

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-27

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

2016

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-27

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

2016



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

PORTARIA DECEA Nº 139/DGCEA, DE 29 DE JUNHO DE 2016.

Aprova a edição da CIRCEA 100-27, Circular de Controle do Espaço Aéreo que dispõe sobre a “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Dacar.”

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 edição da CIRCEA 100-27, "Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Dacar", que com esta baixa.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 57/SDOP, de 03 de julho de 2014, publicada no Boletim Interno do DECEA nº 126, de 07 de julho de 2014, que aprovou a edição da CIRCEA 100-63, “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área de Atlântico e Dacar.”

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

(Publicado no Bol. Int. do DECEA nº 127, de 06 de julho de 2016)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1 FINALIDADE	7
1.2 ÂMBITO.....	7
2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....	8
3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	17

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Divulgar a Carta de Acordo Operacional que estabelece os procedimentos de coordenação entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Dacar, definir os pontos para transferência de controle e de comunicações, e detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os Centros de Controle de Área.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Circular se aplicam aos Centros de Controle de Área Atlântico e Dacar.

2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

A presente Carta de Acordo Operacional, firmada entre o Brasil e Senegal, tem a redação a seguir:

1 CITAÇÃO

Os representantes autorizados de Senegal e Brasil acordam que os procedimentos contidos neste documento permanecerão em vigor a partir da data efetiva especificada até que sejam modificados ou revogados.

Esta carta de Acordo substitui e cancela a Carta de Acordo existente entre o ACC/FIC Dacar e ACC Atlântico datado em 30 de Julho de 2009, e implementado em 30 de Julho de 2009 às 00:01 UTC.

2 DATA EFETIVAÇÃO

As provisões nessa carta de Acordo serão implementadas 26 de agosto de 2010 às 00:01 UTC.

3 OBJETIVO

O objetivo dessa carta de Acordo é especificar os procedimentos de coordenação entre o ACC/FIC Dacar e o ACC Atlântico.

4 ÂMBITO

Os procedimentos aqui contidos são complementares aos Padrões OACI e Práticas Recomendadas no Anexo 2 e Anexo 11, Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea no Documento 4444, Manual de Operação FANS/1A e Procedimentos Complementares Regionais no Documento 7030, conforme modificado. Eles detalham as condições sob as quais a responsabilidade para a prestação de Serviços de Tráfego Aéreo será transferida entre as unidades ATS responsáveis pelo espaço aéreo mencionado no parágrafo 3 acima.

5 EMENDAS

5.1 Qualquer mudança a essa carta de acordo, incluindo seu cancelamento ou substituição, requer o consentimento das duas unidades ATS interessadas. Isso se aplica ao conteúdo da mudança bem como a sua data de aplicabilidade. Não serão feitos o cancelamento completo ou mudanças unilaterais nesse acordo. Qualquer mudança será feita no contexto de uma reunião entre as duas unidades ou pela troca de correspondência ou mensagens AFTN, com o reconhecimento das duas assinaturas.

5.2 Embora divergências temporárias a partir desses procedimentos possam ser acordadas entre os supervisores dos ACCs interessados, conforme especificado no parágrafo 8 abaixo, emendas permanentes a este documento serão efetivadas apenas na forma de uma emenda escrita devidamente assinada pelos representantes autorizados.

6 PROCEDIMENTOS

6.1 CONTROLE DE MENSAGENS E MOVIMENTO

6.1.1 PLANOS DE VOO DE AERONAVES ORIGINADAS DAS FIR ENVOLVIDAS

As mensagens do Plano de Voo Apresentado (FPL) serão transmitidas para todos os voos originados dentro de uma FIR e adentrando em outra em não menos que 30 minutos antes do estimado da aeronave sobre o limite comum da FIR.

6.1.2 PLANOS DE VOO DE AERONAVES NÃO ORIGINADAS DAS FIR ENVOLVIDAS

Em caso de falta de FPL, o ACC transferidor deve empenhar-se para obter os dados do FPL e transmiti-los ao ACC receptor.

6.1.3 DECOLAGENS

As mensagens de decolagem (DEP) serão transmitidas para todos os voos mencionados no item 6.1.1 acima, tão logo que praticável após a aeronave ter decolado.

