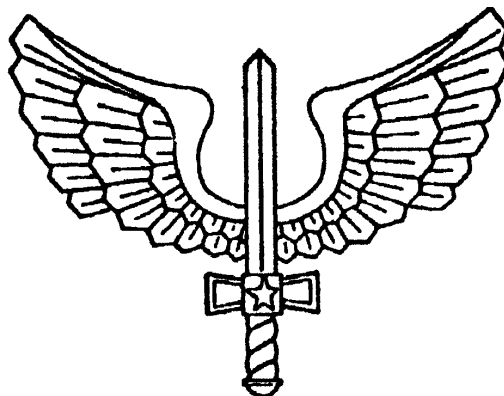


**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



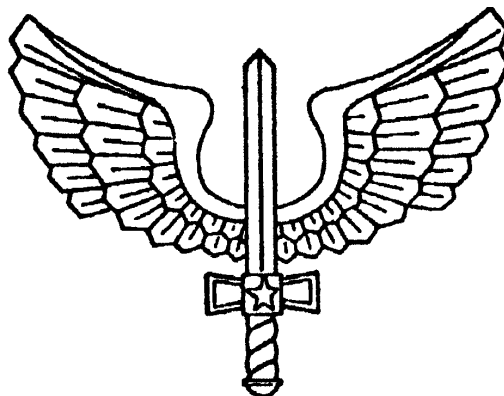
TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-5

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO (REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE
ÁREA MAIQUETIA (REPÚBLICA
BOLIVARIANA DA VENEZUELA)**

2015

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-5

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO (REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE
ÁREA MAIQUETIA (REPÚBLICA
BOLIVARIANA DA VENEZUELA)**

2015



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

PORTARIA DECEA Nº 234/DGCEA, DE 30 DE JULHO DE 2015.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-5 que divulga a Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Amazônico (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área Maiquetia (República Bolivariana da Venezuela).

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 do Comando da Aeronáutica, CIRCEA 100-5, “Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Amazônico (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área Maiquetia (República Bolivariana da Venezuela)”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revogar a Portaria DECEA nº 54/SDOP, de 25 de outubro de 2010, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 206, de 21 de outubro de 2010.

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

(Publicado no Boletim Interno do DECEA 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.....	29

CIRCEA 100-5/2015

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Divulgar a Carta de Acordo Operacional, firmada entre o Brasil e a Venezuela, relativa aos procedimentos de coordenação a serem aplicados pelos Centros de Controle de Área Amazônico e Maiquetia.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional se aplicam aos Centros de Controle de Área Amazônico e de Maiquetia.

2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

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

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA ENTRE OS CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA AMAZÔNICO (REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) E MAIQUETIA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DA VENEZUELA)

1 INTRODUÇÃO

1.1 **Data de Efetivação:** 24 de julho de 2014, 00:01 UTC

1.2 **Objetivo**

1.2.1 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 Maiquetia, os pontos de transferência de controle e de comunicações, assim como detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os Centros de Controle de Área, partes desta Carta de Acordo Operacional.

1.3 **Extensão**

1.3.1 Os procedimentos contidos nesta CARTA DE ACORDO OPERACIONAL suplementam ou detalham, quando for necessário, os procedimentos prescritos pelos Estados signatários, contidos em seus Regulamentos Aeronáuticos, em concordância 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.

2 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO

2.1 **Rotas ATS**

2.1.1 O tráfego aéreo que cruzar o limite comum das FIR indicadas será encaminhado pelas rotas ATS publicadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) e Cartas de Navegação dos Estados envolvidos por este Acordo (**APÊNDICE 1** desta Carta de Acordo Operacional).

NOTA: Podem-se utilizar trajetórias que difiram do anteriormente mencionado, mediante coordenação prévia e acordo entre ambos os Centros de Controle, quando surgirem circunstâncias que afetem a segurança de voo.

2.2 **Ingresso de Aeronaves sem Plano de Voo**

2.2.1 É PROIBIDO o ingresso de aeronaves nas FIR Amazônica e Maiquetia sem apresentação do respectivo Plano de Voo. Se um dos órgãos não receber o Plano de Voo, os dados essenciais para a prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo serão coordenados pelos circuitos de coordenação correspondentes.

3 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO

3.1 Coordenação necessária quando se proporcionar somente Serviços de Informação de Voo e Alerta.

3.1.1 Quando for proporcionado somente serviço de informação de voo e alerta, será efetuada a correspondente coordenação com respeito aos voos IFR e VFR que cruzarem o limite comum das Regiões de Informação de Voo. Essa coordenação incluirá a transmissão das seguintes informações sobre os voos em questão:

- a) Partes apropriadas do plano de voo em vigor;
- b) A hora em que se estimar o ponto de transferência acordado;
- c) A hora em que se efetuou o último contato com a aeronave;
- d) Código SSR; e
- e) Qualquer outra informação pertinente.

3.1.2 O Centro de Controle de Área de origem transmitirá a informação indicada pelo menos **20 (vinte) minutos** antes da aeronave sair da Região de Informação de Voo.

4 SERVIÇO DE CONTROLE DE ÁREA

4.1 Transferência de responsabilidades e de comunicações aeroterrestres em geral

4.1.1 A menos que se coordene de outra maneira, a responsabilidade para a prestação dos serviços de tráfego aéreo será transferida do ACC transferidor para o ACC aceitante quando este último receber a indicação de que a aeronave tenha sobrevoado o ponto de transferência, especificado para cada rota no **APÊNDICE 1** desta Carta de Acordo Operacional, ou outro ponto de transferência acordado.

4.1.2 Normalmente, as comunicações aeroterrestres serão transferidas 5 (cinco) minutos antes da hora em que se calcula que a aeronave chegará ao ponto de transferência acordado.

