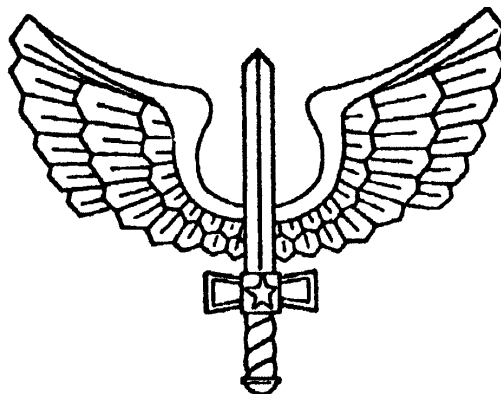


**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



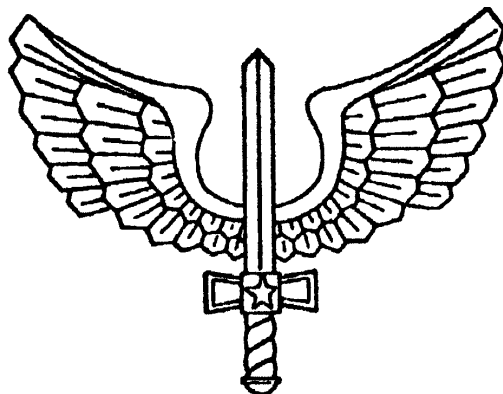
TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-9

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL
FIRMADA ENTRE O CENTRO DE CONTROLE
DE ÁREA DE CURITIBA (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 100-9

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL
FIRMADA ENTRE O CENTRO DE CONTROLE
DE ÁREA DE CURITIBA (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 235/DGCEA, DE 30 DE JULHO DE 2015.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-9 que divulga a Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área de Curitiba (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 CIRCEA 100-9, "Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área de Curitiba (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 47/SDOP, de 28 de setembro de 2010, publicada no Boletim Interno nº 188, de 04 de outubro de 2010.

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

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

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.2 <u>FINALIDADE</u>.....	7
1.3 <u>ÂMBITO</u>.....	7
2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....	8
3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	30

CIRCEA 100-9/2015

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.2 FINALIDADE

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

1.3 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional se aplicam aos Centros de Controle de Área de Curitiba e de La Paz.

2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

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

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL SBCW/SLLP ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DA BOLÍVIA)

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, nos pontos de transferência de controle e comunicações, entre a Região de Informação de Voo de Curitiba (SBCW) e a Região de Informação de Voo de La Paz (SLLF), assim como detalhar os procedimentos de coordenação aplicados entre o Centro de Controle de Área de Curitiba (Curitiba/ACC) e o Centro de Controle de Área de La Paz (La Paz/ACC).

1.3 EXTENSÃO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional complementam ou detalham, quando for necessário, os procedimentos prescritos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) nos documentos pertinentes e serão aplicados a todo tráfego aéreo que cruze o limite comum das Regiões de Informação de Voo de Curitiba (SBCW) e La Paz (SLLF).

1.4 COMPOSIÇÃO DA CARTA:

Esta Carta de Acordo Operacional consiste de 9 (nove) páginas, com 5 (cinco) Apêndices.

- Apêndice 1** - Tabela de referência para a transferência de responsabilidades
- Apêndice 2** - Tabela de referência para o intercâmbio de mensagens ATS
- Apêndice 3A** - Medidas de Contingência ATS na FIR Curitiba
- Apêndice 3B** - Medidas de Contingência ATS na FIR La Paz
- Apêndice 4** - Planos de Voo Repetitivos
- 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 para voo IFR, atribuídos pelo ACC Curitiba e ACC La Paz, serão escolhidos do APÊNDICE 1 da Carta de Acordo Operacional, para todas as aeronaves cruzando o espaço aéreo comum da FIR SBCW e SLLF.

2.1.2 NÍVEL VFR: O tráfego aéreo VFR que cruze o limite comum das FIR Curitiba e La Paz, deve usar os níveis de cruzeiro de acordo com a tabela de níveis do 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 e, quando estiver expressamente coordenado com o Centro aceitante, o Centro transferidor pode autorizar aeronaves para que cruzem o ponto de transferência em subida ou descida, para um nível de voo previamente acordado entre ambos ACC.

