

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-11**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O  
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA  
(REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) E O  
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ  
(ESTADO PLURINACIONAL DE BOLÍVIA) COM  
RELAÇÃO AOS AERÓDROMOS CORUMBÁ (SBCR)  
E DE PUERTO SUÁREZ (SLPS)**

**2018**



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



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-11**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O  
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA  
(REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) E O  
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ  
(ESTADO PLURINACIONAL DE BOLÍVIA) COM  
RELAÇÃO AOS AERÓDROMOS CORUMBÁ (SBCR)  
E DE PUERTO SUÁREZ (SLPS)**

**2018**





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

PORTARIA DECEA Nº 119/DGCEA, DE 30 DE JULHO DE 2018.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-11 que divulga a “Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Curitiba (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área La Paz (Estado Plurinacional de Bolívia) com relação aos Aeródromos Corumbá (SBCR) e de Puerto Suárez (SLPS)”.

**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 100-11, “Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Curitiba (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área La Paz (Estado Plurinacional de Bolívia) com relação aos Aeródromos Corumbá (SBCR) e de Puerto Suárez (SLPS)”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 290/DGCEA, de 02 de setembro de 2015, publicada no Boletim do Interno nº 171, de 08 de setembro de 2015.

Ten Brig Ar JEFERSON DOMINGUES DE FREITAS  
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 137, de 09 de agosto de 2018)



**SUMÁRIO**

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 FINALIDADE .....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 ÂMBITO.....</b>	<b>7</b>
<b>2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....</b>	<b>8</b>
<b>3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>	<b>15</b>





## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Divulgar a Carta de Acordo Operacional entre o Brasil e a Bolívia, que estabelece os procedimentos de coordenação e operação para os aeródromos de Corumbá e Puerto Suárez.

### **1.2 ÂMBITO**

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional se aplicam ao APP Corumbá, APP e TWR Puerto Suárez, ACC Curitiba e ACC La Paz.

## 2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

A Carta de acordo operacional 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) com Relação aos Aeródromos de Corumbá (SBCR) e Puerto Suárez (SLPS) tem a redação a seguir:

### **CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DE BOLÍVIA) COM RELAÇÃO AOS AERÓDROMOS CORUMBÁ (SBCR) E DE PUERTO SUÁREZ (SLPS)**

## 1 INTRODUÇÃO

### 1.1 DATA DE EFETIVAÇÃO 11 de outubro de 2018.

### 1.2 OBJETIVO

**1.2.1** Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional complementam ou detalham os procedimentos prescritos pela OACI nos documentos pertinentes. Quando necessário, serão aplicados ao tráfego aéreo que opere segundo as regras de voo por instrumentos e visual nas TMA, CTR de Puerto Suárez e Corumbá.

### 1.3 EXTENSÃO

**1.3.1** Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional complementam ou detalham os procedimentos prescritos pela OACI nos documentos pertinentes. Quando necessário, serão aplicados ao tráfego aéreo que opere segundo as regras de voo por instrumentos e visual na TMA e CTR de Puerto Suárez e na FIZ de Corumbá.

### 1.4 ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

**1.4.1** Para o cumprimento desta Carta de Acordo Operacional, foram estabelecidos nas FIR La Paz e Curitiba os seguintes espaços aéreos:

**1.4.1.1** Uma Zona de Controle (CTR), no aeródromo de Puerto Suárez, cujos limites serão os seguintes:

- a) LATERAIS
  - 1) CTR PUERTO SUÁREZ – definida por um arco de circunferência de 10 NM de raio, centrado no NDB Puerto Suárez, limitado a Este pela fronteira da Bolívia com o Brasil; e
- b) VERTICAIS
  - 1) CTR Puerto Suárez – do solo até a altitude de transição de 5000 pés; e.

**1.4.1.2** Uma área de Controle Terminal (TMA Puerto Suárez), e uma FIZ Corumbá, com os seguintes limites:

- a) LATERAIS:
  - 1) TMA PUERTO SUÁREZ – definida por um arco de circunferência de

40 NM de raio, centrado no NDB Puerto Suárez, limitado a Este pela fronteira da Bolívia com o Brasil; e

- 2) FIZ CORUMBÁ – definida por um arco de circunferência de 27 NM de raio, centrado no NDB Corumbá, limitado a Oeste pela fronteira do Brasil com a Bolívia.

b) VERTICAIS

- 1) TMA PUERTO SUÁREZ – de 2000 pés AGL até o nível de voo 195; e
- 2) FIZ Corumbá – do GND até o nível de voo 145.

## 1.5 ÓRGÃOS ATS

1.5.1 Os serviços de tráfego aéreo serão prestados por:

- a) APP Puerto Suárez na CTR/TMA Puerto Suárez; e
- b) RADIO Corumbá na FIZ Corumbá.