4.1.3 Não obstante o item anterior, quando as condições de tráfego assim o exigirem, o centro transferidor poderá retardar a transferência de comunicações até que a aeronave informe haver sobrevoado o ponto de transferência acordado.

4.1.4 No momento selecionado para efetuar a transferência de comunicações aeroterrestres, o centro transferidor autorizará as aeronaves a estabelecer comunicação com o órgão ATS correspondente.

4.1.5 O centro transferidor notificará ao centro aceitante as instruções que tenham sido transmitidas ou que estejam prestes a ser transmitidas às aeronaves, antes que elas estabeleçam comunicações com o órgão ATS correspondente.

4.1.6 Não será necessário que o centro aceitante informe ao centro transferidor quando assumir a responsabilidade indicada nos parágrafos anteriores, a menos que este assim o solicite.

4.1.7 O centro aceitante ajustar-se-á aos procedimentos prescritos pela OACI, caso não consiga comunicação com a aeronave objeto da transferência, considerando as diferenças publicadas pelos Estados.

4.1.8 O código SSR deverá ser incluído com a transferência de controle. Se não for atribuído um código à aeronave, o centro aceitante o fará, devendo o Centro transferidor comunicá-lo oportunamente ao piloto. As trocas de código serão efetuadas quando for estritamente necessário.

4.1.9 Para efetuar a transferência de tráfego em vigilância ATS, o ACC transferidor notificará ao ACC aceitante que a aeronave está pronta para ser transferida e que a responsabilidade de controle deve ser assumida imediatamente ou em um ponto especificado. A transferência, além dos dados fornecidos na apresentação da situação, deve conter outras ações adicionais relativas à posição e, se necessário, ao rumo e à velocidade de eco radar da aeronave e, se o transponder estiver em funcionamento, o modo e o código alocado para a aeronave. Nos ACC que dispõem de sistemas automatizados que permitem o "hand-off" automático, o ACC transferidor deve coordenar com ACC aceitante antes de efetuar o "hand-off" automático.

4.1.10 A menos que sejam realizadas coordenações prévias, nenhuma aeronave poderá cruzar o limite comum de ambas FIR se ela não dispuser de equipamento transponder em funcionamento. A aeronave deverá identificar o código previamente acordado.

4.2 **Transferência de responsabilidades e de comunicações aeroterrestres no espaço aéreo RVSM**

4.2.1 Além dos estipulados nos parágrafos anteriores, os seguintes procedimentos deverão ser adotados em caso de evolução de aeronaves no espaço aéreo RVSM.

4.2.2 Não serão aceitas transferências, entre ambos os centros de controle de área, de aeronaves que não estão aprovadas RVSM, com exceção de voos realizados por aeronaves de Estado, médico-humanitárias, manutenção ou primeira entrega.

NOTA: Entende-se por aeronaves de Estado àquelas utilizadas em serviços militar, de alfândega e de polícia, em conformidade com o acordo sobre Aviação Civil Internacional.

4.2.3 As aeronaves NÃO certificadas RVSM, ou que tenham perdido em rota sua capacidade RVSM, de acordo com a lista de equipamento mínima (MEL), serão transferidas para os níveis de voo disponíveis abaixo do FL290 e acima do FL410. Excetuam-se aquelas tratadas no item 4.2.2.

4.3 **Mínimos de separação aplicáveis durante a transferência de controle**

4.3.1 Separação Longitudinal

4.3.1.1 O mínimo de separação longitudinal aplicável entre os voos a serem transferidos no mesmo nível de cruzeiro, na mesma rota ATS, ou em rotas ou trajetórias convergentes, não será inferior ao especificado para cada caso no **APÊNDICE 1** desta Carta de Acordo.

4.3.2 Separação Vertical

4.3.2.1 O mínimo de separação vertical aplicável entre os voos que serão transferidos na mesma rota ATS ou em rotas convergentes não será inferior ao que se especifica na tabela seguinte:

AERONAVE	SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA		
	ABAIXO DO FL290	FL290- FL410	ACIMA DO FL410
Com aprovação RVSM	1 000 pés	1 000 pés	2 000 pés
Sem aprovação RVSM		2 000 pés *	

* Somente para aeronaves de Estado, médico-humanitárias, manutenção ou primeira entrega.

4.4 Níveis de voo utilizados

4.4.1 Exceto os casos definidos no **APÊNDICE 1** desta Carta de Acordo Operacional, a todo tráfego aéreo IFR que ingressar ou sair da FIR MAIQUETIA e/ou FIR AMAZÔNICA, segundo corresponda, utilizando, ou não, o espaço aéreo RVSM, deverão ser aplicados os níveis de cruzeiro de acordo com o Anexo 2 ao convênio da Aviação Civil Internacional, Apêndice 3. (**APÊNDICE 2** desta Carta de Acordo Operacional).

NOTA 1: Poderão ser utilizados níveis de voo que difiram do estipulado no parágrafo anterior, mediante prévia coordenação e acordo entre ambos Centros de Controle, quando surgirem circunstâncias que afetem a segurança do voo.

NOTA 2: Para os voos VFR será aplicada a margem de níveis de voos observando-se o limite superior para voos visuais aplicáveis a cada FIR (**FL145 para FIR Amazônica e FL195 para FIR Maiquetia**).

4.4.2 As aeronaves serão autorizadas a sobrevoar o ponto de transferência em voo nivelado, mantendo um nível de cruzeiro especificado conforme o estabelecido no parágrafo anterior.

