

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100- 15

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA
ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO (REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
DE LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DA
BOLÍVIA)**

2020

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100- 15

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA
ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO (REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
DE LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DA
BOLÍVIA)**

2020



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

PORTARIA DECEA Nº 52/DGCEA, DE 06 DE MARÇO DE 2020.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-15 que divulga a Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Amazônico (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área de La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia).

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 2030/GC3, de 22 de novembro de 2019, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da Circular de Controle do Espaço Aéreo, CIRCEA 100-15 "Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Amazônico (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área de La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia)", que com esta baixa.

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

Art. 3º Revogar a Portaria DECEA nº 23/DGCEA, de 30 de julho de 2015, publicada no Boletim Interno nº 148, de 05 de agosto de 2015.

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

(Publicado no BCA nº 053, de 31 de março de 2020)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	5
1.1 <u>FINALIDADE</u>	7
1.2 <u>ÂMBITO</u>	7
2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL	6
3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	32

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

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

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Circular se aplicam aos Centros de Controle de Área Amazônico e La Paz.

2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

A Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Amazônico (República Federativa do Brasil) e o Centro de Controle de Área de La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia) tem a redação a seguir:

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA ENTRE OS CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA AMAZÔNICO E LA PAZ

1 GENERALIDADES

1.1 DATA DE EFETIVAÇÃO: 24 de julho de 2014

1.2 OBJETIVO: O objetivo desta Carta de Acordo Operacional é estabelecer os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo entre as Regiões de Informação de Voo (FIR) Amazônica e La Paz, os pontos de transferência de controle e de comunicações, assim como detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os Centros de Controle, partes integrantes desta Carta de Acordo Operacional.

1.3 EXTENSÃO: Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional complementam ou detalham, quando for necessário, os procedimentos prescritos pelos Estados signatários contidos nos Regulamentos Aeronáuticos, de acordo 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.

14 DELEGAÇÃO DE CONTROLE

1.4.1 Por acordo mútuo, para otimizar a Gestão do Espaço Aéreo e sem que isso comprometa a soberania da República Federativa do Brasil, o ACC Amazônico delega ao ACC La Paz os segmentos de rota ATS, especificamente para a prestação de serviços de tráfego aéreo como descrito no **Apêndice 1**, Tabela 2.

1.4.2 Por acordo mútuo, para otimizar a Gestão do Espaço Aéreo e sem que isso comprometa a soberania do Estado Plurinacional da Bolívia, o ACC La Paz delega ao ACC Amazônico os segmentos de rota ATS, especificamente para a prestação de serviços de tráfego aéreo como descrito no **Apêndice 1**, Tabela 2.

1.4.3 O ACC Amazônico permite a utilização no que corresponda ao espaço aéreo do Brasil até um raio de 15NM centrado na ARP do aeródromo de Cobija do solo a 3000 pés para a utilização de procedimentos de aproximação/chegada e partida/saída da pista 02/20 do Aeroporto Cap. Av. Civ. Aníbal Árab Fadul do Cobija, única e especificamente para a prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo, e não comprometa a soberania da República Federal do Brasil.

1.4.4 Para provenientes do ACC Amazônico com destino ao Aeroporto Cap. Av. Ci. Aníbal Árab Fadul de Cobija, as coordenadas serão feitas entre o ACC Amazônico e o ACC La Paz, e a transferência de comunicações deverão ser diretamente com Torre Cobija.

15 AERÓDROMO ALTERNATIVO DE RIO BRANCO

1.5.1 O ACC Amazônico permite a utilização do Aeroporto de Rio Branco como aeródromo alternativo para os voos domésticos da Bolívia para o aeroporto de Cobija, sob as seguintes condições:

- a) Condições meteorológicas adversas no aeródromo de destino;
- b) Suspensão das operações do aeródromo de destino; e
- c) Situações de emergências de aeronaves.

16 COMPOSIÇÃO DA CARTA: Esta Carta de Acordo Operacional consiste em 10 (dez) páginas e 4 (quatro) apêndices.

Apêndice 1

Tabela 1. Tabela de referência para a transferência de responsabilidades entre o ACC Amazônico e o ACC La Paz;

Tabela 2. Tabela de referência para a transferência de responsabilidades de prestação de serviços de tráfego aéreo entre o CC Amazônico e o ACC La Paz;

Tabela 3. Tabela de referência de níveis de voo atribuídos pelo ACC Amazônico e o ACC La Paz.

Apêndice 2 - Tabela de referência para o intercâmbio de mensagens ATS;

Apêndice 3a - Medidas de Contingência ATS na FIR Amazônica;

Apêndice 3b - Medidas de Contingência ATS na FIR La Paz; e

Apêndice 4 - Meios de comunicação e Tabela de códigos SSR.

2 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE

21 ATRIBUIÇÃO DE NÍVEIS DE VOO

2.1.1 NÍVEL IFR: Os níveis de voo IFR, atribuídos pelos ACC Amazônico e ACC La Paz, serão escolhidos do Apêndice 1, tabela 3, nesta Carta de Acordo Operacional, para todas as aeronaves que cruzem o espaço aéreo comum entre as FIR SBAZ e SLLF.

2.1.2 NÍVEL DE VFR: O tráfego aéreo VFR que cruze o limite comum das FIR Amazônica e La Paz deverá empregar os níveis de cruzeiro de acordo com a tabela de níveis (Apêndice 1 tabela 3, níveis VFR) da OACI, com nível superior ao FL145 inclusive no espaço aéreo do Brasil e nível superior ao FL195 inclusive no espaço aéreo da Bolívia.

22 SEPARAÇÃO

2.2.1 SEPARAÇÃO VERTICAL: Normalmente, as aeronaves serão autorizadas a sobrevoar o ponto de transferência, mantendo um único nível; no entanto, quando estiver expressamente coordenado com o Centro aceitante, o Centro transferidor pode autorizar as

aeronaves a cruzarem o ponto de transferência em subida ou descida, para um nível de voo previamente acordado entre ambos ACC.

