

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-93

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ
(ESTADO PLURINACIONAL DA BOLÍVIA) E O
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA
(REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) COM
RELAÇÃO AOS AERÓDROMOS DE CORUMBÁ
(SBCR) E PUERTO SUÁREZ (SLPS)**

2022

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-93

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE O
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA LA PAZ
(ESTADO PLURINACIONAL DA BOLÍVIA) E O
CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA
(REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) COM
RELAÇÃO AOS AERÓDROMOS DE CORUMBÁ
(SBCR) E PUERTO SUÁREZ (SLPS)**

2022



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

PORTARIA DECEA Nº 578/DNOR1, DE 22 DE NOVEMBRO DE 2022.

Aprova a reedição da Circular que divulga Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia) e o Centro de Controle de Área Curitiba (República Federativa do Brasil) com relação aos Aeródromos de Corumbá (SBCR) e Puerto Suárez (SLPS).

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 reedição da CIRCEA 100-93, “Carta de Acordo Operacional entre o Centro de Controle de Área La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia) e o Centro de Controle de Área Curitiba (República Federativa do Brasil) com relação aos Aeródromos de Corumbá (SBCR) e Puerto Suárez (SLPS)”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 211/DNOR1, de 20 de maio de 2022, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 110, de 13 de junho de 2022.

Ten Brig Ar JOÃO TADEU FIORENTINI
Diretor-Geral do DECEA

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	9
1.1	FINALIDADE	9
1.2	ÂMBITO.....	9
2	TRANSCRIÇÃO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL.....	10
3	DISPOSIÇÕES FINAIS	11
	REFERÊNCIAS	12
	Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional.....	13

PREFÁCIO

A reedição da CIRCEA 100-93 tem como objetivo proporcionar melhorias editoriais e atualizar dados de contato dos órgãos envolvidos, em atendimento à solicitação decorrente de reunião entre representantes do Centro de Controle de Área La Paz e Centro de Controle de Área Curitiba.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta Circular tem por finalidade divulgar a Carta de Acordo Operacional entre o Brasil e a Bolívia, que estabelece procedimentos de coordenação e operação para os aeródromos de Puerto Suárez e Corumbá.

1.2 ÂMBITO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional se aplicam à Rádio Corumbá, APP e TWR Puerto Suárez, ACC Curitiba e ACC La Paz.

2 TRANSCRIÇÃO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

O Anexo 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 La Paz (Estado Plurinacional da Bolívia) e o Centro de Controle de Área Curitiba (República Federativa do Brasil) com relação aos Aeródromos de Corumbá (SBCR) e Puerto Suárez (SLPS).

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. **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 LA PAZ (ESTADO PLURINACIONAL DA BOLÍVIA) E O CENTRO DE CONTROLE DE ÁREA CURITIBA (REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL) COM RELAÇÃO AOS AERÓDROMOS DE CORUMBÁ (SBCR) E PUERTO SUÁREZ (SLPS)

1 GENERALIDADES

1.1 DATA DA EFETIVAÇÃO

2 de janeiro de 2022.

1.2 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos de coordenação e operação para os aeródromos de Puerto Suárez e Corumbá.

1.3 EXTENSÃO

Os procedimentos contidos nesta Carta de Acordo Operacional complementam ou detalham os procedimentos prescritos pela OACI nos documentos pertinentes. Quando necessário, serão aplicados ao tráfego aéreo que opere de acordo com o voo por instrumentos e as regras de voo visual em TMA, CTR Puerto Suárez e FIZ Corumbá.

1.4 ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

1.4.1 Para o cumprimento desta Carta de Acordo Operacional, os seguintes espaços aéreos foram estabelecidos nas FIR La Paz e Curitiba:

1.4.1.1 Uma zona de controle (CTR) no aeródromo de Puerto Suárez (CTR Puerto Suárez), cujos limites serão os seguintes:

- a) lateral, definido por um arco de circunferência de 10 NM de raio, centrado no NDB Puerto Suárez e limitado ao leste pela fronteira da Bolívia com o Brasil; e
- b) vertical, do solo até a altitude de transição de 5.000 pés.