4.4.3 Não obstante, e quando for coordenado expressamente com o centro aceitante, o centro transferidor poderá autorizar as aeronaves para que cruzem o ponto de transferência em subida ou descida em relação ao nível de cruzeiro acordado previamente entre ambos ACC.

4.4.4 O centro transferidor não poderá trocar o nível de voo de uma aeronave cujo plano de voo tenha sido coordenado, sem antes haver obtido a aprovação do centro aceitante, exceto perante casos de emergência e/ou por condições meteorológicas adversas. Posteriormente, deverá informar as novas condições de voo ao centro aceitante, no menor tempo possível.

5 COORDENAÇÃO GERAL

5.1 Intercâmbio de Mensagens ATS

5.1.1 A coordenação prévia à transferência de controle efetuar-se-á mediante o intercâmbio das mensagens ATS, prescritas para esse fim nos Regulamentos Aeronáuticos de cada Estado, em concordância com o estipulado no DOC 4444-ATM/501 (Gerenciamento de Tráfego Aéreo) da OACI e em especial os seguintes:

RPL - Plano de voo repetitivo

FPL - Plano de voo apresentado

DEP - Decolagem

EST - Estimado no limite

CHG - Modificação

CDN - Coordenação

ALR - Alerta

DLA - Atraso

5.1.1.1 Utilizar-se-á o Circuito Oral ATS (REDDIG) como meio de comunicação principal para a coordenação entre os ACC.

5.1.1.2 Em caso de falha do Circuito Oral ATS serão utilizados, como meios alternativos, os seguintes sistemas:

- a) AFTN MAIQUETIA: SVZMZQZX
Telefax: ACC Maiquetia 58-212 355-2216
Telefone Celular: Supervisor ACC Maiquetia: 58-416 623-6427
Chefe do ACC Maiquetia: 58-416 623-6414
- b) AFTN AMAZÔNICO: SBAZZQZX
Telefone do ACC Amazônico: 55-92 3652-1401; 3652-5318
Sala do PLN do ACC Amazônico: 55-92 3652-5373

5.1.1.3 Nos endereçamentos das mensagens ATS serão utilizados, após o indicador de localidade publicado pela OACI, os designadores de 4 (quatro) letras, de acordo com o seguinte:

- ACC – Mensagens correspondentes aos voos IFR: ZQZX (Amazônico e Maiquetia)
- Mensagens correspondentes aos voos VFR: ZFZX (Maiquetia) ZQZX (Amazônico)
- ARO – Órgão de notificação dos serviços de tráfego aéreo: (Venezuela) SVMIFYX

5.1.1.4 Com exceção do que se refere à transmissão de planos de voo repetitivos, os quais serão objetos de outra Carta de Acordo Operacional, o intercâmbio de informações efetuar-se-á normalmente como indicado no **APÊNDICE 3** desta Carta de Acordo.

5.1.1.5 O centro transferidor notificará ao centro aceitante as mudanças importantes nos dados transmitidos pelo circuito oral ATS (REDDIG) ou sob a forma de mensagens CHG.

NOTA: As trocas importantes incluirão, entre outras:

- a) As notificações recebidas das aeronaves indicando uma variação na velocidade média de cinco por cento (5%) ou mais (para mais ou para menos) em relação ao mencionado no plano de voo; e/ou
- b) Uma variação de, mais ou menos, 3 (três) minutos ou mais (para mais ou para menos) em relação à hora estimada sobre o ponto de transferência.
- c) Mudanças de níveis.
- d) Qualquer desvio significativo da rota original da aeronave.

5.2 Tempo limite para coordenação prévia, expedição de autorizações iniciais ou para autorizar mudanças no plano de voo

5.2.1 Para efeito da aplicação do CAP.10 do DOC. 4444-ATM/501 (OACI) – solicitação de aprovação, o tempo limite para a coordenação prévia, expedição de autorizações iniciais, ou para autorizar mudanças no plano de voo será igual ou superior a **20 (VINTE) MINUTOS DE VOO** para o ponto definido para a transferência de controle.

5.2.2 Quando o centro de controle aceitante manifestar não haver recebido o respectivo plano de voo por falhas na rede AFTN, ambos os órgãos registrarão a falha. Nesse caso, o centro de controle transferidor deverá informar via canal oral, com a antecipação prescrita no item 5.2.1, a seguinte informação:

- a) Plano de voo atualizado.
- b) Ponto de transferência e hora estimada sobre o referido ponto.
- c) Nível ou altitude de voo.
- d) Rota de voo.
- e) Limite de autorização, se for diferente do aeródromo de destino.
- f) Código SSR.
- g) Aprovação ou não de RVSM.
- h) Qualquer outra informação pertinente.

5.3 Coordenações para operações de aeronaves sem aprovação RVSM voando no espaço aéreo RVSM

5.3.1 As coordenações para operações de aeronaves sem aprovação RVSM (aeronaves de Estado, manutenção, primeira entrega ou razões médicas/humanitárias) voarão no espaço aéreo RVSM segundo o mesmo processo dos parágrafos anteriores, exceto em relação às mensagens de estimado (EST).

5.3.1.1 As mensagens de estimado (EST) para todas as aeronaves sem aprovação RVSM (aeronaves de Estado, manutenção, primeira entrega ou médicas/ humanitárias), que tenham intenção de operar dentro do espaço aéreo RVSM e que cruzem o limite comum de ambas as FIR, deverão ser transmitidas, por pelo menos, 30 (trinta) minutos antes do tempo estimado da aeronave sobre o ponto de transferência, com o objetivo de planejar a acomodação do referido tráfego com uma separação vertical mínima de 2000 pés.

