

**REGRAS DE OPERAÇÃO DE TRÁFEGO OFFSHORE DA TMA MACAÉ**

*Período de vigência: de 21 JUN 2018 a PERM.*

**1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES****1.1 FINALIDADE**

Esta Circular de Informação Aeronáutica (AIC) tem por finalidade estabelecer as regras para operação de tráfego *offshore* na Terminal Macaé.

**1.2 ÂMBITO**

O constante nesta Circular é de observância obrigatória e se aplica aos operadores que pretendam voar na TMA Macaé.

**1.3 ABREVIATURAS****1.3.1 ABREVIACIONES**

ACC	Centro de Controle de Área
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ATC	Controle de Tráfego Aéreo
AWY	Aerovia
BPC	Bacia Petrolífera de Campos
AFIL	Plano de Voo apresentado em voo por radiotelefonia
APP-ME	Controle de Aproximação de Macaé
FIR-CW	Região de Informação de Voo Curitiba
GNSS	Sistema Global de Navegação por Satélite
IAF	Fixo de Aproximação Inicial
IFR	Regras de Voo por Instrumentos
IMC	Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos
MAPT	Ponto de Aproximação Perdida
NOTAM	Aviso aos Aeronavegantes
PBN	Navegação Baseada em Performance
PInS	Ponto no espaço
RNAV	Navegação por Área
TMA-ME	Área de Controle Terminal Macaé
VFR	Regras de voo Visual
VMC	Condições Meteorológicas Visuais

## **2 DISPOSIÇÕES GERAIS**

### **2.1 TMA MACAÉ**

#### **2.1.1 BACIA PETROLÍFERA DE CAMPOS**

2.1.1.1 A Bacia Petrolífera de Campos aqui definida, compreende a região marítima, subjacente à Área de Controle Terminal de Macaé, para a qual se destinam os voos de helicópteros em operações nas plataformas de petróleo.

2.1.1.2 Para a realização de qualquer tipo de voo offshore na TMA-ME deve haver coordenação prévia entre as aeronaves e os Órgãos ATS, sendo requerido, em todos os casos, o estabelecimento e manutenção de comunicação bilateral com o Órgão ATS responsável pela área sobrevoada.

2.1.1.3 Os helicópteros em evolução na BPC devem cumprir os perfis (níveis de voos e rumos) estabelecidos para cada rota RNAV (GNSS) na TMA-ME ou outros previamente definidos pelo APP-ME, independentemente do voo ser realizado sob Regras de Voo Visual ou por Instrumentos.

### **2.2 PROCEDIMENTOS PARA AJUSTE DO ALTÍMETRO**

2.2.1 Os helicópteros envolvidos exclusivamente nos voos offshore, ou seja, para as plataformas ou TMA-ME, utilizarão o ajuste em QNH da área sobrevoada durante todo o voo, independentemente de sua altitude. O APP-ME poderá instruir os tráfegos que não estão envolvidos na operação offshore em aproximação para Macaé, Campos e São Tomé à utilizarem o ajuste em QNH, para se adequarem ao tráfego offshore em aproximação.

2.2.2 Os órgãos ATS responsáveis pelas áreas Campos, São Tomé, Marlim, Albacora e Enchova, manterão o APP-ME permanentemente informado sobre os ajustes de altímetro (QNH) predominantes nos seus respectivos aeródromos/helipontos.

### **2.3 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS**

2.3.1 A circulação aérea de helicópteros na TMA-ME com destino às plataformas é baseada no conceito de Navegação Baseada em Performance (PBN) com a aplicação de ROTAS RNAV (GNSS) e procedimentos PinS. Desta forma, os operadores de helicópteros que pretendam voar para as plataformas, devem possuir a certificação operacional para o emprego do GNSS para operações em rota, conforme os requisitos estabelecidos pelas regras da ANAC.

