

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-97

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA PARAMARIBO
E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO**

2022

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-97

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA PARAMARIBO
E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA
AMAZÔNICO**

2022



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

PORTARIA DECEA Nº 562/DNOR1, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2022.

Aprova a edição da Circular que divulga Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Paramaribo e o Centro de Controle de Área Amazônico.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 21, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da CIRCEA 100-97, “Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Paramaribo e o Centro de Controle de Área Amazônico”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 2 de janeiro de 2023.

Ten Brig Ar JOÃO TADEU FIORENTINI
Diretor-Geral do DECEA

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	7
1.1	FINALIDADE	7
1.2	ÂMBITO.....	7
2	TRANSCRIÇÃO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....	8
3	DISPOSIÇÕES FINAIS	9
	REFERÊNCIAS	10
	Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional.....	11

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular tem por finalidade divulgar a Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Paramaribo e o Centro de Controle de Área Amazônico, que estabelece procedimentos operacionais para coordenação e roteamento de tráfego aéreo entre as FIR Paramaribo e Amazônica.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional se aplicam aos Centros de Controle de Área Paramaribo e Amazônico, produzindo efeitos nas operações aéreas que cruzam os limites comuns da UTA/CTA/FIR Paramaribo e Amazônica.

2 TRANSCRIÇÃO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

O Anexo desta Circular apresenta a transcrição (com ajustes editoriais em prol da clareza e sistematização de seu conteúdo) da Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área Paramaribo e o Centro de Controle de Área Amazônico.

3 DISPOSIÇÕES FINAIS

3.1 As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas por meio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer> ou <https://publicacoes.decea.mil.br>, acessando o *link* específico da publicação.

3.2 Os casos não previstos nesta Instrução deverão ser submetidos ao Sr. Diretor-Geral do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica. **Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica:** NSCA 5-1. Rio de Janeiro, 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **Elaboração e Padronização das Publicações do SISCEAB:** ICA 5-8. Rio de Janeiro, 2018.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **Orientações para Elaboração de Carta de Acordo Operacional:** CIRCEA 63-5. Rio de Janeiro, 2014.

Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA PARAMARIBO E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA AMAZÔNICO

1 INTRODUÇÃO

1.1 DATA DE EFETIVAÇÃO

28 de julho de 2022.

1.2 OBJETIVO

O objetivo desta Carta de Acordo Operacional é estabelecer procedimentos operacionais para coordenação e roteamento de tráfego aéreo entre as FIR Paramaribo e Amazônica.

1.3 ÂMBITO

1.3.1 Os procedimentos contidos nesta CAOp suplementam ou detalham, quando necessário, os descritos nos documentos pertinentes da OACI e serão aplicados a todas as aeronaves que cruzam os limites comuns da UTA/CTA/FIR Paramaribo e Amazônica.

1.3.2 Exceto como previsto no item 1.3.1, quando ocorrer uma interrupção total ou parcial do ATS, os procedimentos destacados nesta CAOp (Anexo B, “Resumo dos Procedimentos de Contingência ATS”) devem ser aplicados, além daqueles publicados nos Planos de Contingência de ambas as FIR, conforme disponíveis na AIP Brasil e AIP/SUP Suriname.

2 PROCEDIMENTOS DE CONTROLE

NOTA: Os procedimentos de controle são demonstrados no Anexo B desta CAOp.

2.1 ROTEAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO

Exceto quando coordenações forem realizadas individualmente para cada tráfego fora de rotas ATS, o tráfego aéreo entre as FIR Paramaribo e Amazônica deve ser conduzido ao longo das rotas ATS publicadas nas respectivas AIP.

2.2 DESIGNAÇÃO DOS NÍVEIS DE VOO – ALOCAÇÃO DOS NÍVEIS DE VOO NÃO RVSM

Exceto quando coordenado de outra forma, o ACC Amazônico e o ACC Paramaribo devem designar níveis de voo para as aeronaves não RVSM de acordo com o rumo magnético correspondente, para aeronaves operando no FL280 e/ou abaixo e no FL430 e/ou acima, de acordo com a tabela de níveis de voo, conforme Apêndice 3 do Anexo 2 da Convenção de Aviação Civil Internacional.