5.3.1.2 Deverá ser incluída uma indicação clara sobre o estado de aprovação de uma aeronave sem aprovação RVSM e sua solicitação para um tratamento especial como parte integrante da mensagem de estimado, com o objetivo de:

- a) confirmar os dados preenchidos no plano de voo;
- b) prever o caso de degradação da performance do sistema de planejamento de voo; e
- c) prever o caso em que o ACC aceitante por qualquer razão, não tenha recebido o plano de voo.

5.3.2 Coordenação oral de mensagens de estimado (EST) para operações de aeronaves sem aprovação RVSM.

5.3.2.1 Quando se está empregando um processo de coordenação oral para operações de aeronaves sem aprovação RVSM, o ACC que transmite uma mensagem de estimado deverá incluir ao final da mesma a informação contida no item 18 do formulário de plano de voo da OACI sobre operações RVSM.

5.3.2.2 Caso seja aplicável, deverá ser incluído ao final da mensagem de estimado o termo “NEGATIVO RVSM Aeronave de Estado” ou “NEGATIVO RVSM Voo Humanitário” ou “NEGATIVO RVSM Voo de Manutenção” ou “NEGATIVO RVSM Voo de primeira Entrega”.

5.3.2.3 Para o caso de somente uma aeronave experimentar uma contingência em voo, as mensagens de coordenação associadas serão proporcionadas oralmente mediante uma descrição da causa da contingência. As mensagens de coordenação associadas incorporarão no seu término:

- a) RVSM impossível devido ao equipamento; ou
- b) RVSM impossível devido a turbulência, conforme o caso.

5.4 Suspensão das operações RVSM

5.4.1 Os ACC Maiquetia e Amazônico coordenarão os procedimentos para a suspensão do RVSM dentro das áreas afetadas na FIR Maiquetia e Amazônica, quando existirem informes de pilotos sobre turbulência maior que a moderada.

5.4.2 Dentro das áreas onde os procedimentos RVSM tenham sido suspensos, a separação mínima vertical entre todas as aeronaves será de 2000 pés, de acordo com os níveis de voo indicados no **APÊNDICE 4** desta Carta de Acordo Operacional.

5.4.3 O ACC que iniciar a suspensão das operações RVSM deverá coordenar qualquer restrição/procedimento com os órgãos adjacentes.

6 SERVIÇO DE ALERTA

6.1 A responsabilidade do Serviço de Alerta e das tarefas de coordenação para oferecer o Serviço de Busca e Salvamento será de responsabilidade do órgão ATS:

a) em cuja FIR tenha sido registrada a última comunicação; ou

b) em que a aeronave se disponha a entrar, quando se saiba que tenha cruzado o ponto de transferência, mediante informação obtida por radiotelefonia ou por visualização radar.

7 PROCEDIMENTO DE CONTINGÊNCIA

7.1 Caso seja necessário, serão aplicados os procedimentos de contingência descritos no **Apêndice 5 (Amazônico)** e **Apêndice 6 (Maiquetia)**.

8 REVISÕES

8.1 Critérios e Data para revisões

8.1.1 A presente Carta de Acordo Operacional será revisada quando os procedimentos indicados na mesma e em seus Apêndices se encontrarem afetados por emendas e Regulamentos Aeronáuticos dos Estados envolvidos, normas, métodos, procedimentos complementares e/ou Planos Regionais da OACI, ou quando se habilitarem novas instalações de radioauxílios à navegação, de comunicações ou de Serviços de Tráfego Aéreo.

8.1.2 No caso de novas instalações e/ou modificações das atuais, ou qualquer outro caso, o Estado interessado proporá a emenda pertinente.

8.1.3 Se a emenda afetar somente a informação que é descrita em algum dos Apêndices, o novo Apêndice revisado passará a formar parte desta Carta de Acordo a partir da nova data de efetivação que será adotada.

NOTA: As Emendas que possam ser elaboradas por qualquer dos Estados envolvidos com esta Carta de Acordo poderão ser feitas através de coordenação direta, somente aplicáveis aos Apêndices, e deverão ser firmadas pelas autoridades competentes de cada Estado. Os novos Apêndices atualizados deverão ser firmados em dois documentos originais e enviados por serviço postal para a autoridade competente do outro Estado signatário do acordo. O Estado que receber os dois Apêndices firmados terá que firmá-los e agregar um à sua Carta de Acordo e enviar o outro documento, firmado, para o outro Estado signatário, também por serviço postal.

9 DIVULGAÇÃO

9.1 Responsabilidade dos Estados

9.1.1 Os Estados signatários irão incluir em suas AIP, parte ENR e em outros documentos que considerarem pertinentes aquelas partes de interesse com respeito à operação de aeronaves.

9.1.2 Além disso, as Administrações se comprometem, dentro de suas respectivas jurisdições, a instruir, de forma direta, o pessoal dos ACC envolvidos sobre o conteúdo, por meio dos participantes no presente Acordo.

10 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

10.1 Acordos anulados ou substituídos

10.1.1 A partir da data de efetivação que é indicada no item 1.1, os procedimentos que são descritos nesta Carta de Acordo anulam ou substituem qualquer outro aplicado em comum acordo entre os ACC mencionados.

Assinada na cidade de Lima, no dia 23 de abril de 2014.