1.4.1.2 Uma área de controle terminal (TMA Puerto Suárez) e uma FIZ Corumbá, cujos limites serão os seguintes:

- a) lateral,
 - para a TMA Puerto Suárez, definido por um arco de circunferência de 40 NM de raio, centrado no NDB Puerto Suárez e limitado ao leste pela fronteira da Bolívia com o Brasil; e
 - para a FIZ Corumbá, definido por um arco de circunferência de 27 NM de raio, centrado no NDB de Corumbá, limitado ao Oeste pela fronteira do Brasil com a Bolívia.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

- b) vertical,
 - para a TMA Puerto Suárez, de 2000 pés AGL até o FL195; e
 - para a FIZ Corumbá, do GND até o FL145.

1.5 DEPENDÊNCIAS ATS

Os serviços de tráfego aéreo serão prestados pelo:

- a) APP Puerto Suárez na CTR/TMA Puerto Suárez; e
- b) Rádio Corumbá na CTR/TMA Corumbá.

2 PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

2.1 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO NA FIZ CORUMBÁ

2.1.1 TRÁFEGO IFR DE CHEGADA

2.1.1.1 As aeronaves que chegarem serão normalmente encaminhadas de acordo com os procedimentos contidos nas Publicações de Informação Aeronáutica e/ou nos NOTAM relevantes divulgados pelo Brasil.

2.1.1.2 A espera simultânea, no mesmo nível ou altitude, não será permitida nos NDB Puerto Suárez e Corumbá, e deve haver uma coordenação eficiente entre o APP Puerto Suárez e a Rádio Corumbá para a manutenção da separação vertical entre aeronaves em espera nos referidos auxílios à navegação.

2.1.1.3 No caso de o NDB de Corumbá estar fora de serviço e mediante coordenação prévia da Rádio Corumbá com o APP Puerto Suárez, as aeronaves destinadas a Corumbá poderão executar o procedimento específico desenvolvido para esse evento, a partir do NDB Puerto Suárez, de acordo com as instruções e controle do APP Puerto Suárez.

2.1.1.4 A Rádio Corumbá permite o uso do espaço aéreo brasileiro centrado no ARP do aeroporto de Puerto Suárez, dentro de um raio de 15 NM, para a criação e uso de procedimentos RNAV(GNSS) para a pista 23 do aeroporto de Salvador Ogaya, em Puerto Suárez. O APP Puerto Suárez coordenará com a Rádio Corumbá a autorização para executar o procedimento e informará a Rádio Corumbá sobre o horário de início da aproximação para a pista 23 e a conclusão do procedimento.

2.1.2 TRÁFEGO IFR DE SAÍDA

2.1.2.1 As saídas da pista 09 de Corumbá, em condições normais, serão realizadas de acordo com os procedimentos de saída estabelecidos na respectiva SID.

2.1.2.2 A Rádio Corumbá coordenará com o APP Puerto Suárez as saídas IFR da pista 27, com uma curva à direita de Corumbá, para não interferir na execução das aproximações inicial e final da pista 23 do aeroporto de Puerto Suárez.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

2.2 ENCAMINHAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO NA TMA/CTR PUERTO SUÁREZ

2.2.1 TRÁFEGO IFR DE CHEGADA

2.2.1.1 As aeronaves que chegam são normalmente encaminhadas de acordo com os procedimentos contidos nas Publicações de Informação Aeronáutica da Bolívia e/ou nos NOTAM pertinentes divulgados pela Bolívia.

2.2.1.2 Não serão permitidas esperas simultâneas, no mesmo nível ou altitude, nos NDB Puerto Suárez e Corumbá, devendo existir uma coordenação eficiente entre o APP Puerto Suárez e a Rádio Corumbá, a fim de manter a separação vertical entre as aeronaves em circuito de espera nos referidos auxílios à navegação aérea.