2.2.2 SEPARAÇÃO NO ESPAÇO AÉREO RVSM: Não serão aceitas transferências entre ambos os Centros de Controle de Área no espaço aéreo RVSM, para aeronaves que não sejam aprovadas RVSM, com exceção das aeronaves: de Estado, de primeira entrega, em operações humanitárias. No espaço aéreo brasileiro também excetuam-se as aeronaves em manutenção.

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

2.2.4 SEPARAÇÃO LONGITUDINAL: O mínimo de separação longitudinal aplicável entre voos que serão transferidos no mesmo nível de voo e na mesma rota ATS, outras rotas ou trajetórias convergentes, não será inferior a 40 NM, exceto se for aplicada a Técnica do Número MACH, de acordo com o Capítulo 5 do Doc. 4444/ATM-501 ICAO.

2.2.5 A separação longitudinal poderá reduzir até 20NM na mesma derrota no mesmo nível de voo quando se utilizem DME e/o GNSS, quando as aeronaves passem desde a FIR La Paz para a FIR Amazônica.

3 PROCEDIMENTOS DE INFORMAÇÃO DE VOO

31 Quando se proporcionar somente o Serviço de Informação de Voo, será efetuada a coordenação correspondente com relação aos respectivos voos VFR e IFR que cruzem o limite comum entre as Regiões de Informação de Voo Amazônica e La Paz. Essa coordenação incluirá as seguintes informações sobre os voos em questão:

- a) As partes apropriadas ao plano de voo atualizado;
- b) A hora em que se estime sobre o ponto de transferência acordado;
- c) A hora que se efetuou o último contato com a aeronave;
- d) Código SSR; e
- e) Qualquer outra informação.

32 A informação indicada será transmitida pelo menos 20 (vinte) minutos e não mais que 60 minutos, antes de a aeronave sair da Região de Informação de Voo, a cargo do Centro de Controle de Aérea que a originou.

4 PROCEDIMENTOS DE ALERTA: Emergência, falha de comunicações e contingências

41 A responsabilidade do Serviço de Alerta e das tarefas de coordenação para contemplar o Serviço de Busca e Salvamento, recairá no órgão ATS:

- a) Em cuja FIR foi registrada a última comunicação; ou

- b) Em que a aeronave estava prestes a entrar, quando se saiba que essa já cruzou o ponto de transferência, usando as informações obtidas pelo radiotelefone ou por visualização radar. A hora que se efetuou o último contato com a aeronave;

42 O Centro de Controle de Área transferidor, diante de uma situação de emergência, falha de comunicação e contingências de uma aeronave que ainda não tenha cruzado o limite comum, deverá comunicar tal situação imediatamente ao Centro de Controle de Área aceitante, pelo meio oral mais rápido e também através do AMHS/AFTN, e manterá a coordenação, procedendo como descrito no Capítulo 9, Parágrafo 9.2 (Serviço de Alerta) e, no Capítulo 15 (Procedimentos Relativos à Emergência, Falha de Comunicações e Contingência) do Doc. 4444/ATM501 OACI.

43 O Centro aceitante se ajustará aos procedimentos prescritos pela OACI, no caso de não conseguir se comunicar com a aeronave objeto da transferência.

44 A responsabilidade pelas tarefas de coordenação para fornecer o Serviço de Busca e Salvamento recairá naquela unidade ATS:

- a) em cuja FIR foi registrada a última comunicação; ou
- b) em cuja FIR a aeronave estava prestes a entrar, quando se saiba que essa já cruzou o ponto de transferência, usando as informações obtidas pelo radar, radiotelefone ou outros.

45 PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA: Em caso de interrupção Total ou Parcial da prestação de serviços de controle de tráfego aéreo, aplicar-se-ão os procedimentos de contingência descritos nos Apêndices 3a e 3b da presente Carta de Acordo Operacional.

5 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

51 PLANO DE VOO: Todo plano de voo apresentado, incluindo os Planos de Voo Repetitivos (RPL), serão encaminhados, obrigatoriamente via AMHS/AFTN, aos Centros de Controle de Área Amazônico e La Paz, de acordo com o formato estabelecido no Capítulo 4, Parágrafo 4.4 (plano de voo) e Apêndice 2 do Doc. 501 4444/ATM OACI.

5.1.1 Não se aceitará o ingresso de aeronaves na FIR Amazônica e La Paz sem a apresentação do plano de voo (FPL) respectivo. No entanto, quando o Centro de Controle aceitante revelar não ter recebido o respectivo plano de voo devido a falhas na rede AMHS/AFTN, o Centro de Controle transferidor deverá informar via circuitos orais de coordenação os dados essenciais do plano de voo atualizado para a transferência de controle, a seguinte informação:

- a) Plano de voo atualizado;
- b) Ponto de transferência e a hora estimada sobre o ponto;
- c) Nível ou altitude de voo;
- d) Rota de voo;
- e) Limite de autorização se fosse diferente do aeródromo de destino;

- f) Código SSR;
- g) Aprovação o não de RVSM; e
- h) Qualquer outra informação pertinente.

52 INTERCÂMBIO DE MENSAGENS: A coordenação antes da transferência de controle será feita mediante a troca de mensagens ATS prescritas para esses fins de acordo com o estabelecido no Apêndice 2 da presente Carta de Acordo.

53 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO: O tráfego aéreo que cruza o limite comum das FIR Amazônica (SBAZ) e La Paz (SLLF) será encaminhado pelas rotas ATS especificadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) e Cartas de Navegação dos Estados afetados por este Acordo.