Como Represente da Venezuela:

Ten Cel Pablo Torres
Chefe da Divisão ATS del SNA

Harrynson Salazar
Chefe de Operações do Centro de Controle
Área Maiquetia

Como Representante do Brasil:

Luiz Ricardo de Souza Nascimento Cel Av
Chefe do Segundo Centro Integrado de Defesa
Aérea e Controle de Tráfego Aéreo DECEA

APÊNDICE 1

Carta de Acordo Operacional firmado entre os Centros de Controle de Área de Maiquetia e Amazônico
TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES

Data de Efetivação: 24 de julho de 2014

ROTA ATS	Tabela de níveis e dados SSR a serem designados por				Pontos de transferência convenientes para cada rota	Minutos	Mínimos aplicados para separação longitudinal (Parágrafo 4.3.1.1)
	ACC MAIQUETIA		ACC AMAZÔNICO				
	FL	SSR	FL	SSR			
G678 (b)	2		1		LA DIVINA PASTORA 04°41'39"N/01°39,2"	10 (a)	<p>a) A separação será aumentada em 5 minutos quando falharem os enlaces orais do Serviço Fixo ATS.</p> <p>b) Os tráfegos que ingressam na FIR Amazônica pelas rotas UM423, UM402 por PAKON e UDUSA respectivamente serão considerados como um só ponto para transferência de controle e para a designação do nível de voo; podendo ser utilizado o mesmo nível de voo quando as aeronaves mantiverem a separação longitudinal regulamentar.</p> <p>c) Por delegação do ACC BOGOTÁ, os serviços de tráfego aéreo para os voos que utilizarem o trecho da rota UL216 que cruza a FIR Bogotá serão coordenados pelo ACC Maiquetia; em consequência a responsabilidade das transferências dos respectivos segmentos de rota serão efetuados entre os ACC Amazônico e Maiquetia.</p> <p>d) As transferências de comunicações e controle dos fixos UGAGA (UL793) e BUVKA (UM656) deverão ocorrer com as aeronaves niveladas a partir dos fixos AKNOV e DIMUK correspondente a rota, em caso de contingência de comunicações, de acordo com os níveis especificados na tabela seguinte.</p> <p>e) As transferências de controle das aeronaves na rota UM402 do ACC Amazônico para o ACC Maiquetia deverão ocorrer do ponto de notificação ILNER e as transferências de comunicação, 5 (cinco) minutos do ponto UDUSA.</p>
UM402(b) (e)	2		1		UDUSA 04°42'06"N/60°51'17"W"		
UM423 (b)	2		1		PAKON (b) 04°28'52"N/06°11'80"W		
UL304(b) UZ24	1		2		POVLA (f) 04°14'59"N/06°13'53"W		
UM417 UZ6	1		2		VAGAN 03°49' 09"N/063°05'01"W		
UI795	1		-				
UM409	1		2		VUMPI 01°59'23"N/063°56'5"5W		
UR640	1		2				
UZ21	-		2				

Continuação do APÊNDICE 1
Carta de Acordo Operacional firmado entre os Centros de Controle de Área de Maiquetia e Amazônico
TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES

Data de Efetivação: 24 de julho de 2014

ROTA ATS	Tabela de níveis e dados SSR a serem designados por:				Pontos de transferência convenientes para cada rota	Minutos	Mínimos aplicados para separação longitudinal (Parágrafo 4.3.1.1)
	ACC MAIQUETIA		ACC AMAZÔNICO				Observações
	FL	SSR	FL	SSR			
UL793(d)	1		2		UGAGA (d) 00°48'42"N/065°42'00"W	10 (a)	f) As transferências de controle para as aeronaves na rota UL304 do ACC Maiquetia para o ACC Amazônico deverão ocorrer no ponto de notificação POVLA.
UM656(d)	-		2		BUVKA (d) 01°02'30"N/065°06'55"W		g) Os tráfegos que entram na FIR Maiquetia pelas rotas UM409, UZ21 e UR640 por VUMPI serão considerados como um só ponto para a transferência de controle designando o nível de voo poderá ser utilizado o mesmo nível de voo quando as aeronaves mantiverem separação longitudinal regulamentar.
UL216(c)	2		1		ZORRO 01°51'48"N/067°12'07"		h) A aerovia G678 no nível de voo mínimo na FIR Amazônica, no sentido FIR Maiquetia – FIR Amazônica é o FL160. Os voos procedentes da FIR Maiquetia por essa aerovia, abaixo do FL160, seguirão DCT na FIR Amazônica, recebendo os serviços de informação de voo e alerta pelo ACC Amazônico.

NOTA: “1” e “2” indicam as séries de níveis de cruzeiro IFR listados no Apêndice 3-a do Anexo 2 à Convenção de Aviação Civil Internacional - OACI para os rumos 000° a 179° e de 180° a 359°, respectivamente. (Apêndice 2 a esta carta de Acordo Operacional).

Como Representante da Venezuela: _____

Junet Martinez Duarte
 Coordenador da Área de Trabalho ATS Serviço de Navegação Aérea (SNA) Instituto Nacional de Aeronáutica (INAC)

Como Representante do Brasil: _____

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

APÊNDICE 2 à Carta de Acordo Operacional firmado entre os Centros de Controle de Área de Maiquetia e Amazônico

Anexo 2 à Convenção de Aviação Civil Internacional – Apêndice 3, Tabela de níveis de cruzeiro. Os níveis de cruzeiro a serem observados, quando assim o exigir este anexo, são os seguintes:

- a) nas áreas em que, em virtude de acordos regionais de navegação aérea e de conformidade com as condições especificadas nos mesmos, se aplique uma separação vertical mínima (VSM) de 300 m (1000 pés) entre o FL 290 e o FL 410 inclusive:

ROTA											
De 000 a 179°						De 180° a 359°					
Voos IFR			Voos VFR			Voos IFR			Voos VFR		
Altitude		Altitude		Altitude		Altitude		Altitude		Altitude	
Nível de voo	Metro	pés	Nível de voo	Metro	pés	Nível de voo	Metro	pés	Nível de voo	Metro	pés
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	105	3 500	10 500	120	3 650	12	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135(a)	4 100	13 500	140	4 250	14	145(a)	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18	185(b)	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195(b)	5 950	19 500	200	6 100	20			
210	6 400	21 000				220	6 700	22			
230	7 000	23 000				240	7 300	24			
250	7 600	25 000				260	7 900	26			
270	8 250	27 000				280	8 550	28			
290	8 850	29 000				300	9 150	30			
310	9 450	31 000				320	9 750	32			
330	10 050	33 000				340	10 350	34			
350	10 650	35 000				360	10 950	36			
370	11 300	37 000				380	11 600	38			
390	11 900	39 000				400	12 200	40			
410	12 500	41 000				430	13 100	43			
450	13 700	45 000				470	14 350	47			
490	14 950	49 000				510	15 550	51			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

- (a) Nível de voo visual máximo utilizado na FIR AMAZÔNICA
 (b) Nível de voo visual máximo utilizado na FIR MAIQUETIA

APÊNDICE 3 à Carta de Acordo Operacional firmado entre os Centros de Controle de Área de Maiquetia e Amazônico

TABELA DE REFERÊNCIA PARA O INTERCÂMBIO DE MENSAGENS ATS

Data de efetivação: 12 de dezembro de 2013.

TIPO DE MENSAGEM	CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE SÃO APLICÁVEIS	TEMPO LIMITE PARA TRANSMISSÃO	MEIOS UTILIZADOS
FPL	Todos os voos	Imediatamente depois de ser apresentado.	AFTN Meio Alternativo: FAX
DLA	Conforme o necessário	Imediatamente depois de ser apresentado.	AFTN Meio Alternativo: FAX
EST	Todos os voos	20 (vinte) minutos antes da hora estimada no ponto de transferência (quando o tempo de voo assim o permitir).	CIRCUITO ORAL ATS Meio alternativo: FAX/AFTN
CHG	Conforme o necessário	Tão logo seja possível, depois de ocasionada a circunstância.	CIRCUITO ORAL ATS Meio alternativo: FAX/AFTN
CDN	Conforme o necessário	Tão logo seja possível, depois de ocasionada a circunstância.	CIRCUITO ORAL ATS Meio alternativo: FAX/AFTN
ALR	Conforme o necessário	Tão logo seja possível, depois de ocasionada a circunstância.	CIRCUITO ORAL ATS Meio alternativo: FAX/AFTN
DEP	Conforme o necessário	Tão logo seja possível.	AFTN Meio Alternativo: FAX
RPL	Conforme especificado na carta de acordo correspondente		

APÊNDICE 4 à Carta de Acordo Operacional firmada entre os Centros de Controle de Área Amazônico e Maiquetia

Tabela de níveis de voo aplicáveis no Espaço Aéreo RVSM onde os procedimentos RVSM tenham sido suspensos.

Data de efetivação: 12 de dezembro de 2013.

ROTA					
De 000° a 179°			De 180° a 359°		
Voo IFR			Voo IFR		
Nível de voo	Metro	Pés	Nível de voo	Metro	Pés
290	8 850	29 000			
			320	9 750	32 000
350	10 650	35 000			
			380	11 600	38 000
410	12 500	41 000			

APÊNDICE 5 à Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Amazônica e Maiquetia

MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL OU PARCIAL NA FIR AMAZÔNICA

1. FIR AFETADAS

AMAZÔNICA E MAIQUETIA

2. GENERALIDADES

2.1. O objetivo deste Plano de Contingência é estabelecer procedimentos para o ingresso/saída de 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. Durante uma interrupção parcial, considera-se, 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 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 2101-6504

Correio Eletrônico: gnac@cgna.gov.br

Pontos de contato com o ACC Amazônico: Telefones: 55 92 36525318;

55 92 36521401

REDDIG Região Belém: 3651; 3661

REDDIG Região Manaus: 3663

REDDIG Região Porto Velho: 3665

AFTN: SBAZZQZX

2.3. No caso de falha das comunicações terra/ar, os serviços de tráfego aéreo apoiar-se-ão 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, ainda, em qualquer outra designada pelo órgão central – CGNA.

2.4. Os procedimentos operacionais específicos para a FIR Amazônica, em caso de contingência, serão ativados pelo CGNA, por meio da publicação de 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. 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 (quinze) 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 comum acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos, sem prejuízo das separações regulamentares.

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), através dos circuitos de coordenação ATS ou outros disponíveis, com pelo menos 30 (trinta) minutos de antecedência, a hora estimada sobre os pontos de entrada na FIR em contingência;

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

3.6. Observar que as aeronaves deverão estar niveladas, de acordo com o previsto no Anexo A, pelo menos 10 (dez) minutos antes de ingressar na FIR em contingência;

3.7. Instruir as aeronaves no sentido de tentar estabelecer comunicação com os órgãos ATS adjacentes com, pelo menos, 5 (cinco) minutos de antecedência à hora prevista de ingresso nas FIR subsequentes;

3.8. 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; e

3.9. Observar que, durante a utilização do Plano de Contingência, não serão permitidos voos de aeronaves não aprovadas, no espaço aéreo RVSM, sem exceções.

4. DISPOSIÇÕES APLICADAS ÀS AERONAVES

4.1. Somente serão autorizados voos IFR de aeronaves que estejam realizando transporte aéreo regular, nacional ou internacional, voos de busca e salvamento, aeronaves de Estado e voos humanitários. Os demais tipos de voo deverão fazer prévia coordenação e obter autorização específica do GCNA;

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 da frequência 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

- 4.5. operação na FIR em contingência;
- 4.6. Selecionar o código 2000, caso não tenha sido alocado anteriormente outro código SSR;
- 4.7. Possuir obrigatoriamente o TCAS; e
- 4.8. Realizar as coordenações necessárias com as demais aeronaves utilizando as frequências ATC correspondentes e a frequência 123.45Mhz.

