

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



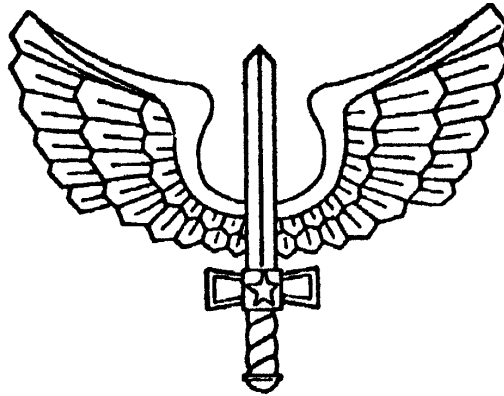
**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100- 3**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA  
ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA  
AMAZÔNICO (BRASIL) E O CENTRO DE  
CONTROLE DE ÁREA DE BOGOTÁ (COLÔMBIA)**

**2015**

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



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100- 3**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL FIRMADA  
ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA  
AMAZÔNICO (BRASIL) E O CENTRO DE  
CONTROLE DE ÁREA DE BOGOTÁ (COLÔMBIA)**

**2015**



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

PORTARIA DECEA Nº 377/DGCEA, DE 5 DE OUTUBRO DE 2015.

Aprova a reedição da CIRCEA 100-3 que divulga a Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Amazônico (Brasil) e o Centro de Controle de Área de Bogotá (Colômbia).

**O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art.10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da Circular de Controle do Espaço Aéreo, CIRCEA 100-3, que divulga a “Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Amazônico (Brasil) e o Centro de Controle de Área de Bogotá (Colômbia)”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revogar a Portaria DECEA nº 32/SDOP, de 3 de agosto de 2010, publicada no Boletim Interno nº 152, de 12 de agosto de 2010.

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

(Publicado no Bol. Int. nº 195, de 13 de outubro de 2015)

**SUMÁRIO**

<b>1</b>	<b>DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1</b>	<b><u>FINALIDADE</u>.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2</b>	<b><u>ÂMBITO</u>.....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>	<b>27</b>

## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Divulgar a Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Amazônico (Brasil) e o Centro de Controle de Área Bogotá (Colômbia).

### **1.2 ÂMBITO**

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional suplementam ou detalham, quando necessário, os procedimentos prescritos nos documentos pertinentes da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e serão aplicados a todo tráfego aéreo que cruze o limite comum das FIR Amazônica e Bogotá.

## 2 CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

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

### **CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA BOGOTÁ (COLÔMBIA) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA AMAZÔNICO (BRASIL)**

#### 1 INTRODUÇÃO

Assunto: Estabelecer os procedimentos relacionados com a coordenação e prestação dos serviços ATS entre o ACC Bogotá e o ACC Amazônico.

2 **Data de Efetivação:** 25 de dezembro de 2014

#### 3 OBJETIVO

O objetivo desta Carta de Acordo Operacional é estabelecer os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo entre os Centros de Controle da FIR/UTA Bogotá e FIR Amazônica, nos pontos de transferência de controle e de comunicações, assim como detalhar os procedimentos de coordenação e contigência aplicada entre os Centros de Controle.

#### 4 CAMPO DE APLICAÇÃO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional, que complementam ou detalham, quando necessário, os procedimentos prescritos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), contidos em seus Regulamentos Aeronáuticos, serão aplicados a todo tráfego aéreo que cruze o limite comum dos espaços aéreos mencionados no item anterior.

#### 5 DEFINIÇÃO

Não se aplica.

#### 6 ESPAÇOS AÉREOS

6.1 A UTA Bogotá, setor SE, é um espaço aéreo controlado classe "A" do FL 245/UNL com limites laterais e características publicadas na AIP/Colômbia, administrado e controlado pela Unidade Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

6.2 A FIR Bogotá setor de Villavicencio é um espaço aéreo controlado classe "A" de FL175/FL245 com limites laterais e características publicadas na AIP/Colômbia, administrado e controlado pela Unidade Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

6.3 A FIR Amazônica é um espaço aéreo controlado classe "A" de FL150/UNL e classe "G" desde GND/FL145 com limites laterais e características publicadas na AIP/BRASIL, administrada e controlada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

#### 7 ÓRGÃOS DE CONTROLE

7.1 A prestação dos serviços de tráfego aéreo na UTA Bogotá, setor SE e na FIR Bogotá setor Villavicencio é prevista para todos os voos IFR pelo órgão chamado controle Bogotá, cujo nome de chamada é "Controle Bogotá".

7.2 A prestação dos serviços de tráfego aéreo na FIR Amazônica é prevista para todos os voos IFR/VFR pelo órgão denominado CENTRO AMAZÔNICO, cujo nome de chamada é "AMAZÔNICO CENTRO".

## 8 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE

- 8.1 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO: Normalmente todo tráfego aéreo que cruze o limite comum das FIR indicadas será encaminhado pelas rotas ATS e rotas RNAV, previstas nas Publicações de Informações Aeronáuticas (AIP) e nas Cartas de Navegação da Colômbia e do Brasil. Os voos fora de rota ATS e RNAV estarão sujeitos à coordenação expressa para cada caso e de forma individual.
- 8.2 SEPARAÇÕES: O ACC Bogotá e o ACC Amazônico proverão separação da seguinte forma:

AERONAVE	SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA (Pés – ft)		
	INFERIOR AO FL 290	FL290 – FL410	SUPERIOR AO FL410
RVSM	1000 pés	1000 pés	2000 pés
NÃO RVSM		2000 pés *	
* SÓ PARA AERONAVES DE ESTADO, MANUTENÇÃO, PRESIDENCIAL, HOSPITAL, CHEFE DE ESTADO, PRIMEIRA ENTREGA OU HUMANITÁRIAS.			