2.3 SEPARAÇÃO

2.3.1 SEPARAÇÃO HORIZONTAL

2.3.1.1 Separação longitudinal

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

A separação longitudinal mínima a ser aplicada, entre os voos transferidos no mesmo nível de voo e na mesma rota ATS ou trajetórias convergentes, não poderão ser inferiores às especificadas no Anexo A desta CAOp.

2.3.1.2 Separação lateral

2.3.1.2.1 As aeronaves voando em rotas ATS adjacentes serão naturalmente consideradas separadas lateralmente entre si e não será exigida a aplicação do mínimo de separação longitudinal estabelecido nesta CAOp.

2.3.1.2.2 As aeronaves RNAV 5 estabilizadas em rotas RNAV 5 paralelas ou divergentes, espaçadas, pelo menos, por 30NM, são consideradas separadas lateralmente, de acordo com o estabelecido no DOC 9613 da OACI sobre a separação mínima recomendada entre aeronaves RNAV 5.

2.3.1.2.3 Levando em consideração o item acima, os voos estabilizados nas rotas RNAV 5 (UL452, UL776, UL462 e UL576) no mesmo nível de voo e com o mesmo estimado para cruzamento do limite comum entre as FIR, serão aprovados pelo ACC aceitante, exceto em casos de desvios meteorológicos ou outras dificuldades técnicas ou operacionais.

2.3.2 SEPARAÇÃO VERTICAL

A separação vertical mínima será a indicada na tabela 1.

Tabela 1 – Separação Vertical Mínima

Aeronave	Separação		
	Abaixo do FL 290 (exclusive)	FL 290 – FL 410	acima FL 410 (exclusive)
RVSM	1000 pés	1000 pés	2000 pés
Não RVSM		2000 pés	

2.4 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADE ATS

Exceto quando coordenado de outra forma, a transferência de responsabilidade para aeronaves operando entre as UTA/CTA/FIR Paramaribo e Amazônica serão os limites comuns ou os Pontos de Transferência de Controle (TCP) das rotas ATS, conforme tabela 2.

Tabela 2 – TCP das Rotas ATS

ROTA ATS	TCP
UL452	TONOM
UL776	NDB TIRIOS (TIR)
UL462	GENAT
UL576	NISKI
UL306	NISKI

3 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

3.1 GENERALIDADES

3.1.1 As coordenações entre o ACC Paramaribo e o ACC Amazônico devem ser feitas de acordo com os padrões, as práticas recomendadas e os procedimentos descritos pela OACI.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

3.1.2 O meio primário de coordenação para todo tráfego aéreo ativo entre a FIR Paramaribo e a FIR Amazônica deve ser o circuito direto de comunicação (REDDIG).

NOTA 1: A língua primária usada para coordenações ATS entre o ACC Paramaribo e o ACC Amazônico será o inglês.

NOTA 2: Quando disponível, os dados de coordenação poderão ser realizados via AIDC.

3.1.3 Todas as coordenações e/ou aprovações envolvendo os tráfegos ativos devem ser feitas com o órgão ATS apropriado com, no mínimo, 20 minutos e, no máximo, 60 minutos antes do estimado para o TCP ou para o limite comum entre as FIR.

3.1.4 Mensagens de Partida e Chegada podem ser requeridas para voos VFR cruzando os limites comuns entre as FIR Paramaribo e Amazônica.

3.1.5 Exceto conforme descrito no item 3.1.2, o AMHS deverá ser usado para transmissão de todas as mensagens ATS, planos de voo e mensagens associadas.

3.1.6 A apresentação e difusão de planos de voo devem estar de acordo com o DOC 4444 PANS-ATM.

3.1.7 Se o órgão ATS e/ou os despachantes de voo não puderem encaminhar o plano de voo via AMHS dentro de um período suficiente que permita sua análise e tratamento, todos os esforços devem ser feitos para a cópia e transmissão da informação desse plano de voo mediante qualquer meio de comunicação apropriado, tais como aqueles indicados na tabela 3.