54 ATRIBUIÇÃO DE CÓDIGOS TRANSPONDER SSR: O código SSR deverá ser incluído junto com a transferência do controle, conforme o Apêndice 4. Caso não tenha sido atribuído um código SSR à aeronave, o ACC aceitante deve informar ao Centro transferidor e prontamente ao piloto. As alterações de código transponder serão feitas quando for estritamente necessário.

55 NOTIFICAÇÃO DE ALTERAÇÕES: O Centro transferidor notificará o Centro aceitante das modificações importantes nos dados transmitidos oralmente via circuito ATC e alternativamente via mensagem CHG.

Nota: As modificações importantes incluirão, entre outros:

- a) Uma variação de 3 (três) minutos ou mais referente à hora estimada sobre o ponto de transferência;
- b) Mudanças de nível e/ou regras de voo;
- c) Qualquer desvio significativo da rota original da aeronave.

6 TEMPO PARA COORDENAÇÃO, EMISSÃO DE AUTORIZAÇÕES INICIAIS E CPL

61 Para efeitos do Capítulo 10 do Doc. 4444-ATM/501 da ICAO, o prazo limite para a coordenação das autorizações iniciais e transferências de CPL será igual ou superior a 20 (vinte) minutos, porém não mais do que 60 (sessenta) minutos, a partir do ponto definido para a transferência de controle.

62 O Centro transferidor não poderá alterar o nível de voo de uma aeronave, cujo plano de voo tenha sido previamente coordenado, sem antes ter obtido a aprovação do Centro aceitante, exceto nos casos de emergência e/ou por condições meteorológicas adversas, devendo informar, imediatamente, as novas condições de voo ao Centro aceitante.

63 Se o tempo de voo contado a partir do aeródromo de partida da aeronave até o limite da FIR adjacente for menor que o mínimo especificado no item 6.1 desta Carta, a coordenação se realizará com 10 (dez) minutos de antecedência em relação à hora prevista de decolagem, para que os dados necessários do plano de voo e informações de controle possam ser transmitidos ao Centro de Controle aceitante.

7 TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

71 A menos que se coordene de outra maneira, o Centro de Controle aceitante assume a responsabilidade pela prestação do Serviço de Tráfego Aéreo quando tenha recebido a indicação de que a aeronave já tenha cruzado o ponto de transferência especificado no Apêndice 1 desta Carta de Acordo Operacional ou em outro ponto de transferência acordado.

72 Não será necessário que o Centro aceitante notifique o Centro transferidor quando tiver assumido a responsabilidade indicada no parágrafo anterior.

8 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

81 Normalmente, as comunicações de uma aeronave serão transferidas 5 (cinco) minutos antes da hora em que se calcula que a aeronave chegará ao ponto de transferência indicado para cada rota.

82 No entanto, quando as condições de tráfego aéreo exigirem, o Centro transferidor poderá retardar a transferência das comunicações até que a aeronave notifique ter cruzado o ponto de transferência indicado.

83 O Centro de Controle de Área Amazônico transferirá as comunicações da aeronave para o Centro de Controle de Área de La Paz na frequência indicada no Apêndice 1 – Tabela 1 (Controle La Paz), ou outra frequência previamente coordenada.

84 O Centro de Controle de Área de La Paz transferirá as comunicações das aeronaves para o Centro de Controle de Área Amazônico na frequência indicada no Apêndice 1 – Tabela 1 (Controle Amazônico) ou em outra frequência previamente coordenada.

9 MEDIDAS DE CONTROLE DE FLUXO

91 As coordenações com medidas ATFM entre os ACC deverão conter ao menos as seguintes informações:

- a) Nome do Órgão que solicito a medida ATFM;
- b) Horário previsto para começar a medida ATFM;
- c) Se é possível, o tempo estimado para a permanência da medida ATFM;
- d) Finalização da medida ATFM;
- e) Aeródromos, Setores ATC, TMA, FIR envolvidas nas medidas ATFM; e
- f) Tipos de separações associados com as medidas ATFM, quer dizer, o ajuste de tempo, a distância radar e não radar;

92 Os supervisores dos ACC, em coordenação com uma Unidade de Gerenciamento de Fluxo (FMU) ou uma Posição de Gerenciamento de Fluxo (FMP), devem garantir que os ATCOs sob sua responsabilidade estejam cientes das medidas adotadas pelo ATF.

10 MEIOS DE COMUNICAÇÃO

101 Os procedimentos de coordenação e transferência estabelecidos na presente Carta de Acordo Operacional serão efetuados como indicado no Apêndice 4, usando o Circuito Oral ATS (REDDIG) como meio primário; em caso de falha do mesmo, poderá ser usado como meio alternativo a Discagem Direta Internacional.

11 REVISÕES

111 A presente Carta de Acordo Operacional será revisada quando os procedimentos indicados na mesma sejam afetados por modificações realizadas nas normas, métodos recomendados, procedimentos suplementares e planos regionais da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou quando forem implementadas novas instalações de auxílios rádios à navegação, de comunicações e dos serviços de tráfego aéreo. Nos casos de novas instalações ou modificação das atuais, o início de ação caberá ao Estado responsável. Com relação a qualquer outro caso, o Estado interessado deverá propor a alteração pertinente.

112 Se a alteração afeta apenas as informações descritas em alguns dos apêndices, um novo apêndice revisado se tornará parte da presente Carta de Acordo Operacional, a partir da nova data que seja comunicada e adotada pelo Estado interessado.

12 DIVULGAÇÃO

121 Os Estados signatários devem incluir em suas AIP, e em outros documentos que considerem pertinentes, as partes da presente Carta de Acordo Operacional que sejam de interesse para a segurança das operações aéreas.

122 Além disso, as Administrações se comprometem, dentro de suas respectivas jurisdições, a instruir diretamente sobre o conteúdo, por meio de atualizações da presente Carta de Acordo Operacional, o pessoal dos Centros de Controle de Área envolvidos.