NOTA: De acordo com a OACI, entende-se como HEAD unicamente a primeira autoridade dos Estados (presidentes, primeiros-ministros e reis).

- 8.2.1 SEPARAÇÃO VERTICAL. As Aeronaves serão autorizadas aos níveis de voo apropriados, conforme mostrado no Anexo 1 da presente Carta, e deverão estar no nível atribuído, pelo menos, 5 (cinco) minutos antes do ETO para o ponto de transferência de controle. No entanto, quando estiver especificamente coordenado com o ACC aceitante, o ACC que executa a transferência pode autorizar as aeronaves a cruzar o ponto de transferência em subida ou descida até o nível de cruzeiro anteriormente coordenado.
- 8.2.1.1 SEPARAÇÃO VERTICAL EM ESPAÇO AÉREO NÃO-RVSM. Para todas as aeronaves a separação abaixo do FL290 será de 1000 pés.e a separação acima do FL410 será de 2000 pés.
- 8.2.1.2 SEPARAÇÃO VERTICAL EM ESPAÇO AÉREO RVSM. No espaço aéreo RVSM entre o FL290 e o FL410, inclusive, aplicar-se-á uma separação de 1000 pés entre aeronaves certificadas RVSM.  
As Aeronaves de estado, em voo humanitário, ambulância, autoridade do Estado, traslado ou manutenção, que não tenham nenhuma certificação RVSM, estão autorizadas a operar no espaço aéreo RVSM sempre e quando as condições de tráfego o permitam, devendo ser aplicada a separação vertical de um mínimo de 2000 pés entre elas e todos os outros tráfegos que evoluem no espaço aéreo em questão.
- NOTA: O ACC que realiza a transferência de controle deverá indicar os casos em que as aeronaves são exceção.
- 8.2.2 SEPARAÇÃO LONGITUDINAL: A separação longitudinal mínima aplicável entre os voos que mantém a mesma velocidade e o mesmo nível de cruzeiro, na mesma rota ou rotas convergentes, será de 10 (dez) minutos/80 (oitenta) milhas (80NM) conforme o Anexo 1 a esta Carta de Acordo.

### 8.2.3 SEPARAÇÃO LATERAL

- 8.2.3.1 Entre as rotas UA323 (BRACO) e UM549/UM782 (ABIDE), tanto no sentido NOROESTE como no sentido SUDESTE, não existe separação lateral nos pontos de transferência ou por convergirem no espaço aéreo da Colômbia ou Brasil, portanto o ACC Amazônico e o ACC Bogotá proverão separação vertical ou longitudinal como indicado nos parágrafo 8.2.2 do presente documento.
- 8.2.3.2 Entre as rotas UA323 (BRACO), UM549/UM782 (ABIDE) e UM778 (ATATU) no, sentido SUDESTE, poder-se-á estabelecer a separação lateral sempre e quando não haja desvios, e as comunicações, o sistema de vigilância e os meios para que as coordenações operem normalmente.
- 8.2.3.3 Entre as rotas UA301 (LET), UL417 (ARUXA), UL655 (ASAPA), no sentido NORTE e NOROESTE, não existe separação lateral nos pontos de transferência ou por convergirem no espaço aéreo da Colômbia e Brasil, portanto o ACC Amazônico e o ACC Bogotá proporcionará separação vertical ou longitudinal como indicado nos parágrafos 8.2.2 do presente documento.
- 8.2.3.4 Entre as rotas UL655 (ASAPA) e UL417 (ARUXA) e entre as rotas UL 417 (ARUXA) e UA301 (LET) no sentido SUDESTE, não existe separação lateral nos pontos de transferência portanto o ACC Bogotá proporcionará separação vertical ou separação longitudinal como indicado nos parágrafos 8.2.2 do presente documento.
- 8.2.3.5 Entre as rotas UL655 (ASAPA) e UA301 (LET) no sentido SUDESTE poder-se-á estabelecer a separação lateral sempre e quando não haja desvios, e a frequência, o sistema de vigilância e os meio para as coordenações operem normalmente.
- 8.2.3.6 O ACC Amazônico informará o ACC Bogotá, com pelo menos 15 (quinze) minutos de antecedência, sobre todo tráfego que voe rumo OESTE, especialmente em direção ao VOR-LET na rota UA566, sendo de responsabilidade do Centro Amazônico a transferência de controle para o ACC Lima.

## 9 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

### 9.1 DE TRANSFERÊNCIA

- 9.1.1 O ACC transferidor deverá proporcionar as seguintes informações ao ACC aceitante, pelo menos 15 (quinze) minutos antes do ETO da aeronave no ponto de transferência de controle e em todo caso no idioma Inglês:
- Identificação da aeronave (\*);
  - Tipo da aeronave;
  - Velocidade;
  - Ponto e hora estimada sobre o ponto de transferência de controle (\*);
  - Nível de voo ou altitude (\*);
  - Parte restante da rota de voo,
  - Limite de autorização se for diferente do aeródromo de destino;
  - Código SSR designado (\*);
  - Capacidade RVSM se já a tiver;(\*); e.
  - Qualquer outra informação pertinente. (\*).

NOTA: Somente são requeridos os dados marcados com (\*) na ordem estabelecida. Se o ACC Bogotá e o ACC Amazônico não dispõe dos dados do Plano de Voo (FPL) no sistema FDP, se administrará a totalidade da informação antes solicitada.

### 9.2 MEIOS DE COORDENAÇÃO



**9.2.1 MEIOS PRIMÁRIOS:**

- a) Circuito Comutado Oral ATS ACC Bogotá, sector SE 53;
- b) Circuito Comutado Oral ATS do ACC Amazônico, ACC 014 Manaus, 013 Porto Velho; e
- c) Rede AMHS.