Tabela 3 – Telefones Operacionais do ACC Paramaribo e do ACC Amazônico

AMHS PARAMARIBO	SMPMZQZX SMJPZFX
Fax ACC Paramaribo	+597-325453
Supervisor ACC Paramaribo	+597-325203 +597-325176
Fax AIS Paramaribo	+597 325103
AMHS AMAZÔNICO	SBAZZQZX
Supervisor ACC Amazônico	+55 (92) 3652-5318
AIS ACC Amazônico	+55 (92) 3652-5373
Chefe de Equipe do ACC Amazônico	+55 (92) 3652-5740
ACC Amazônico / Região Belém	+55 (92) 3652-5316
ARCC Amazônico	+55 (92) 3652-5700

3.1.8 Se a coordenação e a transferência de tráfego com o ACC adjacente não for possível devido a problemas na comunicação entre os órgãos ATS, o ACC transferidor deverá solicitar à aeronave que realize sua própria coordenação e transferência. Nesse caso, os seguintes procedimentos devem ser seguidos:

- a) tráfegos IFR deverão ser autorizados a um ponto dentro da área de responsabilidade do ACC transferidor em um nível de voo apropriado, de acordo com esta CAO, e a aeronave deverá ser solicitada a contatar o ACC aceitante e obter autorização para ingresso no espaço aéreo sob sua jurisdição;

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

- b) o ACC aceitante deve autorizar a aeronave em sua área de responsabilidade e não deverá autorizar mudanças de nível ou rota até que o tráfego informe que o ACC transferidor aceitou a mudança solicitada; e
- c) o ACC aceitante deve instruir a aeronave a reportar o ACC transferidor quando cruzar os limites comuns ou o TCP.

3.1.9 Exceto quando coordenado de outra forma, o ACC transferidor não deverá realizar qualquer mudança na rota da aeronave, velocidade ou nível de voo quando o tráfego estiver a menos de 10 minutos para o TCP ou para o limite comum entre as FIR.

3.1.10 Mudanças de 3 minutos ou mais no estimado para o limite entre as FIR Paramaribo e Amazônica devem ser coordenadas pelo ACC transferidor.

3.1.11 Todos os meios alternativos de coordenação requerem a aquiescência do ACC receptor.

3.2 INFORMAÇÕES A SEREM ENCAMINHADAS PELOS ÓRGÃOS ATS

O ACC Paramaribo e o ACC Amazônico deverão encaminhar as informações a seguir ao ACC receptor, na ordem descrita abaixo:

- a) identificação da Aeronave;
- b) tipo da Aeronave;
- c) aeródromo de Partida;
- d) aeródromo de Destino;
- e) rota do Voo;
- f) estimado para o limite ou para o TCP;
- g) nível de Voo;
- h) número Mach designado, TAS ou IAS, conforme aplicável; e
- i) quando disponível, código transponder.

3.3 COORDENAÇÃO PARA OPERAÇÕES RVSM

3.3.1 A Mensagem de Estimado (EST) deverá ser transmitida para todos os voos que cruzarem os limites comuns entre as FIR com, pelo menos, 60 minutos antes do estimado para o limite ou para o TCP quando aeronaves não aprovadas RVSM tiverem a intenção de operar nos espaços aéreos RVSM, a fim de facilitar o planejamento da integração desse tráfego, de acordo com a separação vertical mínima de 2000 pés.

3.3.2 Uma indicação clara deverá ser feita quanto ao *status* de autorização da aeronave não aprovada RVSM e sobre o seu pedido para um tratamento especial em complemento à mensagem de estimado:

- a) como uma confirmação do dado preenchido no plano de voo;
- b) para antecipar os casos de degradação de performance do sistema de planos de voo; e

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

- c) para antecipar os casos e tomar ações, conforme necessário, se o órgão aceitante não houver recebido o plano de voo.

3.3.3 Quando um processo de coordenação oral estiver sendo usado, o ACC que estiver transmitindo a mensagem de estimado deverá incluir, na mesma transmissão, a informação contida no campo 18 do plano de voo nas operações RVSM.