2.3.2 As Rotas RNAV da TMA-ME são estabelecidas de forma que as aeronaves em deslocamento para as plataformas não se cruzem com as aeronaves retornando ao continente. Assim, todo voo entre o continente e as plataformas e vice-versa deverá ser realizado, compulsoriamente, pela Rota RNAV que se situa mais próxima do local de origem ou destino, independentemente de voos VFR ou IFR. No entanto, nos casos em que haja uma demanda excessiva em uma determinada Rota RNAV, o APP-ME poderá solicitar o emprego de outra rota, diferente da inicialmente planejada, desde que as aeronaves tenham condições de cumprir o perfil indicado por aquele órgão ATC.

2.3.3 Somente aeronaves homologadas e tripulações habilitadas para voos IFR deverão efetuar voos na BPC.

2.3.4 É compulsório o emprego de equipamentos VHF a bordo de aeronaves, para o voo na BPC.

2.3.5 É compulsório o uso do transponder modo A/C em funcionamento para o voo na BPC.

## 2.4 VOOS VFR

2.4.1 Os voos sob regras de voo visual no trecho continente / plataformas / continente devem ser realizados somente quando, simultânea e continuamente, as aeronaves possam cumprir as seguintes condições:

a) Decolar entre o nascer e o pôr do sol;

NOTA: Excetuam-se desta regra os casos previstos na ICA 100-4, item 6.1.6, as missões SAR, os treinamentos para missões SAR, as missões de transporte de enfermos ou feridos graves, os treinamentos para missões de transporte de enfermos ou feridos graves, conforme condições estabelecidas no item 2.7 abaixo.

b) Para voos acima de 1500FT de altitude:

- Manter-se em condições de visibilidade de voo igual ou superior a 3000M;
- Permanecer, no mínimo, a 1500 metros horizontalmente e 500 pés verticalmente, separadas de nuvens ou qualquer outra formação meteorológica de opacidade equivalente; e
- Manter referência com o solo ou água, de modo que as formações meteorológicas, abaixo do nível de voo, não obstruam mais da metade da área de visão do piloto.

c) Para voos abaixo de 1500 pés de ALT (inclusive):

- Manter-se em condições de visibilidade de voo igual ou superior a 1000 metros, desde que a velocidade de voo seja suficiente para ver e evitar o tráfego ou qualquer obstáculo, com tempo suficiente para evitar uma colisão; e
- Permanecer afastado de nuvens e manter referência com o solo ou água, de modo que as formações meteorológicas, abaixo do nível de voo, não obstruam mais da metade da área de visão do piloto.

## 2.4.2 MÍNIMOS METEOROLÓGICOS VFR

2.4.2.1 Os aeródromos e heli-deques das Áreas Albacora, Marlim e Enchova abaixo especificados estarão abertos para as operações de pousos e decolagens de helicópteros, quando os mínimos meteorológicos predominantes forem iguais ou superiores aos valores constantes dos itens seguintes:

a) Aeródromo de Macaé, Campos e Cabo Frio

PERÍODO	DIURNO/NOTURNO
TETO	600 FT
VISIBILIDADE	1500 metros

b) Heliporto de São Tomé

PERÍODO	DIURNO
TETO	600 FT
VISIBILIDADE	1500 metros

c) Heli-deques de SBLB, SBMM e SBEC

PERÍODO	DIURNO
TETO	600 FT
VISIBILIDADE	1500 metros

### 2.4.3 VÔOS VFR ENTRE PLATAFORMAS

2.4.3.1 Os voos VFR de uma plataforma marítima para outra devem ser realizados na altitude de 500 pés.

2.4.3.2 Na impossibilidade de prosseguir no seu voo em condições visuais, o helicóptero deve pousar no aeródromo/heliponto mais conveniente, ou submeter-se a um plano de voo IFR, desde que atenda aos requisitos para tal operação e possa ser autorizado dentro dos limites de segurança previstos.