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

Nota: Entende-se por aeronaves de Estado aquelas utilizadas em serviços militares, serviços aduaneiros e serviços de polícia, nos termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

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

2.2.4 SEPARAÇÃO LONGITUDINAL: O mínimo de separação longitudinal aplicável entre voos que serão transferidos no mesmo nível de voo na mesma rota ATS, outras rotas ou trajetórias convergentes não será inferior a 10 minutos, de acordo com o especificado no Apêndice 1, Nota 5, desta Carta de Acordo Operacional, exceto se for aplicada a técnica de número MACH, de acordo com o capítulo 5 do Doc. 4444/ATM-501 da OACI.

3 PROCEDIMENTOS DE INFORMAÇÃO DE VOO:

3.1 Quando se proporciona o Serviço de Informação de Voo, será efetuada a coordenação correspondente em relação aos voos VFR e IFR que cruzem o limite comum das Regiões de Informação de Voo de Curitiba e La Paz. Esta coordenação incluirá a transmissão das seguintes informações sobre os voos em questão:

- a) As partes apropriadas do plano de voo atualizado;
- b) A hora estimada de chegada 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 da aeronave sair da Região de Informação de Voo a cargo do Centro de Controle de Área que a originou.

4 PROCEDIMENTOS DE ALERTA (emergência, falha de comunicações e contingências)

4.1 O Centro de Controle de Área Transferidor (transferidor), diante de uma situação de emergência, falha na comunicação e/ou contingências de uma aeronave que ainda não tenha cruzado o limite comum entre duas regiões, deverá comunicar imediatamente ao Centro de Controle de Área aceitante pelo meio oral mais rápido e também pelo AMHS/AFTN esta situação, e manterá a máxima coordenação, procedendo como descrito no capítulo 9, parágrafo 9.2 (Serviço de Alerta) e no capítulo 15 (Procedimentos Relativos a Emergência, Falha de Comunicações e Contingência) do documento 4444/ATM 501 da 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 o Serviço de Busca e Salvamento será da unidade ATS:

- a) Em cuja FIR foi registrada a última comunicação, ou
- b) Em que a aeronave estava prestes a entrar, quando se saiba que essa já cruzou o ponto de transferência, mediante informação obtidas pelo radar, rádio-telefonia 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 desta Carta de Acordo Operacional.

5 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

5.1 PLANO DE VOO: Todos os planos de voo apresentados, incluindo os planos de voo repetitivos (RPL), serão encaminhados, obrigatoriamente via AMHS/AFTN, aos Centros de Controle de Área Curitiba e La Paz de acordo com o formato estabelecido no capítulo 4, parágrafo 4.4 (Plano de Voo) e Apêndice "2" do documento 4444/ATM 501 da OACI.

5.1.1 Não será aceito o ingresso de aeronaves na FIR Curitiba e La Paz, sem a apresentação do respectivo Plano de Voo (FPL). 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 a utilização de planos de voo repetitivos entre o Brasil e a Bolívia, normalmente, se efetuará como indicado no Apêndice 4 desta Carta de Acordo.

5.3 INTERCÂMBIO DE MENSAGENS: A coordenação antes da transferência do controle será feita através da troca de mensagens ATS prescritas para esses fins, em conformidade com o Apêndice 2 desta Carta de Acordo Operacional.

5.4 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO ÁEREO: O tráfego aéreo que cruza o limite comum das FIR Curitiba (SBCW) e La Paz (SLLF) será encaminhado para as rotas ATS especificadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) e nas Cartas de Navegação dos Estados afetados por esta Carta de Acordo Operacional.

5.4.1 Poderão ser utilizadas trajetórias que diferentes das rotas mencionadas no parágrafo anterior mediante prévia coordenação e acordo entre ambos os Centros, quando as rotas ATS publicadas forem afetadas por qualquer uma das seguintes circunstâncias:

- a) Condições meteorológicas adversas;
- b) Espaços Aéreos Condicionados restritos, proibidos ou perigosos não permanentes,
- c) De acordo com necessidades ou fluxo de tráfego; e
- d) Outras causas que impedem 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 nas rotas RNAV-5 continentais, a aeronave deve ter aprovação RNAV-5. Aquelas que não obtiverem a aprovação RNAV-5 devem ser direcionadas para 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. Se um código não tiver sido atribuído à aeronave, o Centro aceitante o fará, devendo o Centro transferidor informá-lo oportunamente 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 sobre as modificações importantes nos dados transmitidos oralmente via circuito ATC e alternativamente via mensagem CPL/EST.