3.3.4 Se aplicável, no final da mensagem de estimado, o termo *NEGATIVE RVSM* ou *NEGATIVE RVSM, STATE AIRCRAFT* ou *NEGATIVE RVSM, HUMANITARIAN FLIGHT* ou *NEGATIVE RVSM, MAINTENANCE FLIGHT* ou *NEGATIVE RVSM, FERRY FLIGHT* deverão ser incluídas.

3.3.5 Se somente uma aeronave experimentar contingências em voo, a mensagem de coordenação associada deverá ser provida oralmente com a descrição da razão para a contingência. As mensagens de coordenação associadas deverão incluir um dos termos a seguir, conforme apropriado:

- a) *RVSM inability due to equipment failure*; ou
b) *RVSM inability due to turbulence*.

3.4 SUSPENSÃO DAS OPERAÇÕES RVSM

3.4.1 Os ACC Paramaribo e Amazônico deverão coordenar os procedimentos para a suspensão das operações RVSM na área afetada de suas respectivas FIR, devido à previsão ou reporte de turbulência severa ou moderada. Dentro dessas áreas onde os procedimentos RVSM forem suspensos, o mínimo de separação vertical entre todas as aeronaves deverá ser de 2000 pés.

NOTA: Quando existir uma previsão meteorológica de turbulência severa dentro do espaço aéreo RVSM, o ACC responsável determinará se o espaço aéreo RVSM deve ser suspenso e, caso seja necessário, determinará o período e especificará nível(níveis) de voo e/ou a área. Tal situação deverá ser coordenada imediatamente com o ACC adjacente.

3.4.2 No caso de suspensão das operações RVSM, serão utilizados os níveis de cruzeiro indicados na tabela 4.

Tabela 4 – Níveis de Voo para o caso de suspensão das operações RVSM

Rumo Magnético	000° a 179°	180° a 359°
Nível de Voo	FL 290	
		FL 320
	FL 350	
		FL 380
	FL 410	

3.5 COMUNICAÇÕES

3.5.1 A transferência das comunicações ar-solo com uma aeronave deverá ser realizada no limite comum entre as FIR ou no TCP relacionado com a rota do tráfego. Exceções serão

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

feitas quando procedimentos de contingência forem aplicados, conforme solicitação do ACC aceitante.

3.5.2 O ACC aceitante não precisará notificar o ACC transferidor quando as comunicações ar-solo forem estabelecidas, a menos quando solicitado.

3.5.3 As transferências de comunicações ar-solo devem ser feitas utilizando-se as frequências indicadas na tabela 5.

Tabela 5 – Frequências de comunicação ar-solo

ACC	Deverá transferir as aeronaves utilizando...	
	Frequência Primária	Frequência Secundária
ACC Paramaribo	123.65 MHz (SBAZ)	125.05 MHz (SBAZ)
ACC Amazônico	123.90 MHz (SMPM)	133.30 MHz (SMPM)

3.6 COORDENAÇÃO ATFM

3.6.1 Sempre que necessário, medidas ATFM poderão ser adotadas para regular o fluxo de tráfego aéreo entre as FIR Paramaribo e Amazônica. Se factível, todas as coordenações para a aplicação dessas medidas deverão ser feitas com, pelo menos, 30 minutos antes do início de sua aplicação.

3.6.2 A coordenação de medidas ATFM entre os ACC deverá contar, pelo menos, com as seguintes informações:

- a) a identificação o órgão ATS requerente;
- b) hora estimada para o início da aplicação das medidas ATFM;
- c) se possível, o estimado da duração da aplicação da medida ATFM;
- d) o fim da medida ATFM;
- e) os aeródromos, os órgãos ATC, setores, TMA e/ou as FIR envolvidos com a aplicação da medida ATFM; e
- f) os tipos de separação associados à aplicação da medida ATFM, isto é, por tempo, distância, radar e não radar.

