais como por referência a ACAS (TCAS);
- f) Acender todas as luzes de identificação e anticolisão;
- g) Manter ativado, de forma contínua, o transponder SSR;
- h) Iniciar as ações necessárias para garantir a segurança da aeronave.

14.2.6 O ATC tomará todas as medidas necessárias para coordenar com todas as FIR afetadas dentro de sua área de influência os detalhes e dados essenciais da contingência, bem como a natureza de sua origem, o setor afetado, as aeronaves envolvidas e o tempo de duração, se conhecido.

14.2.7 O ATC informará às FIR afetadas em sua área de influência o momento em que será reaberto o serviço normal e o modo como os tráfegos afetados são conduzidos.

APÊNDICE 4**PLANOS DE VOO REPETITIVOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
E O ESTADO PLURINACIONAL DA BOLÍVIA****1. Data de efetivação: 24 de julho de 2014****2. EXTENSÃO**

2.1. Este Acordo é limitado aos voos internacionais que sobrevoam as rotas cruzando as regiões de informação de voo (FIR) Amazônica e La Paz, com origem e destino dentro dos mesmos.

3. OBJETIVO

3.1. A finalidade deste Acordo Operacional se relaciona unicamente com a aplicação dos procedimentos referenciados no documento de Gerenciamento de Tráfego Aéreo Doc. 4444 ATM/501 da OACI - Uso de Planos de Voo Repetitivos, Apêndice 2.

4. PROCEDIMENTOS**4.1. Apresentação de planos de voo repetitivos**

4.2. O operador deve apresentar, pelos meios e endereços indicados por cada Estado, as listas RPL e/ou suas alterações correspondentes ao órgão designado, pelo menos, 15 (quinze) dias antes da data de validade, e as modificações serão apresentadas com sete 7 (sete) dias de antecedência.

4.3. Os cancelamentos permanentes serão relatados como descrito no parágrafo 4.2, mas com pelo menos 7 (sete) dias de antecedência.

4.4. As listas de planos de voo repetitivos devem ser apresentadas na forma prescrita pela OACI no DOC. 4444 ATM/501, Apêndice 2, parágrafos 6, 7 e 8. As datas devem ser indicadas em termos de dia, mês, ano (dd, mm, aa).

4.5. As listas RPL devem conter o nome completo, endereço e telefone do operador responsável.

4.6. As listas de RPL devem ser numeradas de forma consecutiva.

5. CONTROLE DE ACEITAÇÃO

5.1. O escritório RPL da Bolívia e o centro de RPL do Brasil, responsáveis pela recepção das listas de RPL, deverão informar ao operador, pelo meio mais apropriado, a recepção e aceitação de suas listas RPL ou suas alterações.

5.2. O operador deverá assegurar-se da aceitação de sua lista de RPL por todas as agências envolvidas, designadas pelos Estados, antes da data de validade dos RPL da lista.

5.3. O operador continuará apresentando normalmente os planos de voo (FPL), mesmo depois da data de validade proposta, até que tenha recebido a confirmação da aceitação da sua lista de RPL pelos organismos designados pelos Estados.

5.4. Os centros de RPL ou unidades então designadas para receber as listas devem contar com acordos multilaterais para a aceitação dos RPL.

5.5. Nas listas de RPL não se utilizará o termo UFN, devendo ser colocada a data-limite de validade.

5.6. Os centros de RPL ou unidades designadas para receber as listas informarão, reciprocamente, via AFTN/AMHS, correio eletrônico ou fac-símile, a aceitação da lista RPL e suas alterações. No caso de ser usado o fac-símile, uma vez normalizado o circuito AFTN/AMHS, essas listas deverão ser transmitidas por esse meio.

5.7. Os centros de RPL ou órgãos ATS designados pelos signatários do presente Acordo devem informar aos operadores a aceitação ou não aceitação dos RPL apresentados.

6. RECEPÇÃO DAS LISTAS DE RPL

6.1. Ponto de contato: Bolívia

ESCRITÓRIO	AMHS/AFTN	Email	FAX
Órgão ATM- Escritório Centro RPL	SLLPYRYB	rpl@asana.bo	591-2-2316686
ACC/LA PAZ	SLLPZQZX	supervisor.acc@asana.bo	591-2-2810203
Centro CCAM	SLLPYSYX	Por designar	591-2-2810204

6.2. Ponto de contato: Brasil

ESCRITÓRIO	AMHS/AFTN	Email	FAX
CGNA	POR DESIGNAR	cpvr@cgna.gov.br	55-212101-6409 55-212101-6449
ACC AMAZÔNICO	SBAZZQZX		5592-36525318 5592-36521401

7. MENSAGENS DO SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO

7.1. O intercâmbio de mensagens ATS relacionadas ao desenvolvimento de cada voo com plano de voo de RPL, bem como a aplicação de procedimentos complementares aos definidos, efetuar-se-ão em conformidade com os princípios contidos no Apêndice 3 do Doc. 4444-ATM / 501 da OACI.