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 de NOTAM específico com 48 (quarenta e oito) horas de antecipação da sua ativação ou o mais rápido possível.

6. PROCEDIMENTOS DE AUTOTRANSFERÊNCIA

6.1. 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:

6.1.1. 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 aceitante.

6.1.2. O piloto em comando deverá:

- a) Tentar estabelecer contato com o órgão aceitante, com, pelo menos, 5 (cinco) minutos de antecedência do estimado (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.

7. LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

7.1. Quando os órgãos ATS 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.

PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA ENTRE OS ACC MAIQUETIA E AMAZÔNICO				
CONTINGÊNCIA PARCIAL NA FIR AMAZÔNICA				
FIR MAIQUETIA	TMA-MN	a)PAKON/UM423VOR BVI/ UM402VOR MN b) VUMPI UR640	a)PAKON b)VUMPI	A ser designado pelo CGNA
TMA-MN	FIR MAIQUETIA	LDP G678 VOR MNS	VOR LDP	A ser designado pelo CGNA
		UM402/ VOR BVI/ UM423 PAKON	PAKON	A ser designado pelo CGNA
		G678 VOR LDP	VOR LDP	A ser designado pelo CGNA
FIR MAIQUETIA	TMABV	PAKON/UM423 VOR BVI	PAKON	A ser designado pelo CGNA
		VOR LDP G678 VOR BVI	VOR LDP	A ser designado pelo CGNA
TMABV	FIR MAIQUETIA	VOR BVI/UM423 PAKON	PAKON	A ser designado pelo CGNA
		VOR BVI /G678 VOR LDP	VOR LDP	A ser designado pelo CGNA

CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR AMAZÔNICA

ORIGEM	DESTINO	ROTA/RUMO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			FIXO	FL DE VOO
FIR BRASÍLIA	FIR MAIQUETIA	PUKLA UM409 VUMP I	PUKLA VUMPI	FL 320
		MALMI UL304 POVLA	MALMI POVLA	FL300 ou FL 340
FIR MAIQUETIA	FIR BRASÍLIA	VAGAN UZ6 MNS UZ6 SIPOT	VAGAN SIPOT	FL310 ou FL370
		VUMPT UL795 SIGAX	VUMPI SIGAX	FL350
FIR MAIQUETIA	FIR LA PAZ	PAKOM UM423 BVI/ UM402 FLL390 MNS FL380/UM402 UBKAB	PAKON UBKAB	FL390 e FL380
FIR LA PAZ	FIR MAIQUETIA	UBKAB UM 402, FL 370 MNS FL360, UM402 BVI/UM423 PAKON	UBKAB PAKON	FL370 e FL360

APÊNDICE 6 à Carta de Acordo Operacional firmada entre os Centros de Controle de Área Amazônico e Maiquetia

MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL OU PARCIAL NA FIR MAIQUETIA

1 FIR ENVOLVIDAS

AMAZÔNICA e MAIQUETIA

2 GENERALIDADES

2.1 O objetivo deste Plano de Contingência é estabelecer procedimentos para o ingresso/saída de voos internacionais no espaço aéreo da FIR Maiquetia, no caso de uma interrupção **parcial ou total** dos serviços de tráfego aéreo, mantendo, todavia, o fluxo ordenado e seguro. Na interrupção parcial, considera-se, como mínimo, a prestação dos Serviços de Informação de Voo e de Alerta. Na interrupção total, esses serviços não podem ser garantidos.

2.2 O órgão ATM, designado pela Administração da Venezuela, incumbido para o desenvolvimento de monitoração, responsável por fazer cumprir o plano de contingência e os arranjos de coordenação de contingência é:

Dependência: Gerência Geral de Serviços à Navegação Aérea (GGSNA)

Pessoa de Contato: Gerente Geral - Chefe da Divisão ATS

Telefone: 58 212 3552912; 58 212 3552898; 58 416 6247643

Fax: 58 212 3552216

Correio Eletrônico: ats@inac.gob.ve; pablo-torres@inac.gob.ve; ha.Salazar@inac.gob.ve
r.torres@inac.gob.ve

Pontos de contato com o ACC Maiquetia: Telefone: 58 416 6236427

AFTN: ACC MAIQUETIA = SVMIZQZX, SVZMZFZX = Voos VFR

2.3 Em caso de ocorrência de alguma falha nas comunicações ar/terra, os serviços de tráfego aéreo apoiar-se-ão nas frequências VHF e HF disponíveis, respectivamente, no ACC ou APP que tenha recebido a atribuição de prestar os serviços ATS em uma determinada porção do espaço aéreo, designado pela Gerência Geral de Serviços à Navegação Aérea.

2.4 Os procedimentos operacionais específicos para a FIR Maiquetia, em caso de contingência, serão ativados pela CGSNA, por meio da publicação de NOTAM específico.

3 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AOS ORGÃOS ATS ENVOLVIDOS

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) à primeira FIR subsequente à FIR em contingência.

3.2 Autorizar o ingresso de uma aeronave na FIR em contingência, de acordo com o previsto nas tabelas simplificadas de contingência, empregando, como mínimo, uma separação longitudinal de 15 (quinze) minutos no mesmo fixo, independentemente do nível de voo. Dependendo da diferença de velocidade e do tempo de voo no âmbito da contingência e do nível de degradação dos Serviços, os respectivos Supervisores poderão, de comum acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos, sem prejuízo das separações regulamentares.