## 2 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

### 2.1 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO NA FIZ CORUMBÁ

#### 2.1.1 TRÁFEGO IFR CHEGANDO

2.1.1.1 As aeronaves que chegam, normalmente, serão encaminhadas de acordo com os procedimentos divulgados nas Publicações de Informações Aeronáuticas e/ou nos NOTAM pertinentes divulgados pelo Brasil.

2.1.1.2 Não serão permitidas esperas simultâneas no mesmo nível ou altitude, nos NDB Corumbá e Puerto Suárez, devendo existir uma coordenação eficiente entre o APP Puerto Suárez e RADIO Corumbá para manutenção da separação vertical entre as aeronaves em espera nos referidos auxílios à navegação aérea.

2.1.1.3 Em caso de inoperância do NDB Corumbá e mediante prévia coordenação entre a RADIO Corumbá e o APP Puerto Suárez, as aeronaves com destino a Corumbá poderão executar o procedimento específico para tal eventualidade, a partir do NDB Puerto Suárez, de acordo com instruções e controle do APP Puerto Suárez.

2.1.1.4 A RADIO Corumbá coordenará a utilização do espaço aéreo brasileiro com centro no ARP do aeroporto de Puerto Suaréz e um raio de 15NM para a criação e utilização de procedimentos RNAV GNSS na pista 23 do aeroporto Salvador Ogaya de Puerto Suárez. O APP Puerto Suárez coordenará com a RADIO Corumbá para a execução do procedimento e informará à RADIO Corumbá a hora de início de aproximação na pista 23 e a finalização do procedimento.

#### 2.1.2 TRÁFEGO IFR PARTINDO

2.1.2.1 As saídas da pista 09 de Corumbá, em condições normais, serão realizadas de acordo com os procedimentos de saída estabelecidos nas respectivas SID.

2.1.2.2 A RADIO Coumbá coordenará com o APP Puerto Suárez, as saídas IFR da pista 27,

com curva à direita, de Corumbá de modo a não interferir na execução das aproximações inicial e final para a pista 23 do Aeroporto de Puerto Suárez.

## **2.2 ENCAMINHAMENTO DE TRÁFEGO AÉREO NA TMA/CTR PUERTO SUÁREZ**

### **2.2.1 TRÁFEGO IFR CHEGANDO**

**2.2.1.1** As aeronaves que chegam, normalmente, serão encaminhadas de acordo com os procedimentos divulgados nas AIP da Bolívia e/ou NOTAM pertinentes divulgados pela Bolívia.

**2.2.1.2** Não serão permitidas esperas simultâneas no mesmo nível ou altitude, nos NDB Puerto Suárez e Corumbá, devendo existir uma eficiente coordenação entre o APP Puerto Suárez e RADIO Corumbá para manutenção da separação vertical entre as aeronaves em espera nos referidos auxílios à navegação aérea.

**2.2.1.3** Durante a execução das aproximações inicial e final para a pista 23 do Aeroporto de Puerto Suárez, o APP Puerto Suárez coordenará com a RADIO Corumbá para saídas IFR, com curva a direita, da pista 27 de Corumbá.

**2.2.1.4** Em caso de inoperância do NDB Puerto Suárez e mediante prévia coordenação do APP Puerto Suárez com a RADIO Corumbá, as aeronaves com destino a Puerto Suárez poderão executar o procedimento específico, elaborado para essa eventualidade a partir do NDB Corumbá, de acordo com as orientações e informações da RADIO Corumbá.

### **2.2.2 TRÁFEGO IFR PARTINDO**

**2.2.2.1** Enquanto não forem publicadas as SID IFR do aeródromo de Puerto Suárez com destino à FIR Curitiba, as aeronaves deverão fazer um plano de voo tipo “Z”, cujo segmento VMC de voo tenha início na decolagem e termine, pelo menos, no bloqueio do NDB CUB.

**2.2.2.2** As aeronaves que decolarem da pista 05 de Porto Suárez deverão utilizar as saídas com curva à esquerda e as aeronaves que decolarem da pista 23 deverão utilizar saídas com curva à direita para o bloqueio do NDB PSZ e depois prosseguir para o bloqueio do NDB CUB, no FL 060 ou acima.

**2.2.2.3** O tráfego aéreo VFR que cruza os limites comuns das TMA/FIZ acima mencionadas deverá utilizar os níveis de cruzeiro de acordo com o seguinte:

- a) Ingressando no espaço aéreo do Brasil:

O tráfego VFR que ingressar na FIZ Corumbá receberá informações da RADIO Corumbá para manter um nível de voo VFR observando o limite superior FL145 previsto para voo VFR.