### 2.4.4 CIRCULAÇÃO AÉREA PARA OPERAÇÕES VFR

2.4.4.1 Todo voo VFR de helicópteros entre as plataformas marítimas e o continente e vice-versa que venha a ser realizado na TMA-ME com destino às plataformas deve, compulsoriamente, voar no eixo das ROTAS RNAV (GNSS), exceto em atendimento às condições operacionais específicas, autorizadas pelo APP-ME, em concordância com as regras previstas na ICA 100-4 e ICA 100-12, no que for pertinente.

NOTA: Voos com finalidades específicas, dentro da TMA-ME, que não se enquadrem nas ROTAS RNAV (GNSS) estabelecidas, devem ser coordenados, previamente, com o APP-ME.

2.4.4.2 Altitudes VFR de SBME, SBFS, SBCB, SBCP, SBVT, SBRJ e SBJR para as plataformas e vice-versa:

- As aeronaves deverão voar nas seguintes altitudes, conforme abaixo especificado:

PROCEDÊNCIA	DESTINO	NÍVEL/ALT
MACAÉ	PLATAFORMAS	4500 FT
PLATAFORMAS	MACAÉ	3500 FT
SÃO TOMÉ	PLATAFORMAS	1000 FT
PLATAFORMAS	SÃO TOMÉ	2500 FT
CABO FRIO	PLATAFORMAS ÁREA ENCHOVA	2500 FT
CABO FRIO	PLATAFORMAS ÁREA ALBACORA E MARLIM	6500 FT
PLATAFORMAS	CABO FRIO	5500 FT
CAMPOS	PLATAFORMAS	1500 FT
PLATAFORMAS	CAMPOS	2500 FT
VITÓRIA	PLATAFORMAS	2500 FT
PLATAFORMAS	VITÓRIA	3500 FT
JACAREPAGUA	PLATAFORMAS	6500 FT
PLATAFORMAS	JACAREPAGUA	5500 FT
RIO DE JANEIRO	PLATAFORMAS	6500 FT
PLATAFORMAS	RIO DE JANEIRO	5500 FT

2.4.4.3 Poderá haver necessidade de modificações de proas e/ou altitudes durante o voo, para a manutenção das condições visuais. Tais modificações deverão ser realizadas em estreita coordenação com os órgãos ATS pertinentes.

2.4.4.4 As altitudes estabelecidas em 2.4.4.2 têm o objetivo de minimizar a ocorrência de conflitos de tráfego aéreo na TMA-ME. Na impossibilidade de manter tais altitudes, o helicóptero deve regressar e pousar no aeródromo ou heliponto de partida ou em outro mais conveniente, ou ainda, poderá submeter-se a um plano de voo IFR, que possa ser autorizado dentro dos limites de segurança regulamentares. Poderão ser utilizadas outras altitudes de voo, diferentes daqueles

estabelecidos em 2.4.4.2, por solicitação do piloto ou do APP-ME. Tal modificação só será concretizada com a autorização do APP -ME.

2.4.4.5 Os helicópteros em voo VFR deverão ter à vista as plataformas de petróleo, a fim de informar sua posição em voo com relação às mesmas.

2.4.4.6 As aeronaves que decolam VFR de SBME e SBFS deverão cruzar a linha litoral, somente após passarem 500FT.

## 2.4.5 PROCEDIMENTO DE CHEGADA À BPC

2.4.5.1 A descida para pouso nas plataformas deverá ser iniciada após a passagem dos fixos de ingresso das áreas (ALBACORA, MARLIM e ENCHOVA) ou no ponto ideal estabelecido pelo piloto. Ao aproximar-se do través da plataforma de destino, aproar a plataforma e completar a aproximação para pouso. Quando for necessária a descida antes de atingir os mencionados fixos, a mesma deverá ser coordenada com o APP-ME, preferencialmente, depois de já ter cruzado todas as rotas RNAV (GNSS) entre a área das plataformas e o continente.