13 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

131 A partir da data de efetivação indicada no ponto 1.1, os procedimentos descritos nesta Carta de Acordo Operacional anulam e substituem qualquer outro acordo anterior aplicado entre os ACC envolvidos.

14 ASSINATURA DA CARTA DE ACORDO: Esta Carta de Acordo foi assinada na cidade de La Paz, Bolívia, aos desesseis dias do mês de dezembro de 2019.

Representante da Bolívia:

Bruno Sánchez Jurado
Chefe de Nacional – Navegação Aérea
AASANA BOLÍVIA

Representante do Brasil:

Ary Rodrigues Bertolino – Brig Do Ar
Chefe do Subdepartamento
de Operações do DECEA

APÊNDICES

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O CENTRO
DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ
(ESTADO PLURINACIONAL DA BOLÍVIA) E
O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA AMAZONICO
(REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL)**

LA PAZ BOLIVIA, 16 DE DEZEMBRO DE 2019

SUMARIO

APENDICE CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O ACC AMAZÓNICO E O ACC LA PAZ		
Apêndice 1		
Tabela 1. Tabela de referência para a transferência de responsabilidades entre o ACC Amazônico e o ACC La Paz;		Pág. 15
Tabela 2. Tabela de referência para a transferência de responsabilidades de prestação de serviços de tráfego aéreo entre o CC Amazônico e o ACC La Paz;		Pág. 17
Tabela 3. Tabela de referência de níveis de voo assinados pelo ACC Amazônico e o ACC La Paz.		Pág. 18
Apêndice 2	Tabela de referência para o intercâmbio de mensagens ATS;	Pág. 20
Apêndice 3a	Medidas de Contingência ATS na FIR Amazônica;	Pág. 21
Apêndice 3b	Medidas de Contingência ATS na FIR La Paz;	Pág. 27
Apêndice 4	Meios de comunicação e Tabela de códigos SSR.	Pág. 33

TABELA 01

TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES

Data de Efetivação: 30 DE JANEIRO DE 2020

A	B		C	D	E	
ROTA ATS	FL ATRIBUIDO O ACC LA PAZ	FL ATRIBUIDO ACC AMAZONIC A	PONTOS DE TRANSFERENCIA	MÍNIMO APLICÁVEL À SEPARAÇÃO LONGITUDINAL	FREQÜÊNCIAS DE CONTROLE ACC AMAZÓNICA	FREQÜÊNCIAS DE CONTROLE ACC LA PAZ
UL 309 (1)	Par	Impar	RCO (RIO BRANCO) 09 52.6S/ 067 54.32W	40 NM GNSS (3)(4)(5)	Freq. ACC Amazonica 126,50MHz 135,25MHz	Freq. ACC La Paz 128,2 MHz
UL417	Par	Impar				
UN525	Par	Impar				
UN420	Par	Impar				
A301	Par	Impar	VILUX 10 28.54S /067 32.36W			
UM784	Par	Impar	KILEV 10 58.83S /069 06.06W			
UL322 (2)	Impar	Par	ILRES 13 09.39S/062 21.20W			
UL216	Par	Impar	ARMUK 13 28.93S /061 33.50W			
UL793 (1) (2)	Par	Impar	UDIDI 13 02.60S /062 37.40W			
UM668	Impar	Par	GEDUS 15 16.90S /060 25.50W			
UL540	Impar	Par	EROGI 15 17.91S /060 15.03W			
UM402 (1)	Impar	Par	UBKAB 16 18.90S /058 36.51W			
B652	Impar	Par	SAN MATIAS 16 20.12S /058 23.23W	80 NM		

NOTA (1): Nas rotas UL309, UL793 e UM402, os níveis de voo estão invertidos em relação aos rumos na FIR La Paz.

NOTA (2): As transferências de comunicações e controle nos fixos UDIDI (UL793) e ILRES (UL322) as aeronaves deverão estar niveladas a partir do fixo VARON de acordo com a rota, no caso de contingência de comunicações, de acordo aos níveis especificados.

NOTA (3): No caso de separação entre aeronaves que voam no mesmo nível, no FL 250 ou acima, durante a transferência de controle, será aplicada uma separação longitudinal mínima de 40 NM/GNSS entre ACCs, contando que a aeronave que esteja à frente utilize a mesma velocidade ou superior da que a segue.

NOTA (4): Caso não seja possível aplicar a separação em “3”, por motivos técnico ou operacional, será aplicada uma separação longitudinal mínima de dez (10) minutos entre aeronaves que voam no mesmo nível, usando a Técnica do Número Mach (MNT) no FL 250 ou acima.

NOTA (5): A separação se incrementará em cinco (5) minutos quando realizada através de enlace de dados orais do Serviço Fixo ATS.

APÊNDICE 1

TABELA02

**TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADES QUANTO
À PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO**

Data de Efetivação: 30 DE JANEIRO DE 2020

**PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO
DO ACC AMAZÔNICO AO ACC LA PAZ**

A	B	C
ROTA ATS	SEGMENTO	NIVEL DE VOO DE/ATÉ
UL309	GRAFO/BRANCO/GRAFO	F250 / UNL
UR525	CITRA/BRANCO/CITRA	
UL417	ISARA/BRANCO/ISARA	
UN420	VILUX/BRANCO/VILUX	
M653	KOVKO/KILOL/KOVKO	F050 / F170

**PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO
DO ACC LA PAZ AO ACC AMAZÔNICO**

A	B	C
ROTA ATS	SEGMENTO	NIVEL DE VOO DE/ATÉ
UM775	FLOTE/SILIC/FLOTE	F250 / UNL
UZ76	DADED/BUVKI/DADED	
A685	FILHO/GJM/FILHO	F150 / F245
A430	FLOTE/NIGVA/FLOTE	F180 / F240

APÉNDICE 1

TABELA 03

TABELA DE NIVEIS DE VOO

Anexo 2 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional - Apêndice 3 Tabela de níveis de cruzeiro. Os níveis de cruzeiro a serem observados quando exigido por este anexo são os seguintes:

- a) Nas áreas em que, sob acordos regionais de navegação aérea e de acordo com as condições especificadas nos mesmos, se aplicara uma separação vertical mínima (VSM) de 300 m (1000 ft.) entre FL 290 e FL 410 inclusive seja aplicada.