**9.2.2 MEIOS ALTERNATIVOS:**

- a) REDDIG Bogotá 4551/4552/4560;
- b) REDDIG Amazônico 73653 (Manaus)/73655 (Porto Velho);
- c) Circuito oral comutado ATS Bogotá 45;
- d) Circuito oral comutado ATS Amazônico 2832 (Manaus)/02008 (Porto Velho);
- e) Telefone comercial ACC Bogotá (57-1) 4135305 (setor SE);
- f) Telefone comercial Supervisor ACC Bogotá (57-1) 2962802 / 2962921;
- g) Telefone comercial ACC Bogotá (57-1) 4135302 (setor NE);
- h) Telefone comercial ACC Bogotá (57-1) 4135300 (sector NW);
- i) Telefone comercial FDP/Bogotá (57-1) 2962079 / 2962831;
- j) Telefone comercial FLOW/Bogotá (57-1) 2962100 /2962200 / 2962656; e
- k) Telefone comercial ACC/Amazônico (55-92) 36525317 Porto Velho/ (55-92) 36525311 (Manaus)

**9.3 INTERCÂMBIO DE MENSAGENS ATS**

9.3.1 A troca de informações é efetuada normalmente por meio do sistema de rede de Comunicação Fixa Aeronáutica.

9.3.2 O órgão transferidor deve notificar o órgão aceitante sobre mudanças importantes nos dados transmitidos sob a forma de EST. As mudanças incluirão, entre outras uma variação de mais de 3 (três) minutos em relação à hora calculada sobre o ponto de transferência.

9.3.3 O órgão transferidor não autorizará mudanças no plano de voo para aeronaves que se encontrem a 10 (dez) minutos/80 NM ou menos do ponto de transferência, sem prévia aprovação do órgão ACC aceitante.

**10 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO - FIS****10.1 COORDENAÇÃO NECESSÁRIA QUANDO APENAS SÃO PRESTADOS OS SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO DE VOO E DE ALERTA**

10.1.1 Os procedimentos estabelecidos nesta parte, além de proporcionar Serviços de Tráfego Aéreo, podem evitar ações desnecessárias de interceptação de aeronaves civis, devido à existência de zonas de identificação de defesa aérea ou zonas especiais de controle de tráfego aéreo nas FIR Amazônica e Bogotá, respectivamente.

10.1.2 Ao fornecer apenas os Serviços de Informação de Voo e Alerta, efetuar-se-á a coordenação correspondente em relação aos voos VFR e IFR que atravessem o limite comum das FIR envolvidas. Esta coordenação irá incluir a transmissão das seguintes informações sobre os voos em questão:

- a) Partes apropriadas do plano de voo atualizado;
- b) A hora em que se estima sobre o ponto de transferência acordado; e
- c) A hora em que se efetuou o último contato com a aeronave.

10.1.3 A informação será transmitida pelo menos 15 (quinze) minutos antes de a aeronave

sair da Região de Informação de voo de responsabilidade do ACC que a origina.

- 10.1.4 **INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS.** O órgão de controle que tenha conhecimento de informação meteorológica ou cinzas vulcânicas relevantes para as operações aéreas irá relatar tais condições aos órgãos ATS adjacentes que por sua vez retransmitem-na, oportunamente, às tripulações interessadas.

## 11 TRANSFERÊNCIAS

### 11.1 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DE CONTROLE

- 11.1.1 A transferência de controle será executada quando a aeronave tiver sobrevoado o ponto de transferência especificado para a rota ATS ou RNAV correspondente, contido no anexo 1 da presente Carta de Acordo Operacional, a menos que seja coordenado de forma diferente.
- 11.1.2 O órgão aceitante não necessitará notificar ao órgão transferidor quando assumir a responsabilidade indicada no item anterior, ou quando se estabeleça comunicação com a aeronave, a menos que especificamente seja solicitado.
- 11.1.3 Os voos IFR no FL190 ou inferior, ingressando via LET, serão coordenados diretamente entre o ACC Amazônico e o Controle de Aproximação de Letícia e serão objeto de Carta de Acordo Operacional específica entre esses órgãos.

### 11.2 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

Normalmente, as comunicações aeroterrestres de uma aeronave serão transferidas no limite comum do espaço aéreo mencionado e em caso de degradação do sistema de vigilância ATS será de 5 (cinco) minutos antes da hora em que se calcula que a aeronave chegará ao ponto de transferência indicado para cada rota ATS ou RNAV. No entanto, quando as condições de tráfego o requeiram, o órgão transferidor, com prévia coordenação, poderá atrasar a transferência de comunicações até que a aeronave notifique ter sobrevoado o ponto de transferência ou tenha atingido o nível autorizado.

#### 11.2.1 FREQUÊNCIAS DE TRANSFERÊNCIA

Será obrigatório a toda a equipe do ATC, para realizar esses procedimentos, identificar tanto o órgão ATS como a sigla do controlador que recebe ou fornece qualquer informação ou restrição; tudo isso para dar aplicação aos procedimentos de radiotelefonia.

#### FREQUÊNCIAS PARA TRANSFERÊNCIA AO ACC AMAZÔNICO

POSIÇÃO	PRIMÁRIA	SECUNDÁRIA	OBSERVAÇÕES
BRACO ABIDE ATATU	133.9 MHz	124.75 MHz 8855 MHz 5526 MHz 10096 MHz	Centro Amazônico (Manaus)
ASAPA ARUXA LET	134.15 MHz	124.55 MHz 8855 MHz 5526 MHz 10096 MHz	Centro Amazônico (Porto Velho)

### FREQUÊNCIAS PARA TRANSFERÊNCIA AO ACC BOGOTÁ

POSIÇÃO	PRIMÁRIA	SECUNDÁRIA	OBSERVAÇÕES
TODAS AS ROTAS	128.8 MHz	125.10 MHz	Controle Bogotá

#### 11.3 NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES

No caso da ocorrência de qualquer incidente ATS, serão transmitidas para o órgão de Controle Amazônico, por meio dos supervisores do turno e do Chefe de Equipe e para o ACC Bogotá, por meio do supervisor do turno e/ou Chefe do Centro de Controle a informação dos mesmos.