3.3 Aguardar as instruções da Gerência Nacional de Serviços à Navegação Aérea (CGSNA), para aplicação dos ajustes das medidas de contingências 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 instruções da Gerência Geral de Serviços à Navegação Aérea, através dos circuitos de coordenação ATS ou outro disponível, com no mínimo 30 (trinta) minutos de antecipação, as horas estimadas sobre os pontos de entrada da FIR em contingência.

3.5 No caso de uma interrupção total, instruir os pilotos no comando das aeronaves, que se encontrem sobrevoando a FIR em contingência, a manter o último nível e velocidade empregados enquanto sobrevoarem a FIR em contingência.

3.6 Observar que as aeronaves estejam niveladas, de acordo com o previsto nas tabelas simplificadas de contingência, no mínimo, 10 (dez) minutos antes do ingresso na FIR em contingência;

3.7 Instruir as aeronaves para que tentem estabelecer comunicações com os órgãos ATS adjacentes com, pelo menos, 5 (cinco) minutos de antecedência à hora prevista de ingresso nas FIR subsequentes.

3.8 Em caso de uma interrupção total ou parcial na prestação dos serviços de tráfego aéreo, será suspenso o ingresso de voos na FIR em contingência, até que seja avaliada a situação e ativado o Plano de Contingência pela Gerência Geral de Serviços à Navegação Aérea.

3.9 Durante a ativação do Plano de Contingência, não serão permitidos os voos de aeronaves não aprovadas no espaço aéreo RVSM, sem exceções.

4 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS ÀS AERONAVES

4.1 Somente serão permitidos voos sob as regras IFR de aeronaves que realizem transporte aéreo regular nacional ou internacional, voos de busca e salvamento, aeronaves de Estado e voos de evacuação e auxílio. Os demais tipos de voo realizarão coordenação prévia e deverão obter autorização do CGSNA;

4.2 Durante a ativação deste Plano, somente as aeronaves aprovadas RVSM poderão voar entre os FL290 e FL410;

4.3 Em caso de interrupção parcial, manter escuta permanente na frequência VHF, HF do setor correspondente ou outra designada, além da frequência de Procedimentos de Radiodifusão de Informação de Voo Ar/ar (123.45Mhz.) e reportar qualquer manobra de subida ou descida que as circunstâncias assim o 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 as aeronaves sobrevoarem a FIR em contingência;

4.5 Selecionar o código 2000 em caso de não ter sido acionado outro código;

4.6 Possuir obrigatoriamente o TCAS; e

4.7 Realizar as coordenações necessárias com as demais aeronaves, utilizando as frequências ATC correspondentes e a frequência 123.45Mhz.

5 PUBLICAÇÃO DE NOTAM

5.1 As disposições aplicáveis aos Órgãos ATS e às aeronaves que decolarem, pousarem ou sobrevoarem a FIR de Maiquetia, em função de uma falha parcial ou total na prestação dos serviços de tráfego aéreo, serão ativadas pelo CGSNA, por meio da publicação de NOTAM específico, com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência a sua ativação ou antes, se possível.

6 PROCEDIMENTOS DE AUTOTRANSFERÊNCIA

6.1 Quando os órgãos ATS não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha no Serviço Fixo de comunicações, os seguintes procedimentos de autotransferência deverão ser aplicados:

6.1.1 O órgão ATS deverá:

- 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.

6.1.2 O piloto deverá:

- a) Tentar contato com o órgão aceitante, com, pelo menos, 5 (cinco) minutos antes 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, tipo, procedência, destino, rota, nível de voo, código transponder, estado de aprovação RVSM e estimado ao fixo de autotransferência.

7 LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

7.1 Quando os órgãos ATS não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha na rede fixa de comunicações, contudo 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 que a autotransferência seja realizada pelo piloto.

REDE DE ROTAS SIMPLIFICADA EM CASO DE CONTINGÊNCIA PARCIAL NA FIR MAIQUETIA

PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA ENTRE OS ACC MAIQUETIA E AMAZÔNICO			
CONTINGÊNCIA PARCIAL NA FIR MAIQUETIA			
ORIGEM	DESTINO	ROTA/RUMO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA
			FIXO
FIR AMAZÔNICA	TMA MARGARITA	PAKON UA300	PAKON
		VOR LDP G678 KAV A300	VOR LDP
TMA MARGARITA	FIR AMAZÔNICA	UA300 PAKON	PAKON
		A300 KAV G678 VOR LDP	VOR LDP
FIR AMAZÔNICA	TMA MAIQUETIA	VAGAN UA315/UM417	PAKON
		VOR LDP G678 CBC W18	VOR LDP
TMA MAIQUETIA	FIR AMAZÔNICA	UA315/UM417 VAGAN	PAKON
		W19 OSMAR W20 CBC G678 VOR LDP	VOR LDP

PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA ENTRE OS ACC MAIQUETIA E AMAZÔNICO				
CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR MAIQUETIA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/RUMO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			FIXO	FL DE VOO
FIR AMAZÔNICA	FIR SAN JUAN	PAKON UA300 KIKER	PAKON	FL360 E FL380
FIR SAN JUAN	FIR AMAZÔNICA	KIKER UA300 PAKON	PAKON	FL370 E FL390
FIR CURAZAO	FIR AMAZÔNICA	REPIS UG446 VOR MIQ UA315 VAGAN	VAGAN	FL370 E FL 390
		ESIPO UL795 VUMPI	VUMPI	FL370, FL390 E FL410
FIR AMAZÔNICA	FIR CURAZAO	ISANI UL304 ILKIT	ISANI	FL360 E FL 380
		VUMPI UL795 ESIPO	VUMPI	FL360, FL380 E FL400

Harrynson Salazar

Chefe de Operações do Centro de Controle de Área de Maiquetia

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, acessando o *link* específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br>.