## 2.4.6 PROCEDIMENTO DE SAÍDA DA BPC

2.4.6.1 O piloto deve efetuar a decolagem padronizada pela operadora, tomando um rumo que seja ortogonal (90°) com a rota de saída mais próxima, sem cruzamento da rota de chegada, subindo para 1500 pés. Ao ingressar na rota de saída, manter 1500 pés e, após autorização do órgão ATC, subir para as altitudes estabelecidas em 2.4.4.2.

2.4.6.2 As aeronaves procedentes das plataformas marítimas com destino a São Tomé, deverão manter compulsoriamente a altitude máxima de 500FT a 5 (cinco) milhas do litoral. A transferência de comunicações dar-se-á de acordo com a evolução do tráfego, a 10 milhas de SBFS.

2.4.6.3 As aeronaves procedentes das plataformas marítimas com destino a Campos, deverão iniciar a descida a 14(catorze) milhas de SBCEP, onde dar-se-á a transferência das comunicações.

2.4.6.4 As aeronaves procedentes das plataformas marítimas com destino a Macaé, deverão estar a 500ft de altitude quando atingir a 6NM (sexta milha náutica) para o DVOR MCA, salvo disposição contrária do Órgão ATC. A transferência de comunicações dar-se-á de acordo com a evolução do tráfego, a 10 milhas de SBME.

## 2.5 VOOS IFR

### 2.5.1 VÔOS IFR DO CONTINENTE PARA A BPC

2.5.1.1 Em função de necessidades específicas de separação entre aeronaves, o APP-ME poderá solicitar que o piloto sintonize o DVOR MCA. As informações do DVOR MCA deverão limitar-se à distância de 25 NM do auxílio. As informações do DVOR Macaé não deverão ser consideradas na rota RNAV (GNSS) KZ 123 (radial 126 do VOR MCA).

2.5.1.2 Voos IFR saindo de SBCB com destino às áreas de Enchova, Marlim e Albacora serão realizados na altitude de 4000FT MSL, na AWY KZ139 até UKMAR após interceptará as AWY KZ125, KZ140, KZ142 para se adequar à Circulação Aérea da BPC.

2.5.1.3 Voos IFR saindo de SBVT com destino as unidades marítimas da TMA-ME serão realizados na altitude de 5000FT, na radial 190 do VOR VITORIA pelo fixo VUPOS, ou na Radial 173 do VOR VITÓRIA pelo fixo ENLUR, para se adequar à Circulação Aérea da BPC.

## 2.5.2 PROCEDIMENTOS PARA CIRCULAR E POUCHAR

2.5.2.1 As plataformas P-15, P-20 e P-25 são providas de Procedimentos para Circular e Pousar RNAV PinS (Point-in-space), constantes do AIP-MAP. Estes Procedimentos deverão ser utilizados pelos Helicópteros em voo IFR, como procedimentos padronizados, destinados a permitir a aproximação para as plataformas P-15, P-20 e P-25, circular e pousar nos helideques nelas existentes. Quando o destino for uma plataforma diferente da P-15, P-20 e P-25, a aeronave deverá, após a execução do procedimento e encontrar condições visuais, informar a mudança de plano de voo IFR para VFR e prosseguir para a plataforma desejada em condições visuais ou, caso IMC, prosseguir para a alternativa.

2.5.2.2 Os procedimentos PinS conectam as AWY RNAV até um ponto no espaço (MAPT), onde a aeronave deverá cancelar seu plano de voo IFR e prosseguir VFR para a plataforma de destino, num raio de 10NM do MAPT, estando sujeito a uma autorização ATC para início do procedimento de aproximação. Após início do procedimento, passará a escuta do órgão ATS responsável pelo serviço de informação de voo na área.

2.5.2.3 Para execução dos procedimentos PinS, é necessário informar ao órgão de controle de tráfego aéreo a intenção de realizar o procedimento, o que significa que aeronave está homologada e tripulação está habilitada para esse tipo de operação.