7.2. Também se levará em conta:

- 1 - Mensagens de decolagem (DEP): esta mensagem ativará o RPL;
- 2 - Mensagens de atraso (DLA): serão transmitidas quando o atraso na hora prevista exceda 30 (trinta) minutos;
- 3 - Mensagens de cancelamento de plano de voo (CNL): serão transmitidas quando se cancela um voo de um determinado dia;
- 4 - Mensagens de modificação (CHG): serão transmitidas quando se produzirem modificações de natureza temporária em determinado dia em um plano de voo repetitivo.

Nota: Para as mensagens mencionadas anteriormente, utilizar-se-á como canal de coordenação principal a rede AFTN-AMHS e circuito Oral ATS como secundário.

8. DIVULGAÇÃO

8.1. Os Estados signatários deverão incluir na seção ENR de suas respectivas AIP as disposições pertinentes para os operadores relacionados com a aceitação de Planos de Voo Repetitivos para os voos IFR regulares entre os Estados.

APÊNDICE 5**MEIOS DE COMUNICAÇÃO E CÓDIGOS SSR ENTRE O ACC AMAZÔNICO E O ACC LA PAZ**

Data de efetivação: 24 de julho de 2014

1 MEIOS DE COMUNICAÇÃO

1.1 Os procedimentos de coordenação e transferência estabelecidos na presente Carta de Acordo Operacional efetuar-se-ão usando o circuito Oral ATS (REDDIG) como o principal meio; em caso de falha, pode ser utilizado como meio alternativo a Discagem Direta Internacional (DDI).

Meios de Comunicação	AMAZÔNICO	LA PAZ
REDDIG	3655 - 3654	2551
Discagem Direta Internacional	Tel/Fax:55-92-36521401 55-92-36525318	Tel/Fax: 591-2-2810203 Tel: 561-2-2114145
AMHS/AFTN	SBAZZRZX SBAZZQZX SBAZZFZX SBAZZPZX	SLLPZRZX SLLPZQZX SLLPZPZX

2 DESIGNAÇÃO DE CÓDIGO TRANSPONDER SSR

2.1 O código SSR deverá ser incluído junto com a transferência de controle. Se um código não tiver sido atribuído à aeronave o Centro aceitante o fará, devendo o Centro transferidor comunicá-lo oportunamente ao piloto. As mudanças de código serão feitas quando for estritamente necessário.

2.2 Os Códigos SSR atribuídos no Doc. 8733 ICAO para os ACC Amazônico e La Paz são os seguintes:

CÓDIGO SSR: AMAZÔNICO	CÓDIGO SSR: LA PAZ
6300/6377	3100/3177
6700/6777	
7400/7477	

3 Mensagens de Cancelamento de Plano de Voo (CNL) serão transmitidas quando o voo for cancelado num determinado dia. Essa mensagem será enviada no dia do cancelamento do voo.

4 Mensagens de modificação (CHG) serão transmitidas quando ocorrer modificações em caráter temporário, em dia determinado no plano de voo repetitivo.

Nota: Para as mensagens mencionadas anteriormente, utilizar-se-á como canal de coordenação principal a rede AFTN-AMHS e como secundário o Circuito Oral ATS.

3 DILVUGAÇÃO

3.1 Os Estados signatários deverão incluir na seção ENR de suas respectivas AIP as disposições pertinentes para os operadores relacionados com a aceitação de Planos de Voo Repetitivos para os voos IFR regulares entre os Estados.

Representante da Bolívia: _____

Marco Barrios Barzola
Jefe Navegación Aérea Reg. La Paz AASANA – BOLIVIA

Representante do Brasil: _____

Luiz Ricardo de Souza Nascimento Cel Av
Adjunto do Subdepartamento de Operações do DECEA

3 DISPOSIÇÕES FINAIS

3.1 Os casos não previstos nesta Circular serão submetidos à apreciação do Exmo. Sr. Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

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