6.1.4 ESTIMADOS

Mensagens de estimado (EST) serão transmitidas para todos os voos cruzando o limite comum da FIR, em tempo suficiente para permitir o seu recebimento pela unidade ATS receptora pelo menos 20 minutos antes do tempo estimado da aeronave sobre o ponto de transferência de controle especificado no parágrafo 6.4 abaixo.

6.1.5 REVISÕES

A mensagem de coordenação (CDN) será transmitida o mais breve possível, sempre que o tempo estimado da aeronave para o ponto de transferência de controle diferir em 3 minutos ou mais do tempo estimado que foi previamente informado ou quando uma mudança de nível de voo, velocidade (Número Mach) e/ou condição de cruzamento que foi planejada anteriormente for modificada

6.1.6 ACEITAÇÃO

Mensagens de coordenação (EST e CDN) requerem uma aceitação operacional na forma de uma mensagem de aceitação (ACP), a ser transmitida para a unidade transferidora.

6.1.7 CONTEÚDO DA MENSAGEM

Mensagens de coordenação trocadas entre unidades ATS conterão os seguintes dados em ordem na lista abaixo:

- Identificação da aeronave incluindo SELCAL e número de registro, se disponível;
- Tempo estimado sobre o ponto de controle na coordenação ou ponto em coordenadas geográficas sobre dos limites comuns das FIRs;
- Nível de voo sobre o ponto de transferência de controle;
- Número Mach atribuído e Número Mach solicitado se diferente daqueles que foram informados;
- Status da aprovação RNP e RVSM;

- Qualquer outra informação conforme requerida. Por exemplo: as frequências em uso.

6.2 TRANSFERÊNCIA DE MENSAGEM E PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

As mensagens FPL e DEP serão transmitidas via AFTN.

As mensagens de coordenação ATS serão normalmente transmitidas utilizando os circuitos de Ligação Direta ATS do Serviço Fixo Aeronáutico (AFS).

Em caso de não disponibilidade do Circuito de Ligação Direta ATS entre as unidades ATS envolvidas, a unidade ATS transferidora enviará os dados relevantes do voo para a unidade ATS receptora por meio do AFTN e/ou HF RTF, se disponível ou através do voo envolvido (ver 6.13).

NOTA 1: Neste caso, aplicar quinze minutos de separação mínima na AWY UM741, UN866, UB623 e UN857.

Ao efetuar a coordenação necessária pelo uso do AFTN e/ou RTF, a unidade ATS transferidora se esforçará em enviar a mensagem de coordenação apropriada em tempo suficiente para permitir que seja recebida pela unidade ATS receptora pelo menos 25 minutos antes do tempo estimado da aeronave sobre o ponto de transferência de controle.

Após a coordenação da transferência das condições de controle, a autorização ATC correspondente não será modificada pela unidade transferidora, a menos que um acordo prévio tenha sido efetuado entre as unidades ATC envolvidas.

No evento de uma falha de comunicações entre as unidades ATS envolvidas, uma decolagem será autorizada apenas se for possível para a aeronave atingir seu nível de voo 15 minutos antes do ponto de transferência de controle.

No caso de falha de comunicações entre as unidades ATS envolvidas, a unidade ATS transferidora informará à aeronave a ausência de coordenação entre as duas unidades ATS e instruirá a aeronave a estabelecer contato com a unidade ATS aceitante a fim de provê-la com os dados necessários do voo.

6.3 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

6.3.1 As aeronaves serão instruídas a estabelecerem comunicação com a unidade aceitante cinco minutos antes do ponto de transferência. A transferência de comunicações não constitui transferência de controle.

6.3.2 Sempre que a unidade ATS aceitante for incapaz de estabelecer contato com uma aeronave dentro de cinco (05) minutos após o estimado sobre o ponto de transferência de controle, ela informará à unidade ATS transferidora a fim de que as medidas possam ser tomadas.

6.3.3 A respeito do parágrafo 3.2.12 da Parte VII do PANS-RAC, a unidade ATS aceitante não necessita, por uma questão de rotina, notificar à unidade ATS transferidora que a comunicação rádio foi estabelecida com uma aeronave sendo transferida.

6.3.4 Sempre que uma aeronave for incapaz de manter comunicação rádio com a unidade ATS responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo no qual está operando, outras unidades ATS assumirão as funções de retransmissão entre elas, se for possível.