- b) Ingressando no espaço aéreo da Bolívia:

O tráfego VFR que ingressar na TMA Puerto Suárez receberá instruções do APP Puerto Suárez para manter um nível de voo VFR, de acordo com a rota que mantenha a aeronave, com limite superior FL195.

### **2.2.3 COORDENAÇÃO**

**2.2.3.1** O APP Puerto Suárez e a RADIO Corumbá trocarão as mensagens de coordenação relacionadas com a prestação do serviço de tráfego aéreo às aeronaves em chegada/saída com plano de voo IFR da TMA Puerto Suárez e FIZ Corumbá, assim como também daquelas que irão cruzar o limite comum das FIR La Paz e Curitiba.

**2.2.3.2** O APP Puerto Suárez e a RADIO Corumbá também trocarão as mensagens relacionadas com a prestação do serviço de controle de tráfego aéreo e com a transferência de responsabilidades com relação a todo o tráfego que cruza o limite comum de ambas as FIR, com o ACC La Paz e com o ACC Curitiba, respectivamente, para dar cumprimento à Carta de Acordo Operacional entre o ACC La Paz e o ACC Curitiba.

**2.2.3.3** Por sua vez, a RADIO CORUMBÁ e o APP PUERTO SUÁREZ trocarão mensagens de coordenação relacionadas com a prestação do serviço de tráfego aéreo às aeronaves que cheguem com plano de voo IFR, assim como as que partam com plano de voo IFR de acordo com suas respectivas áreas de responsabilidade.

### **2.2.4 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES**

#### **2.2.4.1** Entre o APP PUERTO SUÁREZ e a RADIO CORUMBÁ

**2.2.4.1.1** A responsabilidade pela prestação dos serviços de tráfego aéreo será transferida entre o APP PUERTO SUÁREZ e a RADIO CORUMBÁ, e vice-versa, no momento em que se estimar que a aeronave esteja cruzando os limites da fronteira entre a Bolívia e o Brasil.

### **2.2.5 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES**

#### **2.2.5.1** Da RADIO CORUMBÁ para o APP PUERTO SUÁREZ, e vice-versa

**2.2.5.1.1** No momento em que se estimar que a aeronave esteja cruzando a fronteira entre o Brasil e a Bolívia.

### **2.2.6 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA FALHA DE COMUNICAÇÕES**

#### **2.2.6.1** Aeronaves que chegam

**2.2.6.1.1** Quando, por qualquer motivo, as aeronaves perderem a comunicação com o órgão ATS responsável pelo espaço aéreo de sua jurisdição (APP Puerto Suárez ou RADIO Corumbá), as mesmas deverão estabelecer comunicação com o órgão que exerce jurisdição na área adjacente e esse órgão prestará os serviços de tráfego aéreo, a fim de manter separado tráfego convergente, com prévia coordenação e aceitação do órgão que perdeu comunicação com o referido tráfego.

**2.2.6.1.2** A coordenação entre os órgãos deverá ser mantida por qualquer meio, a fim de proporcionar às aeronaves informações sobre as condições de operacionalidade de ambos aeródromos.

**2.2.6.1.3** As aeronaves executarão os procedimentos de aproximação estabelecidos para cada aeródromo, que figuram nas Publicações de Informação Aeronáutica da Bolívia e do Brasil, a menos que se coordenem entre o APP de Porto Suárez e a RADIO Corumbá e/ou que se aprove de outra maneira.

### 2.2.6.2 Aeronaves que saem

2.2.6.2.1 As aeronaves executarão as decolagens e as saídas de acordo com as cartas SID publicadas nas respectivas Publicações de Informação Aeronáutica da Bolívia e do Brasil.

## 2.3 COMUNICAÇÕES DO SERVIÇO FIXO AERONÁUTICO

2.3.1 Para dar cumprimento a esta Carta de Acordo Operacional, as administrações aeronáuticas da Bolívia e do Brasil se comprometem a manter em operação os seguintes circuitos orais diretos ATS:

### 2.3.1.1 BOLÍVIA - BRASIL

2.3.1.1.1 Enlace em REEDIG, entre APP Puerto Suárez e a RADIO Corumbá. Como alternativa, deverão ser usadas linhas telefônicas de serviço público, que são as seguintes:

- a) RADIO CORUMBÁ – 3091
- b) APP PUERTO SUARÉS – 72533

ALTERNATIVA:

- a) RADIO CORUMBÁ – 55 67 3231-8600, 55 67 3231-5842;
- b) APP PUERTO SUÁREZ – 591 3 976-2022

2.3.1.2 Enlace AMHS/AFTN entre a RADIO CORUMBÁ e o APP PUERTO SUÁREZ.

2.3.1.2.1 Para o intercâmbio de mensagens AFTN entre os órgãos ATS, serão utilizados os seguintes direcionamentos nas mensagens:

- a) SBCRYSYX
- b) SLPSZPZX- SLPSZTZX – SLPSYSYX

## 2.4 INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES ENTRE OS ÓRGÃOS ATS

2.4.1 O APP Puerto Suárez e a RADIO Corumbá trocarão entre si as seguintes informações adicionais relacionadas com as operações aéreas:

- a) Hora de abertura e encerramento do serviço;
- b) Alteração operacional dos respectivos auxílios à navegação aérea e aproximação;
- c) Alteração operacional das respectivas pistas de pouso;
- d) Alteração operacional dos meios de comunicação do serviço móvel; e
- e) Situação operacional do aeródromo quanto aos mínimos meteorológicos (Operando IFR, VFR ou operações suspensas devido a condições meteorológicas).

## **2.5 DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES**

**2.5.1** Quando, por condições operacionais, houver impedimento para pouso no aeródromo de destino, poderá ser utilizado qualquer um dos aeródromos envolvidos nesta Carta de Acordo. Nesse caso, a utilização ficará restrita à área de movimento, ficando excluídos os serviços aduaneiros, imigração etc. que não fazem parte desta Carta de Acordo Operacional, a menos que haja um acordo bilateral a respeito, do contrário estarão sujeitos a procedimentos próprio de cada Estado.

**2.5.2** As Administrações signatárias concordam que trocarão uma assinatura dos respectivos AIP e suas respectivas emendas, que serão remetidas para os seguintes endereços:

- a) AEROPORTO INTERNACIONAL SALVADOR OGAYA Puerto Suárez  
– Santa Cruz – Bolívia  
Telefone: 591 3 9762022
  
- b) DESTACAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO DE  
CORUMBÁ (DTCEA-CR)  
Aeroporto Internacional de Corumbá – Rua Santos Dumont, s/nº 79332-150  
– Corumbá/MS – Brasil Telefone: 55 67 3232-3002

## **3 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA OPERACIONAL**

Aplicar o plano de contingência dos respectivos órgãos envolvidos.

## **4 PROCEDIMENTOS PARA REVISÃO, SUSPENSÃO OU CANCELAMENTO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL**

### **4.1 REVISÃO**

**4.1.1** Esta CAOp deverá permanecer em vigor enquanto os procedimentos acordados entre as Partes Signatárias estiverem atendendo à operação e deverá ser revisada sempre que houver necessidade de modificação ou atualização dos procedimentos acordados, observando-se os casos previstos para suspensão.

**4.1.2** A Parte Signatária interessada em propor modificações, deverá encaminhar documento formal aos demais Signatários, sugerindo local, data e hora para reunião, bem como os motivos de proposta de revisão.

### **4.2 SUSPENSÃO**

**4.2.1** Esta CAOp poderá ser suspensa, totalmente ou parcialmente, por qualquer Parte Signatária, quando fato superveniente inviabilizar o cumprimento de qualquer procedimento acordado. A suspensão pode ser temporária ou permanente, sempre mediante coordenação com as partes envolvidas.

**4.2.2** A Parte Signatária que der causa ao descumprimento, conforme parágrafo anterior, deverá efetuar comunicação prévia aos demais Signatários e, posteriormente, encaminhar documento formal contendo os motivos da suspensão, especificando o seu período ou a informação de que ela é permanente.

#### **4.3 CANCELAMENTO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL**

Não Aplicável.

### **5 PROCEDIMENTOS PARA DIVULGAÇÃO**

**5.1** Os Estados signatários divulgarão em suas AIP, ou em outros documentos que julgarem pertinentes, aquelas partes desta Carta de Acordo Operacional que sejam de interesse para a segurança das operações aéreas.

**5.2** Além disso, as administrações se comprometem, dentro de suas respectivas jurisdições, a instruir de forma direta o pessoal dos órgãos ATS envolvidos, por meio dos participantes nesta Carta de Acordo.

### **6 REPRESENTAÇÃO DOS ESTADOS SIGNATÁRIOS**

---

Em Representação do Brasil  
Cel Av James Souza Short  
DECEA – BRASIL

---

En Representación de Bolivia  
ATCO. Bruno Sánchez Jurado  
Jefe Nal. Unidad de Navegación Aérea  
AASANA – BOLIVIA

---

ATCO. Walter Jorge Oliveira B.  
Director de Navegación Aérea  
DGAC - BOLIVIA



### **3 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**3.1** 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/>.

**3.2** Os casos não previstos nesta instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.