- 11.4 LHD. No caso da ocorrência de um LHD, esta será transmitida entre os pontos de contato do ACC Bogotá e do ACC Amazônico e será analisada de acordo com a classificação feita pela CARSAMMA.

## 12 CONTINGÊNCIAS

Além do exposto a seguir, deverão ser observadas as disposições contidas nos manuais de cada órgão ATS, no Doc. 4444, Capítulo 15, do anexo 11 da OACI, Anexo D desta Carta de Acordo; no Plano de contingência harmonizado, no caso de falha total ou parcial do Centro de Controle (Anexo 3 da presente Carta de Acordo) e outros documentos pertinentes.

### 12.1 CONTINGÊNCIA RVSM

- 12.1.1 No caso de apenas uma aeronave estar passando por uma contingência em voo, as mensagens de coordenação associadas serão proporcionadas oralmente mediante uma descrição da causa da contingência. As mensagens de coordenação associadas incorporam também os termos:

- a) Incapacidade RVSM devido a equipamento; ou
- b) Incapacidade RVSM devido à turbulência, quando for o caso.

#### 12.1.2 SUSPENSÃO DAS OPERAÇÕES RVSM

Os Supervisores do ACC Bogotá e do ACC Amazônico coordenarão os procedimentos para a suspensão da RVSM dentro das áreas afetadas na FIR Bogotá e na FIR Amazônica, onde existem relatos de pilotos sobre turbulência moderada e severa.

Dentro das áreas onde forem suspensos os procedimentos RVSM, a separação vertical mínima aplicável entre aeronaves será 2.000 pés e não se aplicará à separação lateral prescrita em 8.2.3.2 e 8.2.3.5 até a retomada dos procedimentos RVSM.

#### 12.1.3 NÍVEIS DE CONTINGÊNCIA

No caso de suspensão das operações RVSM entre os Centros de Controle de Bogotá e Amazônico, as aeronaves serão transferidas nos seguintes níveis, conforme apropriado:

- a) Nos pontos de transferência com níveis de voo ímpares serão usados, unicamente, os FL290, FL350 e FL410; e
- b) Nos pontos de transferência com níveis de voo pares serão usados, unicamente, os FL320 e FL380.

## 12.2 FALHA DE COMUNICAÇÃO

12.2.1 NOS SISTEMAS DE COORDENAÇÃO. No caso de falha dos circuitos orais ATS comutados, as coordenações ATS devem ser realizadas utilizando os meios alternativos com aviso de recebido na ordem de prioridade estabelecida em 9.2.2 anterior.

12.2.1.1 Se a coordenação de transferência não puder ser executada, o órgão transferidor notificará o piloto de que:

- a) o órgão adjacente não está ciente do seu voo, portanto autorização para operar naquele espaço aéreo controlado não é válida. Essa informação deve ser dada ao piloto logo que possível.
- b) caso o piloto decida continuar seu voo, poderá fazê-lo tão somente sob a sua responsabilidade e será também o responsável pelo trâmite da respectiva autorização de entrada na FIR adjacente.
- c) sempre que possível, será requerida ao piloto a comunicação ao órgão ATS transferidor quando for estabelecido contato com o órgão receptor.
- d) autorizará o voo de acordo com a FPL até o limite comum da FIR e realizará a transferência de comunicações pelo menos 5 (cinco) minutos antes do limite comum da FIR correspondente.

12.2.1.2 Quando surgirem dificuldades de comunicação para as coordenações ATS entre o ACC Bogotá e o ACC Amazônico, as aeronaves ingressarão nas FIR correspondentes nos pontos de transferência atribuídos, em voo nivelado e com as separações apropriadas consideradas no item 8 desta Carta de Acordo.

12.2.2 FALHA DE COMUNICAÇÃO TERRA-AR. Quando ocorra falha de comunicação Terra-Ar em qualquer um dos dois Centros de Controle, independentemente da publicação do respectivo NOTAM, o supervisor do ACC afetado ou quem fizer suas vezes assim procederá:

- a) Informará de imediato o ACC adjacente da falha nos sistemas de comunicação;
- b) Manterá os procedimentos de controle estabelecidos no item 8 do presente documento até que evacuem o tráfego aéreo evoluindo no espaço aéreo afetado;
- c) Informará ao ACC adjacente quando a falha de comunicação for sanada.

NOTA: No caso de falha de comunicação permanente, proceder-se-á de acordo com o Plano de Contingência apresentado no anexo 3 da presente Carta de Acordo.

## 12.3 INTERFERÊNCIA ILÍCITA OU EMERGÊNCIA A BORDO

12.4 Tão logo se saiba ou suspeite, por qualquer meio que uma aeronave está sendo objeto de interferência ilícita ou emergência a bordo e se preveja que a aeronave ingresse na FIR adjacente, serão feitas as coordenações entre os órgãos ATS, para assegurar a prioridade e segurança necessárias, permitindo, desta maneira, o planejamento do tráfego aéreo no espaço aéreo afetado, considerando a mudança brusca de rota, nível de voo ou o destino e a impossibilidade de mudança da frequência de controle.

## 12.5 FALHA DOS SISTEMAS DE VIGILÂNCIA DE ATS

Quando se apresenta falha no sistema de vigilância ATS do ACC Bogotá ou do ACC Amazônico, independentemente da publicação do respectivo NOTAM, o supervisor do ACC afetado assim procederá:

- a) Informará o ACC adjacente da falha do sistema de vigilância ATS e do período previsto de duração da mesma;

- b) Aplicará a separação estabelecida nos procedimentos de controle (Doc. 4444 ATM/501 (capítulo 5); e
- c) Notificará o ACC adjacente, assim que considerar operando novamente o sistema de vigilância de ATS.