Nota: As alterações irão incluir, entre outros:

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

6 TEMPO PARA A COORDENAÇÃO, A EMISSÃO DE AUTORIZAÇÕES INICIAIS E CPL

6.1 Para efeitos do Capítulo 10 do Doc. 4444-ATM/501 da OACI, o prazo limite para a coordenação das autorizações iniciais e transferências de CPL será igual ou superior a (20) vinte minutos, porém não mais de (60) sessenta minutos 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 foi previamente coordenado, sem antes ter obtido a aprovação do Centro aceitante,

exceto nos casos de emergência ou por condições meteorológicas adversas, devendo informar imediatamente as novas condições de voo ao Centro aceitante.

6.3 Se o tempo de voo do aeródromo de partida da aeronave para o limite de FIR adjacente for inferior ao mínimo especificado no parágrafo 6.1 desta Carta de Acordo Operacional, a coordenação se realizará com dez (10) minutos antes da hora prevista de decolagem, para que os dados necessários do plano de voo 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 de serviços de tráfego aéreo, quando recebe a indicação de que a aeronave tenha sobrevoado o ponto de transferência especificado no Apêndice 1 desta Carta de Acordo Operacional ou 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 atrasar a transferência de comunicações até que a aeronave notifique ter sobrevoado o ponto de transferência indicado.

8.3 O Centro de Controle de Área Curitiba transferirá as comunicações das aeronaves para o Centro de Controle de Área de La Paz na frequência indicada no Apêndice 1, com (Controle La Paz) ou em outra frequência previamente coordenada.

8.4 O Centro de Controle de Área de La Paz transferirá as comunicações da aeronave para o Centro de Controle de Área de Curitiba na frequência indicada no Apêndice 1 (Controle Curitiba) 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 o ACC envolvido. Devem ser evitadas restrições nos pontos de transferência que impliquem em espaçamentos no tempo independentemente do nível de voo que afetem a capacidade e a eficiência dos espaços aéreos considerados e outras FIR adjacentes. Paralelamente, os Supervisores de ambos ACC, mediante acordo mútuo, gerenciarão a flexibilidade das medidas e considerarão os casos especiais estabelecendo os pontos de espera, na FIR, para a implementação das medidas, se forem necessários.

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 principal no caso de falha do mesmo a Discagem Direta Internacional poderá ser usada como meio alternativo.

11 REVISÕES

11.1 A presente Carta de Acordo Operacional será revisada quando os procedimentos indicados na mesma forem afetados por emendas nas normas, métodos recomendados, procedimentos suplementares e planos regionais para a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou quando forem ativadas novas instalações de auxílios rádios à navegação, de comunicações e dos Serviços de Tráfego Aéreo. Em novas instalações ou modificação das atuais, o início da ação, deve corresponder ao Estado responsável. Com relação a qualquer outro caso, o Estado interessado deverá propor a emenda pertinente.

11.2 Se a emenda afeta apenas as informações descritas em alguns dos Apêndices, o novo Apêndice revisado se tornará parte da presente Carta de Acordo Operacional a partir da nova data de efetivação comunicada e adotada pelo Estado interessado.

12 DIVULGAÇÃO

12.1 Os Estados firmantes devem incluir em suas AIP e em outros documentos que considerem pertinentes as partes desta 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 de forma direta sobre o conteúdo, com a atualização da presente Carta de Acordo Operacional, pelo pessoal dos Centros de Controle de Área envolvidos.

13 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

14 ASSINATURA DA CARTA DE ACORDO:

Esta Carta de Acordo Operacional foi assinada na cidade de Lima, Peru, aos vinte e três dias do mês de abril do ano dois mil e quatorze.