6.3.5 ATRIBUIÇÃO DE FREQUÊNCIAS PARA A TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÃO

DACAR	ATLÂNTICO
HF 8861 KHz	HF 8861 KHz
6535	8855
5565	6649
3452	5565
11291	3452
13357	10096
13315	13357
17955	13315
6673	17955
VHF 127.3 MHz	4684

NOTA 1: A melhor frequência em uso em um dado momento será notificada pelo centro receptor para o centro transferidor ao efetuar a coordenação.

NOTA 2: Também será atribuída a frequência secundária para uso quando o contato não puder ser feito na frequência primária.

6.3.6 PROCEDIMENTOS PARA AERONAVES EQUIPADAS ADS-C/CPDLC

Quando ambos os ACC envolvidos estiverem utilizando as funcionalidades ADS-C/CPDLC para prestar serviços de tráfego aéreo, a conexão CPDLC será transferida aproximadamente cinco (05) minutos antes dos limites da FIR.

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

6.3.6.1 O ACC transferidor enviará para a aeronave equipada a mensagem ‘Next Data Authority SBAO (or GOOO)’ 30 minutos antes do ponto de transferência de controle.

6.3.6.2 O ACC transferidor enviará para a aeronave equipada a mensagem ‘AT [position] MONITOR [icao unit name] [primary frequency]’. Essa mensagem deve ser enviada não menos que cinco (05) minutos antes do cruzamento dos limites adjacentes da FIR. A unidade transferidora também indicará a segunda frequência como um texto livre.

6.3.6.3 A unidade transferidora enviará para a aeronave equipada a mensagem END SERVICE não menos que cinco (05) minutos antes do cruzamento dos limites das FIRs adjacentes a fim de que permita a próxima autoridade de dados estabelecer uma conexão ativa com a aeronave.

6.3.6.4 A unidade transferidora garantirá que nenhuma mensagem “uplink” CPDLC aberta exista antes do envio da mensagem END SERVICE.

Quando apenas um ACC envolvido estiver utilizando o ADS/CPDLC para prestar serviços de tráfego aéreo, os procedimentos acima serão aplicados por esse ACC.

Apenas quando um ACC envolvido estiver utilizando a funcionalidade ADS-C/CPDLC para controlar a aeronave, a seguinte fraseologia será utilizada com o HF ou VHF pelo ACC sem funcionalidade ADS-C/CPDLC para transferir a comunicação de um ACC para o outro:

Contact [icao unit name] with CPDLC, if unable, contact [icao unit name] with HF on frequency (conforme coordenado), secondary (conforme coordenado).

6.4 TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

6.4.1 O controle de tráfego será transferido para a unidade aceitante nos seguintes pontos significantes:

Rota ATS	Transferência de ponto de controle
UN741	NANIK
UN866	DEKON
UN873	TASIL
UB623/B623	RAKUD
UN857	ERETU

6.4.1.1 Se a transferência de controle for exigida em outros pontos que não sejam esses especificados em 6.4.1 acima, isso será coordenado individualmente para cada voo.

6.4.2 A unidade aceitante assumirá o controle de uma aeronave transferida assim que esta tenha reportado para aquela unidade o ponto de transferência de controle. Não há exigência para transferência de controle adicional ou mensagens de aceitação a menos que seja solicitado.

6.4.3 O controle de tráfego pela unidade aceitante não será assumido antes de a aeronave passar o ponto de transferência de controle, a menos que seja especificamente acordado pela unidade transferidora.

6.5 NÍVEIS DE VOO

6.5.1 ATRIBUIÇÃO DE NÍVEIS DE VOO RVSM

A atribuição da transferência dos níveis de voo será de acordo com o seguinte:

Rotas ATS	Ponto de Reporte	Tráfego com Rumo Sul	Tráfego com Rumo Norte
UN741	NANIK	NÍVEIS ÍMPARES/PARES	NÃO APLICÁVEL
UN866	DEKON	NÃO APLICÁVEL	NÍVEIS ÍMPARES/PARES
UN873	TASIL	NÍVEIS PARES	NÍVEIS ÍMPARES
UN857	ERETU	NÍVEIS PARES	NÍVEIS ÍMPARES
Rota Aleatória	FIRs comuns	NÍVEIS PARES	NÍVEIS ÍMPARES

- NÍVEIS ÍMPARES RVSM: 410 – 390 – 370 – 350 – 330 – 310 – 290.
- NÍVEIS PARES RVSM: 400 – 380 – 360 – 340 – 320 – 300.
- Rotas ATS UN741 e UN866:
 - a) UN741: Rota RUMO SUL: níveis de voo PARES e ÍMPARES para serem utilizados indistintamente.
 - b) UN866: Rota RUMO NORTE: níveis de voo PARES e ÍMPARES para serem utilizados indistintamente.