NOTA: Em caso de surgirem, simultaneamente, mais de uma contingência, o supervisor do ACC afetado aplicará o procedimento descrito nas operações de contingência mais restritivas às operações aéreas.

### **13 SERVIÇO DE ALERTA**

Quando se proporcione o Serviço de Alerta e se tenha dúvidas sobre a posição da aeronave, a coordenação de tal serviço recairá sobre o ACC em cuja FIR se encontrava a aeronave no momento da última comunicação terra-ar.

O órgão de controle que tenha conhecimento de que uma aeronave se encontra em risco, ou tenha informação de baliza de emergências ELT, nas imediações do limite das áreas de responsabilidade, informará ao ACC adjacente, para que este, por sua vez, possa retransmiti-la aos órgãos ATC correspondentes.

### **14 REVISÕES**

Esta Carta de Acordo Operacional deverá ser revisada quando os procedimentos nela indicados forem afetados por emendas as normas, práticas recomendadas, procedimentos suplementares e planos regionais da OACI ou quando novas instalações de auxílios-rádio à navegação, comunicações e Serviços de Tráfego Aéreo. No caso de novas instalações e de modificações nas atuais, o início da ação irá corresponder ao Estado responsável. Com relação a qualquer outro caso, o Estado em questão deverá propor a alteração pertinente.

### **15 DIVULGAÇÃO**

- 15.1 A divulgação da presente Carta de Acordo Operacional e de qualquer outra modificação posterior deverá ser de conhecimento de todo pessoal ATC que presta os Serviços ATS nos órgãos correspondentes, pelo menos 15 (quinze) dias antes da data efetiva.
- 15.2 Este documento cancela a Carta de Acordo Operacional em vigor desde 4 de dezembro de 2009 e todas as publicações que sejam contrárias.

### **16 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS**

Não se aplica.

## 17 ANEXOS

## ANEXO 1

TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE ENTRE OS ACC BOGOTÁ E AMAZÔNICO

ROTAS ATS	TABELA DE NÍVEIS DESIGNADOS POR:		PONTOS DE TRANSFERÊNCIA	MÍNIMOS APLICÁVEIS PARA A SEPARAÇÃO LONGITUDINAL	
	ACC BOGOTÁ	ACC AMAZÔNICO		MINUTOS / DISTÂNCIA	OBSERVAÇÕES
	FL	FL			
UM778	ÍMPAR	PAR	ATATU	10'/80NM 5'	IMPAR: níveis semicirculares de 000° a 179° PAR: Níveis semicirculares de 180° a 359°
UA323	ÍMPAR	PAR	BRACO	10'/80NM 5'	
UM549	ÍMPAR	PAR	ABIDE	10'/80NM	
UM782	ÍMPAR	PAR	ABIDE	10'/80NM 5'	
UL655	ÍMPAR	PAR	ASAPA	10'/80NM 5'	
UL417	ÍMPAR	PAR	ARUXA	10'/80NM 5'	
UA301	ÍMPAR	PAR	LETICIA	10'/80NM 5'	

NOTA Não serão autorizadas alterações no plano de voo para aeronaves que se encontrem apenas a 10 (dez) minutos ou menos do ponto de transferência, sem autorização do centro de controle aceitante.

## ANEXO 2

TABELA DE REFERÊNCIA PARA A TROCA DE MENSAGENS ENTRE O ACC BOGOTÁ E O ACC AMAZÔNICO

TIPO DE MENSAGEM	CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE SE APLICA	TEMPO LIMITE PARA A TRANSMISSÃO	MEIOS A UTILIZAR
FPL	Todos os voos	Imediatamente após ser apresentado.	Sistema de Comunicação Fixa Aeronáutica.  RED AMHS
EST	Todos os voos	15 minutos antes do ETO no ponto de transferência.	Sistema de Comunicação Fixa Aeronáutica.  Circuito oral.  RED AMHS
CHG/CDN	Quando necessário	Tão logo seja possível, após ser produzida a circunstância.	Sistema de Comunicação Fixa Aeronáutica.  Circuito oral.  RED AMHS
ALR	Quando necessário	Tão logo seja possível, após ser produzida a circunstância.	Sistema de Comunicação Fixa Aeronáutica.  Circuito oral.  RED AMHS

### ANEXO 3

#### 1 PLANO DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA TOTAL OU PARCIAL DO ACC BOGOTÁ

O objetivo deste Plano de Contingência visa estabelecer procedimentos ATS para a entrada/saída de voos internacionais no espaço aéreo da FIR Bogotá, em caso de interrupção ou degradação significativa dos serviços de tráfego aéreo, mantendo um fluxo seguro e ordenado.

Considera-se dois níveis de contingência ATS:

**Contingência ATS moderada:** Significa que a degradação dos serviços de navegação aérea ainda mantém o uso da rede de rotas ATS da FIR Bogotá. Para essa finalidade se aplica separação descrita no item 1.6 do presente Plano de Contingência entre aeronaves ingressando e saindo da FIR Bogotá.

**Contingência ATS severa:** Significa que a interrupção ou degradação de serviços de navegação aérea não permite manter o fluxo rotineiro de voos internacionais da rede de rotas ATS de FIR Bogotá. Para esta finalidade se aplica a separação descrita no item 1.6 do presente Plano de Contingência entre aeronaves ingressando na FIR Bogotá e utilizará a rede de rotas simplificada.

##### 1.1 GENERALIDADES

Adicional ao procedimento descrito abaixo, tome nota das disposições contidas no RAC parte 6 do capítulo 2, nº 6.2.30, e capítulo 11, nº 6.11, do Doc 4444 (ATM 501, Emenda 4 Procedimentos para os Serviços de Tráfego Aéreo) capítulo 15; Anexo 11 (Serviços de Tráfego Aéreo) da OACI, Anexo D desta Carta de Acordo, dos Manuais de Operação de cada órgão ATC e outros documentos pertinentes.