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 DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES ENTRE
O ACC CURITIBA E O ACC LA PAZ**

Data de Efetivação: 24 DE JULHO DE 2014

A	B		C	D	E
ROTA ATS	FL A SER DESIGNADO POR LA PAZ	FL A SER DESIGNADO PELO ACC CURITIBA	PONTO TRANSFERÊNCIA	COORDENADAS	MEIOS DE COMUNICAÇÃO
A304	1	2	CORUMBÁ(CUB)	190100S/0573948W	FREQ SBCW/ACC 128,15 Mhz 124,85 Mhz
UA304	1	2			
* UM415	1	2			
* UL216	1	2	SIDAK	193821S/0581228W	
UM411	1	2	EVLOL	190448S/574821W	FREQ SLLP/ACC 128.2 Mhz

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, onde 1 corresponde ao NÍVEL ÍMPAR e 2 corresponde ao NÍVEL PAR.

*Nota 2: O ACC La Paz coordenará/transferirá ao ACC Curitiba e informará e ao ACC Assunção os tráfegos nas Rotas **UM415** e **UL216**, em direção à FIR Curitiba com antecedência de pelo menos 20 minutos antes do ponto SIDAK.

*Nota 3: O ACC Curitiba coordenará/transferirá ao ACC La Paz e informará ao ACC Assunção os tráfegos nas Rotas **UM415** e **UL216**, em direção à FIR La Paz com antecedência de pelo menos 20 minutos antes do ponto SIDAK.

Nota 4: O ACC La Paz coordenará/transferirá ao ACC Assunção e informará ao ACC Curitiba os tráfegos na Rota **UM402**, em direção à FIR Assunção com antecedência de pelo menos 20 minutos antes do ponto SIDAK.

Nota 5: A separação mínima longitudinal no mesmo nível de voo, na mesma rota ATS, não será inferior a 10 minutos, segundo o subitem 2.2.4 desta Carta de Acordo Operacional.

Marco Barrios Barzola

Chefe de Navegação Aérea Reg. La Paz AASANA-BOLIVIA

Luiz Ricardo de Souza ascimento - Cel Av

Adjunto do Subdepartamento de Operações do DECEA

APÊNDICE 2

**TABELA DE REFERÊNCIA PARA O INTERCÂMBIO DE MENSAGENS ATS ENTRE
O ACC CURITIBA E O ACC LA PAZ**

Data de Efetivação: 24 de julho de 2014

TIPOS DE MENSAGENS	CIRCUNSTÂNCIA EM QUE É APLICÁVEL	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 ter sido 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 permitir	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
CHG/CDN	Caso seja necessário	Tão cedo quanto possível, assim que se produzam as circunstâncias	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
ALR	Caso seja necessário	Tão cedo quanto possível, assim que se produzam as circunstâncias	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX
DLA	Caso seja necessário	Imediatamente, depois que se apresente 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	Caso seja necessário	Logo que possível após a circunstância	Circuito Oral ATS altn. AFTN/AMHS/FAX

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

APÊNDICE 3A
MEDIDAS DE CONTIGÊNCIA TOTAL OU PARCIAL NA FIR CURITIBA

1 FIR's AFETADAS

Curitiba e La Paz

2 GENERALIDADES

2.1 O objetivo deste Plano de Contingência é estabelecer os procedimentos para a entrada e saída de voos internacionais no espaço aéreo da FIR Curitiba, caso ocorra uma interrupção parcial ou total dos serviços de tráfego aéreo, mantendo porém, o fluxo ordenado e seguro do tráfego aéreo. A interrupção parcial na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo, deve pelo menos garantir a prestação dos Serviços de Informação de Voo e de Alerta. No caso de uma interrupção total, esses serviços não serão garantidos.

2.2 A unidade nacional de contingência ATM designada pela Administração do Brasil, para o gerenciamento da navegação aérea, responsável por fazer cumprir o plano de contingência e aplicar os ajustes de coordenação de contingência é:

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

Contato: Célula de Decisão e Coordenação - DCC - Gerente Nacional

Telefones: 5521 2101-6449; 5521 2101-6409; REDDIG: 3058

Fax: 55 21 2101-6577; 554132515388

Correio Eletrônico: dcc@cgna.gov.br

Meios de contato do ACC Curitiba

Telefones: 5541 33563475; 5541 3225-15342; 5541 3251-5308

REDDING: 3051; 3052 e 3060

AFTN: SBCWZQZX

2.3 Caso ocorra uma falha nas 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 atribuição de prestar serviços ATS em uma determinada porção do espaço aéreo, contidos nas publicações em vigor, ou ainda, em qualquer outra designada pelo Órgão Central – CGNA.