6.6 SEPARAÇÃO

6.6.1 SEPARAÇÃO LONGITUDINAL

Aeronaves no mesmo nível de voo serão separadas longitudinalmente por não menos que:

- a) 10 minutos utilizando TNM ou 80 NM RNAV pelas UN741, UN866, UB623, UN873, UN857 e dentro da Área RNAV das Rotas Aleatórias do Oceano Atlântico (AORRA).
- b) 20 minutos pela aerovia B623.

6.6.2 SEPARAÇÃO LATERAL

A separação lateral será:

- a) 50 NM dentro do corredor EUR/SAM Área RNP. Os limites do corredor EUR/SAM área RNP 10 são os seguintes: A partir de 25°00'N/015°30'W; 19°00'N/019°00'W; 17°20'N/020°00'W; 15°00'N/020°00'W; 12°58'N/021°22'N; 08°30.6'S/034°21'W; 08°08.2'S/034°55.6'W (RECIFE VOR) então segue os limites continentais nordestes do Brasil até o ponto 01°20.7'S/043°07.5'W; 07°40'N/035°00'W; 13°30'N/037°30'W; 17°00'N/037°30'W; 24°00'N/25°00'W; 30°00'N/25°00'W; 30°00'N/20°00'W; 25°00'N/20°00'W; 25°00'N/015°30'S;
- b) 100 NM nas outras áreas das FIR Dacar e Atlântico, fora do corredor EUR/SAM.

6.6.3 SEPARAÇÃO VERTICAL

A separação vertical será:

AERONAVE	SEPARAÇÃO		
	FL 290 E ABAIXO	FL 290 - FL 410	FL 410 E ACIMA
APROVAÇÃO RVSM	1000 FT	1000 FT	2000 FT
NÃO APROVAÇÃO RVSM		2000 FT	

6.7 OPERAÇÕES RVSM

6.7.1 Mensagens de estimado (EST) serão transmitidas para todos os voos cruzando o limite comum do espaço aéreo em pelo menos 60 minutos antes do tempo estimado da aeronave sobre o ponto de transferência de controle, ao envolver aeronaves não aprovadas RVSM se destinando a operar dentro do espaço aéreo RVSM, como um meio de facilitar um plano para a integração de tais tráfegos de acordo com VSM 2000 ft.

6.7.2 Uma indicação clara, tal como um status de não aprovação RVSM e sua solicitação para tratamento especial, deve ser incluída como uma parte integrante da mensagem de estimado:

- a) como uma confirmação dos dados apresentados no plano de voo, pois é uma questão crítica de segurança;

- b) quando existir uma degradação de capacidade na performance dos sistemas de planejamento de voo que ocorreu para um voo particular; e
- c) quando, por qualquer razão, a unidade aceitante não tenha recebido o plano de voo.

6.7.3 COORDENAÇÕES VERBAIS DE MENSAGENS DE ESTIMADO

6.7.3.1 Quando o processo de coordenação verbal está sendo utilizado, o envio da unidade de controle de tráfego aéreo incluirá a informação apresentada no Item 18 do plano de voo da OACI, relevante às operações RVSM, no final da mensagem de estimado verbal.

6.7.3.2 O termo “NEGATIVE RVSM” ou “NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT”, quando aplicável, será incluído no final da mensagem de estimado verbal.

6.7.3.3 No caso de uma única aeronave tendo a experiência de uma contingência durante o voo, as mensagens de coordenação associadas serão complementadas verbalmente por uma descrição da causa da contingência.

6.7.3.3.1 As mensagens de coordenação associadas incorporarão o termo:

- a) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT, ou
- b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE, quando apropriada.

6.7.3.4 Os ACCs Atlântico e Dacar coordenarão a suspensão de procedimentos RVSM dentro das áreas afetadas nos espaços aéreos do Atlântico e Dacar e as áreas de transição adjacentes quando existirem reportes por pilotos de turbulência maior que moderada. Dentro das áreas onde procedimentos RVSM forem suspensos, a separação vertical mínima entre todas as aeronaves será de 2000 pés.