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

- (a) Nivel de voo visual máximo utilizable en la FIR AMAZÓNICA
 (b) Nivel de voo visual máximo utilizable en la FIR LA PAZ

APENDICE 2

TABELA DE REFERENCIA PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES ATS.

Data de Efetivação: 30 DE JANEIRO DE 2020

TIPO DE MENSAGEM	CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE É APLICÁVEL	TEMPO LIMITADO DE TRANSMISSAO	MEIOS DE USO
FPL	TODOS OS VOOS	IMEDIATAMENTE APÓS SER APRESENTADO	AFTN. Meio alternado: FAX
DLA	SEGUNDO SEJA NECESSARIO	IMEDIATAMENTE APÓS SER APRESENTADO	AFTN Meio alternado: FAX
EST	TODOS OS VOOS	VINTE (20) MINUTOS ANTES DA HORA ESTIMADA AO PONTO DE TRANSFER ÊNCIA- (QUANDO O TEMPO DE VOO LO PERMITE)	CIRCUITO ORAL ATS Meio alternado: FAX/AFTN
CHG	QUANDO NECESSÁRIO	ASSIM QUE POSSÍVEL, APÓS AS CIRCUNSTÂNCIAS SÃO PRODUZIDAS	CIRCUITO ORAL ATS Meio alternado: FAX/AFTN
CDN	QUANDO NECESSÁRIO	ASSIM QUE POSSÍVEL, APÓS AS CIRCUNSTÂNCIAS SÃO PRODUZIDAS	CIRCUITO ORAL ATS Meio alternado: FAX/AFTN
ALR	QUANDO NECESSÁRIO	ASSIM QUE POSSÍVEL, APÓS AS CIRCUNSTÂNCIAS SÃO PRODUZIDAS	CIRCUITO ORAL ATS Meio alternado: FAX/AFTN
DEP	QUANDO NECESSÁRIO	O MAIS BREVE POSSÍVEL	AFTN Meio alternado: FAX

APÊNDICE 3A

MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL OU PARCIAL NA FIR AMAZÔNICA

1. FIR AFETADAS**1.1. AMAZÔNICA e LA PAZ****2. GENERALIDADES**

2.1. A finalidade deste Plano de Contingência é estabelecer procedimentos para o ingresso/saída dos 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. Uma interrupção parcial considera 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 (Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA), 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) 3652 5317; (+55 92) 3631 2523

REDDIG: Região Porto Velho: 3655;

AFTN: SBAZSQZX.

2.3. No caso de falha das comunicações ar/terra, os serviços de tráfego aéreo se apoiarão nas frequências VHF e HF disponíveis, respectivamente, em cada ACC ou APP que tenha recebido a atribuição da prestação dos ATS em uma determinada porção do espaço aéreo, constantes nas publicações em vigor ou em qualquer outra designada pelo Órgão Central – CGNA.

2.4. Os procedimentos operacionais definidos para a FIR Amazônica, no caso de contingência, serão ativados pelo CGNA, por meio de uma publicação em 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 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 mútuo acordo aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 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), por meio dos circuitos de coordenação ATS ou outros disponíveis, com pelo menos 30 minutos de antecedência da hora estimada sobre os pontos de entrada na FIR em contingência.
- 3.5. Em caso de uma interrupção total, instruir os pilotos em comando das aeronaves a manter o último nível e velocidade empregados enquanto sobrevoe a FIR em contingência.
- 3.6. Observar que as aeronaves deverão estar niveladas, de acordo com o previsto no Anexo A, pelo menos 10 minutos anteriores à entrada na FIR em contingência.
- 3.7. Instruir as aeronaves no sentido de tentar estabelecer comunicação com os Órgãos ATS adjacentes com pelo menos 5 minutos antes da hora prevista para a entrada na FIR subsequente.
- 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.
- 3.9. Observar que, durante a ativação do Plano de Contingência, não serão permitidos voos de aeronaves não aprovadas RVSM, sem exceções.

4. DISPOSIÇÕES APLICADAS ÀS AERONAVES

- 4.1. Somente serão permitidos voos de aeronaves que seguem as regras de voo IFR que estejam realizando transporte aéreo regular, nacional ou internacional, voos de busca e salvamento,

aeronaves de Estado e voos humanitários. Outros tipos de voo, deveram fazer previa coordenação e obter a autorização do CGNA.

- 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 das frequências 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 anticollisão continuamente acesas enquanto em operação na FIR em contingência
- 4.5. Selecionar o código 2000, caso não tenha sido alocado anteriormente outro código SSR.
- 4.6. Possuir obrigatoriamente o TCAS.
- 4.7. Realize a coordenação necessária com a outra aeronave, usando as frequências ATC correspondentes e a frequência (123,45 MHz).

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 do NOTAM específico, se possível com 48 horas de antecedência antes da sua ativação.

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 auto transferência 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 adjacente.
 - 6.1.2 O piloto em comando deverá:

- a) Tentar estabelecer contato com o órgão adjacente com pelo menos 5 (cinco) minutos de antecedência do ETO sobre o fixo de transferência;
- b) Informar ao órgão ATS que está realizando uma auto transferência; e
- c) Transmitir as seguintes informações: identificação da aeronave, procedência, destino, rota, nível de voo, código transponder, estado de aprovação RVSM e estimado para o fixo de auto transferência.

7. LIMITE DE AUTORIZAÇÃO

- 7.1. Quando os órgãos ATS adjacentes e os órgãos em contingência 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 auto transferência realizada pelo piloto.