Caso existam métodos de coordenação entre as FIR envolvidas com ou sem o serviço radar, aplicam-se disposições das Cartas de Acordo Operacionais.

Durante o período que dura a contingência, deverá ser emitido um NOTAM indicando as informações pertinentes.

##### 1.2 ESPAÇO AÉREO

O espaço aéreo afetado será definido pelos limites laterais e verticais da FIR envolvidas.

##### 1.3 PROCEDIMENTOS

No caso de não ser possível prover os Serviços ATS dentro da correspondente CTA-UTA-FIR, a autoridade competente da FIR em questão publicará NOTAM indicando o seguinte:

- a) Data, hora de início e duração prevista das medidas de contingência;
- b) Aplicar-se-á o Plano de Contingência da República correspondente e da FIR afetada;
- c) Instalações e serviços disponíveis;
- d) Procedimentos a serem seguidos pelos órgãos adjacentes,
- e) Procedimentos a serem seguidos pelos pilotos, que devem continuar a manter a escuta da frequência principal do setor em que estiver voando, se disponível, bem como a frequência de comunicação ar-ar 123,45 Mhz; e
- f) Qualquer outro detalhe relacionado à contingência que deva ser de conhecimento imediato dos usuários.

Formato do NOTAM:



### NOTAM DE INÍCIO DA CONTINGÊNCIA

NOTAM A XXXX/XX DEVIDO À INTERRUPTÃO DOS SERVIÇOS ATS, ATIVA-SE O PLANO DE CONTINGÊNCIA DO ESTADO XXX, NA FIR XXX, A PARTIR DA HORA XX, DATA XX, ATÉ (TEMPO ESTIMADO XX) MAIORES INFORMAÇÕES CONSULTEM O PLANO DE CONTINGÊNCIA DA REPÚBLICA XXX, PUBLICADO NA (AIP, AIC, ETC.).

Opcionalmente, podem ser incluídos no NOTAM outros aspectos do plano de contingência, como:

- a) Não se dispõe do Serviço Móvel Aeronáutico;
- b) Somente serão aceitos tráfegos aéreos que se encaminhem pela rede simplificada de rotas ATS e nos níveis de voo descritos no plano de contingência ativado;
- c) Os pilotos deverão manter escuta da frequência principal alocada ao setor em que voarem e da frequência ar-ar 123,45 MHz;
- d) Serão autorizados procedimentos de auto-transferência; e
- e) Não serão autorizados planos de voo repetitivos.

No caso em que os voos não possam cumprir com as especificações estabelecidas no plano de contingência, deverão replanejar ou relocar de rota, evitando a FIR em contingência.

### NOTAM DE CANCELAMENTO

NOTAM A XXXX/XX A PARTIR DE XXX DATA-HORA O PLANO DE CONTINGÊNCIA FOI CANCELADO. PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS ATS NORMALIZADA.

Quando se apresentar a contingência e houver a necessidade de aplicação de procedimentos de auto-transferência, o órgão ATS transferidor informará a tripulação da impossibilidade de comunicação com o órgão de controle aceitante.

Deve ser dada instrução à tripulação para realizar o procedimento de radiodifusão de informação em voo sobre o tráfego aéreo e deverá ser efetuado na frequência 123.45 da seguinte forma:

- a) cinco minutos antes de entrar na FIR aceitante, ou o mais cedo possível para as aeronaves que decolem de um aeródromo situado dentro dos limites laterais da FIR aceitante;
- b) cinco minutos antes de cruzar um ponto de notificação;
- c) cinco minutos antes de cruzar ou interceptar uma rota ATS;
- d) a intervalos de 20 (vinte) minutos entre pontos de notificação distantes;
- e) cinco minutos antes da mudança de nível de voo, sempre que possível;
- f) no momento da mudança de nível de voo; e
- g) qualquer outro momento em que o piloto julgar necessário.

NOTA: Nesta situação o piloto deverá efetuar consulta aos Controladores no Plano de Contingência publicado para cada Estado em suas AIP.

Ainda que os sistemas de vigilância ATS estejam fora de serviço deverá continua acionado o código SSR.

No período de contingência os órgãos ATS aceitarão os vôos cujo FPL não possam ser transmitidos sem embargo no exame de apresentação.

Em caso de necessidade de o piloto sobrevoar o espaço aéreo que esteja aplicando o presente plano de contingência, deverá aderir às disposições do anexo 11 (Serviços de Tráfego Aéreo) anexo C, item 3.1, mudança de nível de cruzeiro.

Este plano será desativado progressivamente, de acordo com as informações de normalização fornecidas pelo ACC da FIR correspondente.

#### 1.4 SEPARACÕES

Será proporcionada separação mínima, nos termos do anexo 2 (regulamento do ar) da OACI, apêndice 3, tabela de níveis de cruzeiro.

A FIR transferidora é responsável pela separação horizontal de modo que duas aeronaves ingressando pela mesma rota estejam separadas em, pelo menos, de 15 (quinze) minutos (120 NM) entre si.

#### 1.5 DATA DE EFETIVAÇÃO

Estabelecida na publicação do NOTAM.