6.8 LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

O limite de autorização será normalmente o aeródromo de destino. Porém, se a comunicação entre as unidades falhar ou se for antecipada, a coordenação necessária pode não ser efetuada antes do tempo que uma aeronave alcance o ponto de responsabilidade, portanto, o limite de autorização será o ponto de transferência e a aeronave será instruída a solicitar a autorização após esse limite para a unidade aceitante antes de proceder além desse ponto.

6.9 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

As unidades ATS manter-se-ão informadas sobre informações de SIGMET e condições meteorológicas nas rotas e aeródromos de destino dentro das FIRs respectivas sempre que tais condições caiam abaixo do mínimo de operação da aeronave e possam resultar em uma ação de desvio ou espera que se torne necessária para evitar a condição meteorológica.

6.10 GERENCIAMENTO DE FLUXO DE TRÁFEGO AÉREO

Deve tornar-se necessário implementar o ATFM para evitar atrasos excessivos nos aeródromos de destino dentro das respectivas áreas. O ACC Atlântico e o ACC Dacar negociarão e acordarão um número aceitável de aeronaves por hora.

Todos esses acordos serão terminados tão logo as circunstâncias permitam o restabelecimento da operação normal. A decisão dos Supervisores em Serviço será uma autoridade suficiente nesses casos.

6.11 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA CONTINGÊNCIAS DURANTE O VOO

Em casos de uso dos Procedimentos Especiais para Contingências em Voo especificados em SUPPS (Doc. 7030 – partes AFI e SAM), a unidade ATS transferidora informará à outra unidade ATS todos os detalhes sobre o procedimento de contingência aplicado para cada aeronave e coordenará a transferência para cada voo individualmente.

6.12 PROCEDIMENTOS DE DESVIO APLICÁVEIS DEVIDO AO LANÇAMENTO DE FOGUETE ARIANE

Os Procedimentos de Desvio aplicáveis devido ao lançamento de foguete Ariane serão desenvolvidos pela administração brasileira e coordenados com a Administração de Senegal via AFTN. Cada administração publicará o NOTAM apropriado. O seguinte endereço AFTN será utilizado para a coordenação mencionada:

Brasil – SBRJYNYX

Senegal – GOOOYNYX, GOOOYAYX e GOOOZQZX.

6.13 MEIOS ALTERNATIVOS DE COMUNICAÇÃO

Se meios de comunicação não estiverem disponíveis, os seguintes meios alternativos serão utilizados em ordem de prioridade listada abaixo:

	ACC / FIC DACAR	ACC ATLÂNTICO
Telefone	(00221) 33869 23 26	00 55 81 21298330 00 55 81 33224107 00 55 81 21298388 00 55 81 34622742
FAX	(00221) 33820 06 56	55 81 34624927
AFTN	GOOOZQZX GOOOZIZX	SBAOZQZX
E-mail	gueyesid@asecna.org sgueye@yahoo.fr	ernanecastro@hotmail.com fjnascimento@gmail.com

7 CONSIDERAÇÕES

7.1 A responsabilidade da prestação de serviços de tráfego aéreo dentro do espaço aéreo delimitado pelas seguintes coordenadas geográficas 00°00'S007°20'W – 01°51'S003°00'W – 09°32'S003°00'W – 12°00'S010°00'W – 06°22'S010°00'W – 06°22'S016°00'W na FIR Dacar Oceânica, é delegada ao Centro de Informação de Voo de Abidjan.

7.2 No caso de falha de comunicações de solo entre o Atlântico e Abidjan, todas as aeronaves voando para e da área do ACC Abidjan devem ser coordenadas pelo ACC Dacar.

8 DIVERGÊNCIAS

8.1 A divergência dos procedimentos especificados nesta Carta de Acordo não será permitida sem a coordenação prévia de caso para caso e apenas em circunstâncias excepcionais.

8.2 Qualquer divergência desses procedimentos que surgir devido à emergência ou aplicada para garantir a segurança de tráfego aéreo será imediatamente notificada para outras unidades ATS envolvidas e será terminada tão logo as circunstâncias que causaram a divergência cessarem de existir.

9 ASSINATURAS AUTORIZADAS



Fernando João do Nascimento

Atlantico ACC Representative



SIDY GUEYE

Dakar Air Traffic Services
Representative

DATE: 30 June 2010

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.