2.4 Os procedimentos operacionais específicos para a FIR Brasília, no caso de contingência, serão ativados pelo CGNA, por meio de um NOTAM específico.

3 DISPOSIÇÕES APLICADAS AS DEPENDÊNCIAS ATS ENVOLVIDAS

3.1 Transmitir, de acordo com os procedimentos normais previstos, as mensagens de tráfego aéreo para o ACC em contingência, assim como uma mensagem de estimado (EST) para a primeira FIR subsequente 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 entre as aeronaves que utilizam o mesmo fixo, independentemente do

nível de voo. Dependendo da diferença de velocidade e do tempo de voo no segmento em contingência e do nível de degradação dos Serviços, os respectivos Supervisores poderão, de mutuo acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 minutos sem prejuízo das separações regulamentares. No caso de uma interrupção total, para a entrada na FIR em contingência se aplica a separação longitudinal mínima 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 precedente.

3.3 Aguardar as orientações do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA), para a aplicação dos ajustes das 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, através dos circuitos de coordenação ATS e outros disponíveis, com pelo menos de 30 minutos de antecedência as horas estimadas sobre os pontos de entrada da FIR em contingência.

3.5 No caso de uma interrupção total, instruir aos pilotos em comando das aeronaves a manter o último nível e a velocidade empregados enquanto sobrevoam a FIR em contingência.

3.6 Observar que as aeronaves deverão estar niveladas de acordo com o previsto no Anexo A pelo menos 10 minutos antes de ingressarem na FIR em contingência.

3.7 Instruir as aeronaves no sentido de que tentem estabelecer comunicação com as dependências ATS adjacentes com pelo menos 5 minutos de antecedência da hora prevista de entrada nas FIR subsequentes.

3.8 Observar que, em caso de interrupção total ou parcial na prestação dos serviços de tráfego aéreo, será suspenso o ingresso na FIR em contingência pelo Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea – Órgão Central.

3.9 Observar que, durante a ativação do Plano de Contingência, não se permitirá voos de aeronaves não aprovadas no espaço aéreo RVSM, sem exceção.

4 DISPOSIÇÕES APLICADAS AS AERONAVES

4.1 Somente serão permitidos voos de aeronaves, sob as regras de voo IFR, que estejam realizando voos: de transporte aéreo regular nacional ou internacional, voos de busca e salvamento, de aeronaves de Estado e voos de evacuação e auxílio. Os demais tipos de voos terão que fazer previa coordenação e obter autorização do CGNA.

4.2 Observar que, durante a ativação deste Plano, somente as aeronaves aprovadas RVSM poderão voar entre os FL 290 e FL 410.

4.3 Caso ocorra uma interrupção parcial nas comunicações, deve-se manter a escuta permanente na frequência VHF e HF do setor correspondente ou outra designada, além da frequência de procedimentos da Radiodifusão de Informação de Voo ar/ar (123.45 Mhz) qualquer manobra de subida ou de descida exigida pelas circunstâncias deverá ser reportada. A mensagem deverá conter: a identificação da aeronave, posição, nível abandonado, nível que cruza e outras informações relevantes.

4.4 Manter as luzes de navegação e anticolisão continuamente acesas enquanto sobrevoar a FIR de contingência.

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

4.6 Possuir obrigatoriamente o TCAS.

4.7 Realizar as coordenações necessárias com as demais aeronaves utilizando a frequência ATC correspondente à frequência (123.45 Mhz).

5 PUBLICAÇÃO DO NOTAM

5.1 As disposições aplicadas aos Órgãos ATS e às aeronaves que descem, 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 de um NOTAM específico, com pelo menos 48 horas de antecipação a sua ativação ou o quanto antes possível.

6 SUSPENSÃO DOS PLANOS DE VOO REPETITIVOS (RPL)

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

7 PROCEDIMENTO DE AUTOTRANSFERÊNCIA

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

7.1.1 As órgãos ATS deverão:

- a) Informar ao piloto a indisponibilidade do Serviço Fixo com o órgão ATS aceitante; e
- b) Dispor das informações e instruções necessárias para que o piloto obtenha contato com o órgão aceitante.