**1.6 REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS DE CONTIGÊNCIA DA FIR BOGOTÁ**

<b>ROTAS</b>	<b>FIXO</b>	<b>RESTRICÇÕES</b>
<b>UA323</b>	<b>BRACO</b>	<p>1. O ACC Amazônico entregará ao ACC Bogotá as aeronaves em BRACO com nível de cruzeiro único FL340 no sentido SUL-NORTE.</p> <p>2. O ACC Bogotá entregará ao ACC Amazônico as aeronaves em BRACO com nível de cruzeiro único FL310 no sentido NORTE-SUL.</p> <p>3. Capacidade de tráfego na rota: uma aeronave a cada 15 (quinze) minutos em BRACO. Os respectivos supervisores podem, de mútuo acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos.</p>
<b>UA301</b>	<b>LET</b>	<p>1 O ACC Amazônico entregará a aeronave ao ACC Bogotá em LETICIA no nível de voo exclusivo FL360 no sentido SUL-NORTE.</p> <p>2. O ACC Bogotá entregará a aeronave ao ACC Amazônico em LETICIA no nível de voo exclusivo FL330 no sentido NORTE-SUL.</p> <p>3. Capacidade de tráfego na rota: uma aeronave a cada 15 (quinze) minutos em LET. Os respectivos supervisores, de mútuo acordo, poderão aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos.</p>

## REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS DE CONTIGÊNCIA NA FIR AMAZÔNICA

ROTAS	NÍVEIS ACERTADOS	RESTRICÇÕES	ROTAS
UA323 (BRACO)	Sentido FIR BOG – FIR AMAZÔNICA: níveis <b>ÍMPARES</b> que serão informados e coordenados mediante NOTAM correspondente.	15 (quinze) minutos, independentemente do nível de voo	1. Em caso de falha total da FIR Amazônica, NÃO se aceitará tráfego por esta rota. 2. Os respectivos supervisores poderão, de comum acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos.
	Sentido FIR AMAZÔNICA – FIR BOG: níveis <b>PARES</b> que serão informados e coordenados mediante NOTAM correspondente .	Não se aplica	
UM549 (ABIDE)	Sentido FIR AMAZÔNICA – FIR BOG: níveis <b>PARES</b> que serão informados e coordenados mediante NOTAM correspondente .	15 (quinze) minutos, independentemente do nível de voo	1. Os respectivos supervisores poderão, de mútuo acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos.
	Sentido FIR BOG – FIR AMAZÔNICA: níveis <b>ÍMPARES</b> que serão informados e coordenados mediante NOTAM correspondente	Não se aplica	
UL655 (ASAPA)	Sentido FIR AMAZÔNICA – FIR BOG: níveis <b>PARES</b> que serão informados e coordenados mediante NOTAM correspondente	15 (quinze) minutos, independentemente do nível de voo	1. Os respectivos supervisores poderão, de mútuo acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos.
	Sentido FIR BOG – FIR AMAZÔNICA: níveis <b>ÍMPARES</b> que serão informados e coordenados mediante NOTAM correspondente	Não se aplica	
UA301 (LET)	Sentido FIR AMAZÔNICA – FIR BOG: níveis <b>PARES</b> que serão informados e coordenados mediante NOTAM correspondente.	15 (quinze) minutos, independentemente do nível de voo	1. Em caso de falha total da FIR Amazônica, NÃO se aceitará tráfego por esta rota. 2. Os respectivos supervisores poderão, de comum acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 (quinze) minutos
	Sentido FIR BOG – FIR AMAZÔNICA: níveis <b>ÍMPARES</b> que serão informados e coordenados mediante NOTAM correspondente	Não se aplica	

## ANEXO 4

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE BRASIL E COLÔMBIA**  
**PLANO DE CONTINGÊNCIA ENTRE BRASIL E COLÔMBIA**  
**MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA TOTAL OU PARCIAL NA FIR AMAZÔNICA**

**1 FIR ENVOLVIDAS**

Amazônica e Bogotá

**2 GENERALIDADES**

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

**2.2** O órgão nacional de contingência ATM, designado pela Administração do Brasil, destinado ao desenvolvimento de monitoramento, responsável pelo cumprimento do plano de contingência e pela coordenação de contingência é:

Denominação do Órgão: Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA).

Pessoa de 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

E-mail: gnac@cgna.gov.br

Pontos de contato com o ACC Amazônico:

Telefones: 55 92 36525318; 55 92 36521401.

REDDIG Região Belém: 3651.

REDDIG Região Manaus: 3653.

REDDIG Região Porto Velho: 3655.

AFTN: SBAZZQZX.

**2.3** No caso de falha nas comunicações ar-terra, os serviços de tráfego aéreo utilizarão frequências VHF e HF disponíveis, respectivamente, em cada ACC ou APP que tenha recebido a atribuição de prestar os serviços ATS em determinado trecho do espaço aéreo, frequências essas contidas nas publicações em vigor ou ainda, em qualquer outra designada pelo Órgão Central (CGNA).

**2.4** Os procedimentos operacionais específicos para a FIR Amazônica, em caso de contingência, serão ativados pelo CGNA, por meio da publicação de NOTAM específico.

**3 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AOS ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS**

**3.1** Transmitir, de acordo com os procedimentos normais previstos, as mensagens de tráfego aéreo para o ACC em contingência, assim como uma mensagem de estimado (EST) para a primeira FIR subsequente à FIR em contingência.

**3.2** Autorizar a entrada de uma aeronave na FIR em contingência, de acordo com o previsto no Apêndice A, empregando, no mínimo, uma separação longitudinal de 15 minutos no mesmo fixo, independentemente do nível de voo. Dependendo da diferença de velocidade e do tempo de voo no trecho em contingência e do nível de degradação dos Serviços, os respectivos Supervisores poderão, de comum acordo, aumentar ou diminuir a separação longitudinal de 15 minutos sem prejuízo das separações regulamentares.

**3.3** Aguardar as orientações do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA), para a aplicação dos ajustes nas medidas de contingência correspondentes, até o momento em que o sistema volte à normalidade.

**3.4** Coordenar com os órgãos ATS da FIR em contingência, de acordo com as orientações do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, através dos circuitos de coordenação ATS ou outros disponíveis, com pelo menos 30 (trinta) minutos de antecedência, as horas estimadas sobre os pontos de entrada da FIR em contingência.