CONTINGENCIA PARCIAL

REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS EM CASO DE CONTINGÊNCIA DA FIR AMAZÓNICA				
PROCEDIMINTOS DE CONTINGENCIA ENTRE OS ACC AMAZÓNICO E ACC LA PAZ				
CONTINGÊNCIA PARCIAL NA FIR AMAZÓNICA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA / SEGMENTO	TRANSFERENCIA / AUTOTRANSFERENCIA	
			PONTO	FL DE VOO
FIR LA PAZ	TMA MANAUS	GRAFO UL309 RBC UZ62 NDB GJM W3	GRAFO NDB GJM	A ser designado por ATC
TMA MANAUS	FIR LA PAZ	UZ62 RBC UL309 GRAFO W3 GJM NDB	GRAFO NDB GJM	A ser designado por ATC
FIR LA PAZ	TMA PORTO VELHO	GRAFO UL309 RBC UZ74 NDB GJM W3	GRAFO NDB GJM	A ser designado por ATC
TMA PORTO VELHO	FIR LA PAZ	UZ74 RBC UL309 GRAFO NDB GJM W3	GRAFO NDB GJM	A ser designado por ATC

FIR LA PAZ	TMA RIO BRANCO	GRAFO UL309 VILUX A301	GRAFO VILUX	A ser designado por ATC
TMA RIO BRANCO	FIR LA PAZ	UL309 GRAFO A301 VILUX	GRAFO VILUX	A ser designado por ATC

CONTINGÊNCIA TOTAL

CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR AMAZÔNICA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA / SEGMENTO	TRANSFERÊNCIA / AUTOTRANSFERÊNCIA	
			PONTO	FL DE VOO
FIR MAIQUETIA	FIR LA PAZ	PAKON UM423 BVI UM402 UBKAB, FL390	PAKON UBKAB	FL 390 y FL380
FIR LA PAZ	FIR MAIQUETIA	UBKAB UM402 BVI UM423 PAKON, FL370 até MNS depois descer para o FL360	UBKAB PAKON	FL 370 y FL360
FIR LIMA	FIR LA PAZ	LIMPO UN420 VILUX	LIMPO VILUX	FL310
FIR LA PAZ	FIR LIMA	VILUX UN420 LIMPO	VILUX LIMPO	FL 300
FIR LA PAZ	FIR BRASÍLIA	a) GEDUS UM668 MOLPA b) BUVKI UM530 MIPAD	a) GEDUS MOLPA b) BUVIK MIPAD	a) FL330 b) FL330
FIR BRASÍLIA	FIR LA PAZ	a) MOLPA UM668 GEDUS b) MIPAD UM530 BUVKI	a) MOLPA GEDUS b) MIPAD BUVKI	a) FL320 b) FL320
FIR LA PAZ	FIR BOGOTÁ	VILUX UL542 LET	VILUX TBT	FL340, FL380
FIR BOGOTÁ	FIR LA PAZ	LET UL542 VILUX	TBT VILUX	FL350, FL390

APÊNDICE 3B**PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA NA FIR LA PAZ****1. OBJETIVO**

- 1.1. O plano de contingência ATS visa facilitar e manter o movimento seguro e ordenado da aviação civil no espaço aéreo da FIR La Paz, no caso de interrupção dos serviços de tráfego aéreo e do correspondente serviço de apoio, de forma total ou parcial, temporária ou prolongada, de tal maneira que sob essas circunstâncias continuem disponíveis as rotas aéreas principais que fazem parte da rede de rotas regional e nacional, que permitem que os operadores de aeronaves voem através do espaço aéreo da FIR La Paz.

2. PONTO DE CONTATO

- 2.1. A base de operações do Comitê Executivo se encontra domiciliada em:

Calle Reyes Ortiz Esq. Federico Suazo n° 74 12vo Piso La Paz – Bolivia
AFTN: SLLPYVYA
Telefones: (591) 2-2319686 - (591) 2-2317090
Fax: (591) 2-2311302 - (591) 2-2124042
REDDIG: 5-5153 5-5129

- 2.2. O Centro de Controle de Área La Paz (ACC La Paz):

Aeroporto Internacional El Alto La Paz-Bolívia
AFTN: SLLPYGYE
SLLPZRZX
Telefones: (591) 2-2810203
(591) 2-2114145
Fax: (591) 2-2810203

3. IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE CONTINGÊNCIA

- 3.1. O Comitê Executivo instruirá a publicação do NOTAM respectivo, de acordo com as seguintes situações:
- a) Se a situação for previsível, será emitido o NOTAM apropriado com pelo menos 24 horas de antecedência;
 - b) Em situações não previsíveis, será emitido o NOTAM apropriado logo que possível.

4. DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS NO CASO DE UMA DIMINUIÇÃO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

- 4.1. Os voos internacionais e regionais de menos de três horas e os voos domésticos devem ser planejados, tendo em conta que os FL290 ou superior (espaço aéreo RVSM) estarão disponíveis, exceto as rotas que não têm nenhum conflito com as rotas de contingência estabelecidas no Plano de Contingência da FIR La Paz.
- 4.2. A fim de evitar conflitos e congestionamento do tráfego aéreo, serão estabelecidos procedimentos para o gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, de tal forma que, dentro do possível, não afetem as operações do transporte aéreo regular.

5. CLASSIFICAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

- 5.1. Se durante o período de contingência os serviços ATS sofrerem alguma degradação, o Comitê Executivo irá avaliar se a classificação do espaço aéreo permanecerá inalterada ou considera a reclassificação do espaço aéreo de acordo com os serviços disponíveis que podem ser fornecidos.