7.1.2 O piloto deverá:

- a) Tentar contato com o órgão aceitante, com pelo menos 5 minutos de antecedência do ETO no 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 auto transferência.

8 LIMITE DE PERMISSÃO

8.1 Quando os órgãos ATS não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha na rede fixa de comunicações, mas dispuserem 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 feita pelo piloto.

ANEXO A AO APÊNDICE 4A

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE BRASIL E BOLÍVIA

PROCEDIMENTOS DE CONTIGÊNCIA ENTRE OS ACC CURITIBA E LA PAZ

CONTIGÊNCIA PARCIAL NA FIR CURITIBA					
REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS NO CASO DE CONTIGÊNCIA NA FIR CURITIBA					
ORIGEM	DESTINO	ROTA/TRECHO	TRANSFERÊNCIA /AUTO-TRANSFERÊNCIA		
			FIXO	FL DE VOO	
FIR LA PAZ	TMA CAMPO GRANDE	VOR CUB UW62	VOR CUB	Os níveis de voo serão designados mediante coordenação entre o ACC Curitiba e o CGNA	
		NDB CUB A304	VOR CUB		
TMA CAMPO GRANDE	FIR LA PAZ	UW62 VOR CUB	VOR CUB		
		A304 NDB CUB	VOR CUB		
FIR LA PAZ	TMA SÃO PAULO	VOR CUB UW62 VOR CGR UZ22	VOR CUB		
		NDB CUB A304	VOR CUB		
TMA SÃO PAULO	FIR LA PAZ	UM415 SIDAK	SIDAK		
		A304 NDB CUB	VOR CUB		
CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR CURITIBA					
ORIGEM	DESTINO	ROTA/TRECHO	TRANSFERÊNCIA /AUTO-TRANSFERÊNCIA		
			FIXO	FL DE VOO	
FIR BRASÍLIA	FIR LA PAZ	MUBET UZ21 SCB UM415 SIDAK FL260	SIDAK	F1260	
FIR LA PAZ	FIR BRASÍLIA	SIDAK UZ22 ESIGI FL270	SIDAK	F1260	

APÊNDICE 3B**PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA FIR LA PAZ
FIR'S AFETADAS CURITIBA/LA PAZ**

DATA DE EFETIVAÇÃO: 24 de julho de 2014

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 parcial ou total de curta ou longa duração de tal maneira que sobre estas circunstâncias continuem disponíveis as rotas aéreas principais que fazem parte da rede de rotas regionais e nacionais, 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 N° 74 12vo Piso

La Paz – Bolívia

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 ATIVAÇÃO DO PLANO DE CONTINGÊNCIA

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

- a) Se a situação for previsível, será emitido o NOTAM correspondente com pelo menos 24 horas de antecedência.
- b) Em situações não previsíveis será emitido o NOTAM correspondente 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, regionais de menos de três horas e os voos domésticos devem ser planejados, levando-se em conta que o FL290 ou superior (RVSM espaço aéreo) estará

disponível, exceto nas rotas que não tenham 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 avaliará se a classificação do espaço aéreo permanecerá inalterada, ou se considerará a reclassificação do espaço aéreo de acordo com os serviços disponíveis que podem ser proporcionados.

6 ESPAÇO AÉREO E ROTAS ATS

6.1 Durante o período de contingência total, os voos internacionais utilizarão a rede de rotas ATS de contingência para a FIR La Paz que foi planejada com base nos principais fluxos de tráfego aéreo, rotas essas que estão 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/DOBNÍ
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 nacionais e internacionais, dentro da FIR La Paz, de acordo com a seguinte tabela:

REDE DE ROTAS DE CONTINGÊNCIA COM A FIR CÓRDOBA

ROTA	POSICÃO	FL DE INGRESSO	FL DE SAÍDA
UL-417	PUBUM	360	390

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:

- a) Aeronaves em emergência ou que operem com uma redução significativa na sua eficiência;
- b) Aeronaves de Estado;
- c) Voos de evacuação e auxílio; e

- d) Voos de busca e salvamento.