NOTA: Os pilotos em comando, ao executarem um procedimento de aproximação IFR, deverão fazê-lo sem prejuízo do que prescrevem o AIP-Brasil, parte ENR 1.1, item 2, a ICA 100-12, item 10.4 100-37, item 6.4 e os RBAC 121 e 135, tudo sobre aproximação IFR sob condições meteorológicas adversas.

## 2.5.3 VÔOS IFR DA BPC PARA O CONTINENTE

2.5.3.1 Em função de necessidades específicas de separação entre aeronaves, o APP-ME poderá solicitar que o piloto sintonize o DVOR MCA. As informações do DVOR MCA deverão limitar-se à distância de 25 NM do auxílio.

2.5.3.2 Os voos das plataformas para o continente, que pretendam voar IFR, deverão ajustar-se às ROTAS RNAV (GNSS) de retorno ao continente em voo VFR, conforme previsto em 2.4.4, ou conforme SID RNAV PinS apropriada e então solicitar ao órgão ATS responsável para autorização do voo IFR. Após a autorização do voo IFR, as aeronaves prosseguirão na subida até o nível de voo autorizado mantendo o perfil da Rota RNAV (GNSS) a ser voada ou conforme instruções do APP-ME. A execução de tal procedimento somente acontecerá quando o helideque de decolagem estiver operando com mínimos meteorológicos visuais e estará condicionada a uma prévia

coordenação entre os órgãos ATS envolvidos e o APP Macaé.

2.5.3.3 Voos IFR saindo das unidades marítimas com destino a SBCB serão realizados na altitude de 5000FT MSL, e deverão ingressar na AWY KZ143 através dos fixos MUGEX, MONSA, MANDO ou MALDI ou através da AWY KZ141 pelo fixo BIVUR.

2.5.3.4 Voos IFR saindo das unidades marítimas da TMA-ME com destino a SBVT deverão ser realizados na altitude de 6000FT MSL, devendo interceptar a Radial 176 do VOR VITÓRIA pelo fixo VUMPA ou devendo interceptar a radial 196 do VOR Vitória pelo fixo TORIR.

2.5.3.5 Procedimentos de Saída (BPC para o Continente)

2.5.3.5.1 Os helideques das Plataformas P-15, P-20 e P-25 são providos de procedimentos de saída por instrumentos RNAV PinS, constantes do AIP MAP. A execução de tais procedimentos, com decolagem dos helideques das plataformas que não P-15, P-20 e P-25, somente acontecerá quando o helideque de decolagem estiver operando com mínimos meteorológicos visuais, de acordo com o estabelecido no item 2.4.2.1 acima e estará condicionada a uma prévia autorização do APP-ME. Os helicópteros efetuando decolagens nas áreas Enchova, Marlim e Albacora, de plataformas diferentes das P-15, P-20 e P-25, poderão adotar um dos procedimentos descritos a seguir:

a) Mantendo-se sob VFR voar até o IDF do procedimento PinS desejado, obter autorização prévia do APP-ME para passagem no IDF na ou acima da MCA e cumprir o perfil do procedimento IFR; ou

b) Cumprir o procedimento previsto em 2.5.3.2.

2.5.3.5.2 Para execução do procedimento de saída PinS é necessário informar ao órgão ATS a intenção de realizar o procedimento, o que significa que aeronave está homologada e tripulação está habilitada para esse tipo de operação.

2.5.3.5.3 O piloto somente poderá realizar o procedimento de saída após obter a autorização de tráfego aéreo do órgão ATC apropriado.

2.5.3.5.4 O piloto deverá manter a separação com obstáculos e terreno sob VFR até o IDF (fixo de início de saída) nos procedimentos de saída PinS e passar na ou acima da MCA (Altitude mínima de subida IFR).