**3.5** No caso de uma interrupção total, tomar providências para que as aeronaves só entrem na FIR em contingência de acordo com o previsto no Apêndice A.

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

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

**3.8** Observar que, em caso de uma interrupção total ou parcial na prestação dos serviços de tráfego aéreo, se suspenderá a entrada na FIR em contingência até que seja avaliada a situação e ativado o Plano de Contingência pelo Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea – Órgão Central.

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

#### **4 DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS ÀS AERONAVES**

**4.1** Só serão permitidos voos sob regras de voo IFR das aeronaves que estejam realizando voos de transporte aéreo regular nacional ou internacional, voos de busca e salvamento, aeronaves de Estado e voos de evacuação e auxílio.

**4.2** Observar que, durante a ativação deste Plano, somente as aeronaves aprovadas RVSM poderão voar entre os FL 290 e FL 410.

**4.3** Caso ocorra uma interrupção parcial, manter escuta permanente na frequência VHF, HF ou outra designada, além da frequência, de Procedimentos de Radiodifusão e de Informação de Vôo Ar-Ar (123.45 Mhz) e reportar qualquer manobra de subida ou descida exigida. A mensagem deverá conter: identificação da aeronave, posição, nível abandonado, nível que cruza e outras informações relevantes.

**4.4** Manter as luzes de navegação e de anticolisão continuamente acesas enquanto sobrevoa a FIR em contingência.

**4.5** Selecionar o código 2000, caso não tenha sido designado anteriormente outro código SSR.

**4.6** Possuir obrigatoriamente o TCAS.

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

## **5 PUBLICAÇÃO DE NOTAM**

**5.1** As disposições aplicáveis aos Órgãos ATS e às aeronaves que decolam, pousam ou sobrevoam as FIR do Brasil, em função de uma falha parcial ou total na prestação dos serviços de tráfego aéreo, serão ativadas pelo CGNA, por meio da publicação de NOTAM específico, o qual será emitido em 48 horas antes do início da contingência, se possível.

## **6 PROCEDIMENTOS DE AUTOTRANSFERÊNCIA**

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

### **6.1.1 O órgão ATS deverá:**

- a) informar ao piloto a indisponibilidade de Serviço Fixo com o órgão ATS aceitante; e
- b) fornecer as informações e instruções necessárias para que o piloto obtenha contato com o órgão aceitante.

### **6.1.2 O piloto deverá:**

- a) tentar contato com o órgão aceitante, com, pelo menos, 5(cinco) minutos de antecedência do ETO no fixo de transferência;
- b) informar ao órgão ATS que está fazendo uma autotransferência; e
- c) transmitir as seguintes informações: identificação da aeronave, procedência, destino, rota, nível de voo, código transponder, estado de aprovação RVSM e estimado do fixo de autotransferência.

## **7 LIMITE DE AUTORIZAÇÃO**

**7.1** Quando os órgãos ATS não puderem realizar as coordenações de tráfego aéreo devido à falha da rede fixa de comunicações, porém dispõem de cobertura de comunicações para o Serviço Móvel, a autorização de tráfego terá validade até o ponto de transferência de controle, com a condição de autotransferência realizada pelo piloto.

**Apêndice A - REDE SIMPLIFICADA DE ROTAS NO CASO DE CONTINGÊNCIA NA FIR AMAZÔNICA**

<b>PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA ENTRE OS ACC AMAZÔNICO E BOGOTÁ</b>				
<b>CONTINGÊNCIA PARCIAL NA FIR AMAZÔNICA</b>				
<b>ORIGEM</b>	<b>DESTINO</b>	<b>ROTA/SEGMENTO</b>	<b>TRANSFERÊNCIA / AUTOTRANSFERÊNCIA</b>	
			<b>FIXO</b>	<b>FL DE VOO</b>
FIR BOGOTÁ	TMA MANAUS	BRACO UA323	BRACO	A ser designado pelo ATC/CGNA
		*NDB YAU W12	NDB YAU	A ser designado pelo ATC/CGNA
TMA MANAUS	FIR BOGOTÁ	UA323 BRACO	BRACO	A ser designado pelo ATC/CGNA
		*W12 VOR YAU	VOR YAU	A ser designado pelo ATC/CGNA

\* A rota W12 não se aplica à FIR Bogotá por ser de nível inferior.

<b>CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR AMAZÔNICA</b>				
<b>ORIGEM</b>	<b>DESTINO</b>	<b>ROTA/SEGMENTO</b>	<b>TRANSFERÊNCIA / AUTOTRANSFERÊNCIA</b>	
			<b>FIXO</b>	<b>FL DE VOO</b>
FIR BRASÍLIA	FIR BOGOTÁ	UM549 ABIDE	ABIDE	A ser designado pelo ATC/CGNA
FIR BOGOTÁ	FIR BRASÍLIA	ABIDE UM549	ABIDE	A ser designado pelo ATC/CGNA
		ASAPA UL655	ASAPA	A ser designado pelo ATC/CGNA
FIR LA PAZ	FIR BOGOTÁ	UA301 VOR/NDB LET	VOR/NDB LET	A ser designado pelo ATC/CGNA
FIR BOGOTÁ	FIR LA PAZ	VOR/NDB LET UA301	VOR/NDB LET	A ser designado pelo ATC/CGNA

## 9 ASSINATURA

Assinada em Lima, Peru, em 02 de dezembro de 2014.

Como Representante da Colombia:

\_\_\_\_\_  
 CR. JUAN CARLOS ROCHA BOTERO  
 Diretor de Serviços a Navegação Aérea

\_\_\_\_\_  
 Abg. JUAN CARLOS RAMÍREZ G.  
 Chefe do Grupo Aeronavegação Central

Como Representante do Brasil:

\_\_\_\_\_  
 LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO Cel Av  
 Adjunto do SDOP DECEA Brasil



### **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.