8 PROCEDIMENTOS APLICÁVEIS AOS ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS

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

- a) Transmitir as mensagens de plano de voo para os ACC adjacentes, através da rede AFTN, de acordo com os procedimentos estabelecidos;
- b) Aplicar a separação mínima de quinze (15) minutos entre aeronaves em cada uma das FIR Córdoba e La Paz;
- c) Comunicar, através dos circuitos de coordenação 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 manter-se continuamente na escuta, as tripulações de voo 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:

- a) Identificação da aeronave;
- b) Nível de voo;
- c) Posição de aeronaves (incluindo o designador de rota ATS e o rumo da rota, etc.); e
- d) Intenções, tanto na frequência usada (correspondente ao setor do ACC coberto), 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 de Córdoba.

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 (Controle La Paz)
- frequência 123.9 MHz (Terminal La Paz)
- frequência 123.7 MHz (Terminal Santa Cruz)
- frequências 8855/10096 (Rádio La Paz)
- frequências 6649/10024 (Rádio La Paz)
- frequências 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: tentar estabelecer contato com:

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

11.2 Se todas as tentativas de contacto referidas no ponto 10.1 forem mal sucedidas, podemos inferir que o problema tem sua origem na aeronave e:

- 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, podemos 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) tente estabelecer comunicação com outra aeronave, pedindo que a mesma retransmita a informação ao órgão ATC na seguinte ordem de preferência:
 - A frequência atribuída;
 - As frequências de setor/instalações ATC de alternativa; e
 - A frequência "TIBA" 123.45 MHz.

11.4 Durante o voo em rota, se a aeronave não puder estabelecer comunicação com o ATC, esta deverá:

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

11.5 Na fase de aproximação, se a aeronave não puder estabelecer comunicação com o ATC deve:

- a) aplicar os procedimentos "TIBA", utilizando as frequências ATC e "TIBA" apropriadas; e
- b) realizar coordenações com outras aeronaves usando a frequência principal para uma determinada área terminal.

11.6 Em contingência total devem ser aplicados os procedimentos no caso de falha de comunicações ar-terra do Doc. 4444/ATM501 da OACI.

12 PLANOS DE VÔO

12.1 PLANOS DE VOO REPETITIVO (RPL)

12.1.1 Enquanto dure a contingência, a aplicação de listas RPL será suspensa, devendo os usuários apresentar, em todos os casos, os FPL correspondentes.

12.2 PLANOS DE VOO (FPL) — NÃO TRANSMITIDOS

12.21 No caso de falha da rede AFTN, os ACC podem aceitar transferências, ainda que o FPL correspondente não tenha sido recebido.

13 ORDEM DE RELAÇÃO DE USO DOS AUXÍLIOS RÁDIO À NAVEGAÇÃO

13.1 Mediante falha dos sistemas:

- a) VOR, será alternado o uso do NDB disponível para a navegação na rota;
- b) Uso de GPS como um meio suplementar de navegação; e
- c) Uso de sistemas de navegação autônoma.

14 PROCEDIMENTOS COMPLEMENTARES EM CASO DE SUSPENSÃO DA SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM) NA FIR LA 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 será aplicável dentro da FIR/La Paz.

14.1.2 A suspensão pode ser:

- a) Parcial: se afetar apenas uma determinada área, e que tenha sido confirmada pelos relatos de aeronaves ou outros meios; e
- b) Total: se a razão que tenha originado afetar todo espaço aéreo RVSM na FIR/ La Paz.

14.1.3 Embora não se possa cobrir todas as possíveis contingências, estão previstos os casos de:

- a) Incapacidade de manter o nível de voo atribuído devido às condições meteorológicas;
- b) Performance da aeronave, falha de pressurização; e
- 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 segura das operações de voo.

14.2 PROCEDIMENTOS GERAIS

14.2.1 Uma contingência RVSM não implica necessariamente, na suspensão total do RVSM. Devem ser considerados os motivos que a originaram.