2.5.4 OPERAÇÕES NA ALTITUDE DE 2000FT

2.5.4.1 Deve-se observar que a altitude de 2000FT é coincidente com a altitude de início dos Procedimentos de Aproximação por Instrumentos em Macaé e São Tomé e dos Procedimentos de aproximação IFR nas plataformas P-15, P-20 e P-25. Dessa forma, dentro de um raio de 15 NM dos auxílios básicos, IAF ou MAHF dos procedimentos de aproximação por instrumentos, a altitude de 2000FT está reservada para esperas sobre aqueles auxílios e fixos, se necessário, quando a aeronave estiver preparando-se para iniciar um desses procedimentos.

2.5.5 SEPARAÇÃO ENTRE HELICÓPTEROS

2.5.5.1 Separação Lateral

A separação lateral será aplicada de maneira que a distância entre aeronaves nunca seja menor que a distância estabelecida no item 4.3.9, da ICA 100-37.

2.5.5.2 Separação Vertical

A separação vertical mínima entre voos IFR será de 1000 pés.

2.5.5.3 Mínimos de Separação Convencional

a) 10 (dez) minutos entre Helicópteros voando na mesma rota e na mesma altitude/nível de voo; e

b) 5 (cinco) minutos entre Helicópteros voando na mesma rota e na mesma altitude/nível de voo, desde que o helicóptero precedente mantenha velocidade que exceda 20KT ou mais à velocidade do helicóptero que o segue.

#### 2.5.5.4 Mínimos de Separação baseados no Sistema de Vigilância ATS

A separação longitudinal mínima será de 5 (cinco) NM.

NOTA: O APP-ME, quando estiver utilizando separação baseada em Sistema de Vigilância ATS, deverá ter especial atenção no momento das transferências de comunicações e controle para outro órgão ATS que não possua ou não esteja utilizando serviço radar.

### 2.6 CONTROLE DE FLUXO DE TRÁFEGO AÉREO

2.6.1 Com o objetivo de manter preservada a segurança do tráfego aéreo na região da BPC, o APP-ME poderá, em complemento e sem prejuízo da legislação pertinente, adotar as seguintes medidas de controle de fluxo no solo:

- a) Aplicar separação de 05(cinco) minutos entre as decolagens dos Helicópteros de Aeroportos/Helipontos/Heliportos situados na área de jurisdição da TMA-ME;
- b) Aplicar uma separação mínima de 05 (cinco) minutos entre decolagens, quando duas ou mais aeronaves apresentarem planos de voo com partidas simultâneas e emprego da mesma rota RNAV (GNSS); e
- c) Manter em sua área de controle os helicópteros que se destinam às áreas Marlim, Enchova e Albacora, de modo a evitar o congestionamento das frequências nas Áreas Marlim, Enchova e Albacora, devido ao número excessivo de tráfego nas respectivas áreas.

### 2.7 OPERAÇÃO NOTURNA

2.7.1 São proibidas as operações IFR noturnas e VFR noturnas com destino a helipontos situados em plataformas marítimas ou que nelas se originem.

2.7.2 Excetuam-se da regra anterior os casos previstos na ICA 100-4, item 6.1.6., helicópteros envolvidos em missões SAR, em treinamento para missões SAR, de transporte de enfermos ou feridos graves e em treinamento com vistas a transporte de enfermos ou feridos graves.

NOTA: As operações IFR noturnas, a partir das plataformas marítimas com destino aos aeródromos situados no continente, homologados ou registrados para tal tipo de operação, serão autorizadas desde que as decolagens sejam efetuadas no período diurno.

2.7.3 As operações noturnas, com vistas a transporte de enfermo ou ferido grave, serão autorizadas pelo APP-ME para os helipontos das plataformas que estejam homologadas para Operações Noturnas.

2.7.4 As operações noturnas, de treinamento de missões SAR ou de treinamento de transporte de enfermo ou ferido grave, somente poderão ser realizadas quando autorizadas pela GER-3, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias.