6. ROTAS ATS E ESPAÇO AÉREO

- 6.1. Durante o período de contingência total, os voos internacionais utilizarão a rede de rotas ATS de contingência para a FIR La Paz planejada com base nos principais fluxos de tráfego aéreo e que são detalhados abaixo:

REDE DE ROTAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR LA PAZ

ROTA ATS atual	ENCAMINHAMENTOS DE CONTINGENCIA
Rotas Internacionais a serem Utilizadas	(Órgão ATS) provê ATC nos seguintes segmentos
UL-417	CR1: ISARA/UL-417/ELAKA
UA-321 (modif. UN420)	CR1: VILUX/UA-321/GERNI (VILUX / UN420 / MOMDI)
UL-309	CR1: GRAFO/UL-309/EMPEX
UL-793	CR1: UDIDI/UL-793/OROMU
UM-402	CR1: UBKAB/UM-402/SIDAK
UM-415	CR1: SIDAK/UM-415/DOBNI
UL-540	CR1: ERVEL/UL540/ VOR VIR (EROGI / UL540 / VOR VIR)

NOTA: CR significa Rota de Contingência

- 6.2. Durante o período de contingência parcial, as rotas ATS estarão disponíveis para voos domésticos e internacionais, dentro da FIR La Paz, de acordo com a seguinte tabela:

REDE DE ROTAS DE CONTINGÊNCIA COM A FIR AMAZÔNICA

ROTA	POSIÇÃO	FL DE INGRESSO	FL DE SAÍDA
UL-417	ISARA	390	360
UA-321(mod. UN420)	VILUX	370	340
UL-309	GRAFO	350	380
UL-793	UDIDI	390	360
UM-402	UBKAB	350	380

7. PRIORIDADES DOS DIFERENTES TIPOS DE VOO

- 7.1. Dar-se-á prioridade às operações aéreas internacionais e operações especiais que envolvem os seguintes tipos de voo:
- a) Aeronaves em emergência ou que operem com uma redução significativa na sua eficiência;
 - b) Aeronaves de Estado;
 - c) Voos de evacuação e auxílio; e
 - d) Voos de busca e salvamento.

8. PROCEDIMENTOS APLICÁVEIS AOS ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS

- 8.1. Os órgãos ATS dentro da FIR La Paz e Amazônica devem cumprir com os seguintes procedimentos, conforme o caso:
- a) Transmitir as mensagens de plano de voo para os ACC adjacentes, por meio da rede AFTN, de acordo com os procedimentos estabelecidos;
 - b) Aplicar a separação mínima de 15 (quinze) minutos entre aeronaves com cada uma das FIR Antofagasta e La Paz;
 - c) Comunicar, através dos circuitos de coordenação de ATS, com pelo menos 20 minutos de antecedência, a hora estimada de sobrevoo dos pontos de entrada/saída da FIR La Paz;

9. PROCEDIMENTOS DE COMUNICAÇÃO

- 9.1. Quando houver limitações que impeçam as comunicações ar-terra-ar nas frequências ATS correspondentes, além de se manter continuamente na escuta, as tripulações que necessitam realizar procedimentos por razões de segurança de voo (desvio de rotas, descida de emergência, etc.) divulgarão por rádio, em intervalos adequados e, se possível, em idioma inglês:

- a) Identificação da aeronave;
- b) Nível de voo;
- c) Posição de aeronaves (incluindo o designador de rota ATS, , sentido do voo e etc);
- d) Intenções, tanto na frequência que está sendo utilizada (correspondente ao setor do ACC em que se encontra) como na frequência de 121,5 MHz.

9.2. A aplicação dos procedimentos constantes deste plano de contingência necessitará previamente da coordenação do Centro de Controle de Área de La Paz, com o ACC de Iquique.

10. FREQUÊNCIAS DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO SISTEMA DE COMUNICAÇÕES ORAIS ATS NA FIR LA PAZ

10.1. Diante de uma falha de comunicações orais ATS, os serviços se apoiarão nas frequências de VHF dos órgãos dos serviços de tráfego aéreo.

Utilização de frequências:

- Frequência 128.2 MHz (La Paz Controle)
- Frequência 123.9 MHz (La Paz Terminal)
- Frequência 123.7 MHz (Santa Cruz Terminal)
- Frequência 121.5 MHz (De Emergência)

11. EM CASO DE FALHA DE COMUNICAÇÃO

11.1. Ao ocorrer uma interrupção das comunicações aeroterrestres, as tripulações de voo devem usar todos os meios de comunicações auxiliares disponíveis e seguir os seguintes procedimentos:

- a) Tentar estabelecer contato com o órgão ATC na frequência atribuída;
- b) Tentar estabelecer contato com outra aeronave na frequência atribuída ao ATC;
- c) Tentar estabelecer contato com o órgão ATC ou outra aeronave na frequência ATC de alternativa;
- d) Tentar estabelecer contato com outra aeronave na frequência TIBA. 123,45 MHz.

11.2. Se todas as tentativas de contato referidas no ponto 11.1 forem malsucedidas, pode-se deduzir que o problema teve origem na aeronave. Assim:

- a) Devem ser aplicados os procedimentos em caso de falha de comunicações ar- terra do Doc. 4444/ATM501 da OACI;
- b) Nas aeronaves devidamente equipadas, os pilotos devem voar 1 NM à direita do eixo da aerovia.