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

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

14.2.3.1 Procedimentos para o ATC:

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

14.2.3.2 Procedimentos para aeronaves:

- a) Se não for possível obter uma autorização, o piloto deverá, se possível, desviar do sistema de rotas e da trajetória estabelecida organizada;
- b) Ascender acima ou descer abaixo do espaço aéreo RVSM, caso não seja capaz de manter o nível de voo autorizado ou não seja possível manter a separação lateral, ou longitudinal ou vertical convencional;
- c) Estabelecer comunicações na frequência em uso 128,2 MHz, 123,9 MHz, 123,7 MHz, 10024, 6649, 88556, 10096, 5526 KHz,
- d) As frequências de emergência 121.5 MHz e 123,45 MHz são empregadas para alertar as aeronaves, em intervalos adequados, na língua inglesa, sobre as seguintes informações:
 - Indicativo de chamada da aeronave;
 - Posição da Aeronave;
 - Níveis de voo abandonados e aqueles que são cruzados;
 - Hora em que se inicia a subida ou descida;
 - Hora em que alcançou o nível de vôo;
 - Código SSR acionado; e
 - Intenções.
- e) Observar se há tráfego que possa entrar em conflito, tanto por meios visuais, como por referência ao ACAS (TCAS);
- f) Acender todas as luzes de identificação e anticolisão;
- g) Manter ativado, em todo momento, o transponder SSR; e
- h) Iniciar as ações necessárias para garantir a segurança da aeronave.

14.2.4 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 de contingência, bem como a natureza de sua origem, o setor afetado, as aeronaves envolvidas e o tempo de duração, se conhecido.

14.2.5 O ATC informará às FIR afetadas em sua área de influência o momento em que será reaberto o serviço normal e a maneira na qual 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 para os voos internacionais que sobrevoam as rotas que cruzam as Regiões de Informação de Voo (FIR) Curitiba e La Paz, com origem e destino dentro das mesmas.

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

4.3. Os cancelamentos permanentes serão relatados como descrito no parágrafo 4.2 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 e ano (dd, mm, aa).

4.5. As listas RPL devem conter nome completo, endereço e o 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 a 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 as unidades então designadas para receber as listas deverão contar com os 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. Caso seja usado o fac-símile, uma vez normalizado o circuito AFTN/AMHS, essas listas deverão ser transmitidas por este meio.

5.7. Os centros de RPL ou órgãos ATS designados pelos signatários do presente Acordo devem informar aos operadores da 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	A SER DESIGNADO	cpvr@cgna.gov.br	55-21-21016409 55-21-2101-6449
ACC AMAZONICO	SBAZZQZX		55-92-36525318 55-92-36521401
ACC CURITIBA	SBCWZQZX		55-41-33563475 55-41-32515342 55-41-32515308 55-41-32515388

7. MENSAGENS DO SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO

7.1. O intercâmbio de mensagens ATS relacionadas ao desenvolvimento de cada voo com o 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 de partida exceda 30 (trinta) minutos;
- 3 Mensagens de cancelamento de plano de voo (CNL): serão transmitidas quando se cancela um voo de um determinado dia. Esta mensagem será transmitida no dia do cancelamento do voo; e

- 4 Mensagem de modificação (CHG): serão transmitidas quando forem produzidas modificações temporárias em um determinado Plano de Voo Repetitivo.

Nota: As mensagens mencionadas anteriormente, devem utilizar como canal principal de coordenação a rede AFTN-AMHS e o circuito ATS Oral 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 dois países.

Representante da Bolívia: _____

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

Representante do Brasil: _____

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

APÊNDICE 5

**MEIOS DE COMUNICAÇÃO E CÓDIGOS SSR ENTRE OS
ACC CURITIBA E 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 e, em caso de falha, pode ser utilizado como meio alternativo a Discagem Direta Internacional (DDI).

Meios de Comunicação	CURITIBA	LA PAZ
REDDIG	3045- 2055-3056 - 3060	2551
Discagem Direta Internacional	Tel/Fax: 55-41-33563475 Tel/Fax: 55-41-32515342 Tel/Fax: 55-41-32515308 Tel/Fax: 55-41-32515388	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 não tiver sido atribuído um código à aeronave, o Centro aceitante o fará, devendo o Centro transferidor comunicá-lo oportunamente ao piloto. As mudanças de código SSR serão feitas quando for estritamente necessário.

2.2 Os Códigos SSR atribuídos no Doc. 8733 da OACI para os ACC Curitiba e La Paz são os seguintes:

CODIGO SSR CURITIBA	CODIGO SSR LA PAZ
3200/3777	3100/3177

Representante da Bolívia:

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

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 ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.

3.2 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.