NOTA: A divulgação deste treinamento aos órgãos ATS envolvidos deverá ser realizada pelo interessado com 48 horas de antecedência do evento.



## 2.8 TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE E COMUNICAÇÕES

2.8.1 Os helicópteros procedentes das plataformas, para pouso no Aeródromo de Campos ou heliponto de São Tomé, terão suas comunicações transferidas do APP-ME para as Rádios Campos ou São Tomé, quando, após iniciarem a execução do procedimento de aproximação por instrumentos, cruzarem a altitude de 1500FT; ou a critério do APP.

2.8.2 Os helicópteros com destino às plataformas situadas nas áreas Albacora, Marlim ou Enchova, terão suas comunicações transferidas após passarem os fixos de ingresso das áreas ou cruzarem 1500 pés.

2.8.2 Os helicópteros com destino ao continente, provenientes das plataformas, terão suas comunicações transferidas ao passarem os fixos de saída das áreas ou cruzarem 1500 pés, o que ocorrer primeiro.

## 2.9 SISTEMA DE AVISOS AOS AERONAVEGANTES

2.9.1 Estas alterações têm por finalidade atualizar o APP-ME e a TWR-ME sobre a situação operacional das plataformas da BPC e devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

a) Data prevista para entrada de outras plataformas nas diversas áreas, a posição que ocuparão, em coordenadas geográficas, e suas características, como se seguem:

- Alterações na posição das plataformas;
- Dimensões da área de pouso;
- Resistência do piso;
- Altura do heliponto;
- Altura da torre mais alta; e
- Disponibilidade de reabastecimento de combustível.

b) Data prevista para a saída das plataformas existentes na área; e

c) Situação operacional dos seguintes elementos: heliponto, auxílios rádio, frequências, indicador de direção e velocidade do vento (biruta ou anemômetro), altímetro da plataforma, Rádio Albacora, Marlim e Enchova, reabastecimento de combustível, serviço contra incêndio e balizamento noturno relativos ao heliponto e aos obstáculos da plataforma.

NOTA: O atendimento do contido no item 2.8 não exime os órgãos ATS nem as empresas exploradoras de petróleo, de providenciar a expedição dos PRENOTAM relativos à situação OPERACIONAL da BPC, em conformidade com a ICA 53- 1 (NOTAM) e ICA 53-4 (PRENOTAM).

2.9.2 A ANAC disponibiliza, em seu site oficial, lista atualizada dos helideques, como indicativo de localidade e respectivo nome da unidade exploradora de petróleo, bem como características físicas, portaria de homologação e status atual.

## 2.10 SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

2.10.1 Helicópteros que decolem da área de responsabilidade do APP-ME, das áreas ENCHOVA, MARLIM e ALBACORA poderão apresentar PVC via radiotelefonia para o órgão ATS responsável pela área de origem do voo, nas situações de urgência que poderão resultar na evolução de uma situação de emergência:

a) Situações que possam vir a comprometer o meio ambiente;

- b) Situações que possam vir a comprometer seriamente a integridade física da plataforma marítima;
- c) Situações que possam vir a comprometer seriamente a integridade física dos habitantes da plataforma marítima; e
- d) Situações que possam vir a colocar em risco a navegação em mar aberto das demais embarcações.

### **3 DISPOSIÇÕES FINAIS**

3.1 Esta AIC entra em vigor no dia 21 de junho de 2018.

3.1 O DECEA oferece um canal de comunicação para o envio de dúvidas, sugestões, comentários, críticas, elogios e notificações de erros por intermédio do Serviço de Atendimento ao Cidadão no endereço eletrônico: <http://servicos.decea.gov.br/sac/index.cfm>, selecionando a opção CONTATO no menu Área.

3.3 Os casos não previstos nesta AIC serão resolvidos pelo Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.