- 11.3. Se for estabelecida a comunicação com outra aeronave, pode-se deduzir que o problema de comunicação se originou nas instalações do ATC. Nesse caso, o procedimento a seguir deve ser aplicado para tentar restabelecer a comunicação:
- a) Tentar estabelecer comunicação com outra aeronave, pedindo-lhe que transmita informação ao órgão ATC na seguinte ordem de preferência:
 - A frequência atribuída;
 - As frequências de alternativa ATC setor/instalações;
 - A frequência "TIBA" 123.45 MHz
- 11.4. Na fase de rota, se a aeronave não puder estabelecer comunicação com o ATC, esta deverá:
- a) Proceder em conformidade com a rota do plano de voo atualizado;
 - b) Manter a última velocidade e nível atribuídos;
 - c) Aplicar os procedimentos TIBA, de preferência na língua inglesa, utilizando as frequências ATC e TIBA;
 - d) Voar a 1 NM à direita do eixo da aerovia; e
 - e) Tentar periodicamente restabelecer as comunicações.
- 11.5. Na fase da aproximação, se a aeronave não puder estabelecer comunicação com o ATC, esta deverá:
- a) Aplicar os procedimentos de "TIBA", utilizando as frequências apropriadas do ATC e TIBA;
 - b) Realizar coordenações com outras aeronaves usando a frequência principal para uma Área de Controle Terminal.
- 11.6. Em contingência total devem ser aplicados os procedimentos em caso de falha de comunicações ar-superfície do Doc. 4444/ATM501 da OACI.

12. PLANOS DE VOO

12.1. PLANOS DE VOO (FPL) — NÃO TRANSMITIDOS

- a) No caso de falha da rede AFTN, os ACC poderão aceitar a transferência ainda que o FPL correspondente não tenha sido recebido.

13. ORDEM DA RELAÇÃO DE USO DOS AUXÍLIOS RÁDIO À NAVEGAÇÃO

13.1. Mediante falha de sistemas:

- a) VOR, irá alternar o uso do NDB disponível para navegação na rota;

- b) Uso de GPS como um meio suplementar de navegação;
- c) Uso de sistemas de navegação autônoma.

14. PROCEDIMENTOS COMPLEMENTARES EM CASO DE SUSPENSÃO DA SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM) NA FIR PAZ

14.1. INTRODUÇÃO

- 14.1.2. Uma das contingências em voo que afeta uma ou mais aeronaves dentro do espaço aéreo RVSM da FIR La Paz está relacionada a circunstâncias imprevistas que afetam diretamente a capacidade de uma ou mais aeronaves para operar de acordo com os requisitos de performance de navegação vertical do espaço aéreo RVSM.
- 14.1.3. O único objetivo dos procedimentos a seguir é servir de orientação e estes serão aplicados dentro da FIR La Paz.
- 14.1.4. A suspensão pode ser:
- a) **Parcial:** Se só afeta uma área definida e que foi confirmada pelos relatos de aeronaves ou outros meios;
 - b) **Total:** se a razão que tenha originado afeta todo espaço aéreo RVSM na FIR La Paz.
- 14.1.5. Embora não seja possível cobrir todas as contingências, os mesmos preveem os casos de:
- a) Incapacidade de manter o nível de voo atribuído devido às condições meteorológicas;
 - b) Performance da aeronave, falha de pressurização;
 - c) Perda ou redução significativa na capacidade de navegação requerida para executar operações em partes do espaço aéreo em que a precisão da performance de navegação é um pré-requisito para a realização de operações seguras de voo.

14.2. PROCEDIMENTOS GERAIS

- 14.2.1. Uma contingência RVSM não implica, necessariamente, apenas a suspensão total do RVSM e sim ser os motivos que a originaram.
- 14.2.2. Os seguintes procedimentos gerais se aplicam a todas as aeronaves que operam no espaço aéreo RVSM da FIR La Paz.
- 14.2.3. Se uma aeronave não puder continuar o voo em conformidade com a autorização recebida do ATC, ou se uma aeronave não puder manter a precisão da performance de navegação especificada para o espaço aéreo.

Procedimentos para o ATC:

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

Procedimentos para aeronaves:

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

14.2.4. O ATC tomará todas as medidas necessárias para coordenar com todas as FIR afetadas dentro de sua área de influência os detalhes e dados essenciais da contingência, bem como a natureza de sua origem, o setor afetado, as aeronaves envolvidas e o tempo de duração, se conhecido.

14.2.5. O ATC informará às FIR afetadas em sua área de influência o momento em que será reaberto o serviço normal e o modo como os tráfegos afetados são conduzidos.

APÊNDICE 4

MEIOS DE COMUNICAÇÃO E TABELA DE CÓDIGOS SSR

Data de efetivação: 30 de janeiro de 2020

1. MEIOS DE COMUNICAÇÃO

- 1.1. Os procedimentos de coordenação e transferência estabelecidos na presente Carta de Acordo Operacional efetuar-se-ão usando o circuito Oral ATS (REDDIG) como o principal meio; em caso de falha, pode ser utilizado como meio alternativo a Discagem Direta Internacional (DDI).

MEIOS DE COMUNICAÇÃO	ACC AMAZÓNICA	ACC LA PAZ
REDDIG	3655 - 3654	2551
Discagem Direta Internacional	Tel/Fax 55-92-3652-5317 55-92-3631-2523	Tel/Fax 591-2-2810203
AMHS / AFTN	SBAZZQZX	SLLFZRZX SLLPZQZX SLLPZPZX

2. DESIGNAÇÃO DE CÓDIGO TRANSPONDER SSR

- 2.1. O código SSR deverá ser incluído junto com a transferência de controle. Se um código não tiver sido atribuído à aeronave o Centro aceitante o fará, devendo o Centro transferidor comunicá-lo oportunamente ao piloto. As mudanças de código serão feitas quando for estritamente necessário.
- 2.2. Os Códigos SSR atribuídos no Doc. 8733 ICAO para os ACC Amazônico e La Paz são os seguintes:

CÓDIGOS SSR: AMAZONICA	CÓDIGOS SSR: LA PAZ
6300 / 6377	3100 / 3177
6700 / 6777	
7400 / 7477	

3 DISPOSIÇÕES FINAIS

3.1 Os casos não previstos nesta Circular serão submetidos à apreciação do Exmo. Sr. Diretor Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

3.2 As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicações.decea.intraer/> ou <http://publicações.decea.gov.br>, acessando o link específico da publicação.