3.6.3 Os supervisores dos ACC devem garantir, em coordenação com a Célula de Gerenciamento de Fluxo (FMC) ou com o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), conforme aplicável, que os ATCO sob sua responsabilidade estejam cientes das medidas adotadas.

3.6.4 Para a coordenação das medidas ATFM, os números telefônicos previstos no item 3.1.7 deverão ser utilizados.

4 REVISÃO

4.1 Esta CAO será revisada quando ocorrer modificações nos padrões, nas práticas recomendadas ou nos procedimentos regionais suplementares da OACI, ou na ocorrência de modificações nos canais de comunicações, serviços de tráfego aéreo ou na estrutura de espaço aéreo que possam afetar os procedimentos estabelecidos neste acordo.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

4.2 No caso de mudanças nos padrões da OACI, o ACC Paramaribo ou o ACC Amazônico iniciará a alteração deste acordo e, em caso de novas instalações ou modificações nas existentes, o órgão responsável pela mudança também será responsável por iniciar a modificação desta CAOp.

4.3 Para qualquer outro assunto em que se identifique a necessidade de mudança deste acordo, o órgão interessado deverá propor a revisão pertinente.

5 PUBLICAÇÃO

A divulgação desta Carta de Acordo Operacional e suas modificações subsequentes deverá ser realizada na íntegra, de acordo com os procedimentos de cada administração. O respectivo órgão ATS deverá solicitar a inclusão, em AIP, das partes que forem de interesse dos usuários, caso julgue necessário.

6 CANCELAMENTO

Esta CAOp cancela todos os acordos prévios entre o ACC Paramaribo e o ACC Amazônico.

7 ASSINATURA DA CARTA DE ACORDO

Esta Carta de Acordo foi assinada pelo representante do ACC Paramaribo aos quatorze dias do mês de julho de 2022 e pelo representante do ACC Amazônico aos dezoito dias do mês de julho de 2022.

Representante do Brasil:

Representante do Suriname:

José Eduardo da Silva Nunes - 1º Ten Esp CTA
Chefe do ACC Amazônico

Sr. Sabajo Clyde
Chefe ATS Interino ACC Paramaribo

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

Anexo A - Tabela de Referência para a Transferência de Responsabilidade

Rota ATS	Níveis de Voo a serem designados:		TCP Acordado	Separação Longitudinal Mínima Aplicada	
	SMPM	SBAZ		Long SM ¹	Observação
	FL	FL			
UL452	ÍMPAR	PAR	TONOM 01° 57' 45 N 056° 29' 36 W	40 NM GNSS	a) se não for possível aplicar a separação mínima RNAV de 40 NM, por razões técnicas ou operacionais, uma separação mínima de 80 NM ou 10 minutos entre as aeronaves no mesmo nível e na mesma rota deverá ser aplicada; e b) a separação mínima de 10 minutos aumentará para 15 minutos quando ocorrer uma falha nas comunicações orais diretas dos órgãos ATS.
UL776	ÍMPAR	PAR	TIRIÓS (TIR NDB) 02° 13' 08.40" N 055° 56' 30.60" W		
UL462	ÍMPAR	PAR	GENAT 02° 30' 34.91" N 055° 20' 28.52" W		
UL576	PAR	ÍMPAR	NISKI 02° 28' 16.80" N 054° 41' 31.80" W		
UL306	PAR	ÍMPAR	NISKI 02° 28' 16.80" N 054° 41' 31.80" W		

¹ Long SM: Separação Longitudinal Mínima.

NOTA 1: Exceto quando coordenado de outra maneira, esta tabela de referência será utilizada como procedimento padrão.

NOTA 2: Quando a coordenação entre o Amazônico e Paramaribo envolver uma separação de tráfego aéreo com menos de 10 minutos, usando a técnica do número Mach, o ACC transferidor deverá avisar o ACC aceitante usando, imediatamente após repassar o estimado, a seguinte fraseologia: “40 NM longitudinal distance minimum in use”.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

Anexo B - Resumo dos Procedimentos de Contingência

Rede de Rotas para o caso de uma Contingência na FIR Amazônica				
Procedimento de Contingência entre o ACC Paramaribo e o ACC Amazônico				
CONTINGÊNCIA PARCIAL DA FIR AMAZÔNICA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/SEGMENTO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			TCP	NÍVEL DE VOO
FIR PARAMARIBO	FIR BRASÍLIA	TONOM UL452 TOPAM	TONOM	A ser designado pelo ATC
	FIR LIMA	NISKI UL306 NUXUM	NISKI	A ser designado pelo ATC
FIR LIMA	FIR PARAMARIBO	NUXUM UL306 NISKI	NISKI	A ser designado pelo ATC
FIR BRASÍLIA	FIR PARAMARIBO	TOPAM UL452 TONOM	TONOM	A ser designado pelo ATC
		TIR UL776	TIRIOS	A ser designado pelo ATC
		TONOM UL452	TONOM	A ser designado pelo ATC
CONTINGÊNCIA TOTAL NA FIR AMAZÔNICA				
ORIGEM	DESTINO	ROTA/SEGMENTO	TRANSFERÊNCIA/ AUTOTRANSFERÊNCIA	
			TCP	NÍVEL DE VOO
FIR PARAMARIBO	FIR BRASÍLIA	TONOM UL452 TOPAM	TONOM	FL300, FL320, FL340
FIR BRASÍLIA	FIR PARAMARIBO	TOPAM UL452 TONOM	TONOM	FL310, FL350, FL370

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

INTERRUPÇÃO TOTAL DO ATS NO ESPAÇO AÉREO DE PARAMARIBO

No evento de uma interrupção total do ATS no espaço aéreo de Paramaribo, os operadores das aeronaves deverão preencher o plano de voo usando as Rotas de Contingência Alternativas (CR) listadas na tabela a seguir, a fim de que possam operar no espaço aéreo sob jurisdição do ACC Paramaribo.

ROTAS ATS ATUAIS	ROTAS DE CONTINGÊNCIA	FIR ENVOLVIDAS
KOXAM-UA312-TONOM e vice-versa	Não aplicável	SYGC-SMPM-SBAZ
ILRAV-UL462-GENAT e vice-versa	Não aplicável	SYGC-SMPM-SBAZ
TRAPP-UL576-ZY-UL576 NISKI e vice-versa	Não aplicável	TTZP-SMPM-SBAZ
MILUX-UM786-TRAPP e vice-versa	Não aplicável	SOOO-SMPM-TTZP
DOLRO-UM791-ISUTO e vice-versa	CR1: DOLRO-UM791-ISUTO e vice-versa (F370, F360)	TTZP-SMPM-SOOO
ASASO-UL452-TONOM e vice-versa	CR2: ASASO-UL452-TONOM e vice-versa (F350, F360)	SYGC-SMPM-SBAZ
MIKOK-UG443-ZY-GEBON/ G443 e vice-versa	CR3: MIKOK-UG443-ZY-GEBON/ G443 e vice-versa (F300, 290) <i>Para aeronaves que chegam e partem de SMJP</i>	SOOO-SMPM-SYGC
GEKOS-UG449-ZY-VILAS/ G449 e vice-versa	CR4: GEKOS-UG449- ZY-VILAS/ G449 e vice-versa (F340, F350) <i>Para aeronaves que chegam e partem de SMJP</i>	SYGC-SMPM-SOOO
TRAPP-UA555-BUXEX e vice-versa	CR5: TRAPP-UA555-BUXEX e vice-versa (F340, F330)	TTZP-SMPM-SOOO
DIMAS-UL306-NISKI e vice-versa	CR6: DIMAS-UL306-NISKI e vice-versa (F320, F310, F390, F400, F410)	SOOO-SMPM-SBAZ
UMREM-UM527-TRAPP e vice-versa	CR7: UMREM-UM527-TRAPP e vice-versa (F310, F320, F390, F400, F410)	SYGC-SMPM-TTZP/NY
ESNUV-UL776-TIRIOS e vice-versa	CR8: ESNUV-UL776-TIRIOS e vice-versa (F370, F380)	SYGC-SMPM-SBAZ