2.2.1.3 Durante a execução das aproximações inicial e final para a pista 23 do aeroporto de Puerto Suárez, o APP Puerto Suárez coordenará com a Rádio Corumbá para as saídas IFR, com curvas à direita da pista 27 de Corumbá.

2.2.1.4 No caso de o NDB Puerto Suárez estar fora de serviço e mediante coordenação prévia do APP Puerto Suárez com a Rádio Corumbá, as aeronaves destinadas a Puerto Suárez poderão executar o procedimento específico, preparado para esse evento a partir do NDB Corumbá, de acordo com instruções e informações da Rádio Corumbá.

2.2.1.5 O APP Puerto Suárez permite a utilização do espaço aéreo boliviano centrado no ARP do aeroporto de Corumbá em um raio de 15 NM para a criação e utilização de procedimentos RNAV (GNSS) para a pista 09 do aeroporto de Corumbá. A Rádio Corumbá coordenará com o setor de autorização do APP Puerto Suárez para realizar o procedimento e informará ao APP Puerto Suárez a hora de início de aproximação para pista 09, bem como término do procedimento.

2.2.2 TRÁFEGO IFR DE SAÍDA

2.2.2.1 Embora não sendo publicadas as SID do aeródromo de Puerto Suárez com destino à FIR Curitiba, as aeronaves devem fazer um plano de voo “Z”, cujo segmento de voo VMC começa na decolagem e termina, pelo menos, no bloqueio do NDB CUB.

2.2.2.2 As aeronaves que decolam da pista 05 de Puerto Suárez devem usar as saídas com curva à esquerda e as aeronaves que decolam da pista 23 devem usar as saídas com curva à direita para o bloqueio do NDB PSZ e depois prosseguir para o bloqueio do NDB CUB, no FL060 ou acima.

2.2.2.3 O tráfego aéreo VFR que ultrapasse o limite comum das TMA/FIZ mencionadas devem utilizar os níveis de cruzeiro de acordo com o seguinte:

- a) para entrada no espaço aéreo do Brasil, o tráfego VFR que ingressa na FIZ Corumbá receberá informações da Rádio Corumbá para manter um nível de voo VFR, observando-se o FL145 como limite superior para voos VFR; e
- b) para entrada no espaço aéreo boliviano, o tráfego VFR que ingressa na TMA Puerto Suárez receberá instruções do APP Puerto Suárez para manter

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

um nível de voo VFR, de acordo com a rota mantida pela aeronave, com limite superior no FL195.

2.2.3 COORDENAÇÃO

2.2.3.1 O APP Puerto Suárez e a Rádio Corumbá intercambiarão mensagens de coordenação relacionadas à prestação dos serviços de tráfego aéreo às aeronaves que cheguem e que partam com plano de voo IFR à/da TMA Puerto Suárez e FIZ Corumbá, bem como àquelas que ultrapassarão o limite comum das FIR La Paz e Curitiba.

2.2.3.2 O APP Puerto Suárez e a Rádio Corumbá também trocarão mensagens relacionadas à prestação do serviço de controle de tráfego aéreo e à transferência de responsabilidades, em relação a qualquer tráfego que ultrapasse o limite comum de ambas as FIR, com o ACC La Paz e com o ACC Curitiba, respectivamente, para dar cumprimento à Carta de Acordo Operacional entre o ACC La Paz e o ACC Curitiba.

2.2.3.3 Por sua vez, a Rádio Corumbá e o APP Puerto Suárez intercambiarão mensagens de coordenação relacionadas à prestação dos serviços de tráfego aéreo às aeronaves que cheguem com plano de voo IFR, bem como àquelas que devam partir com plano de voo IFR de acordo com suas respectivas áreas de responsabilidade.

NOTA: Se não for possível intercambiar mensagens de coordenação entre a Rádio Corumbá e o APP Puerto Suárez, devido a uma falha técnica no serviço fixo aeronáutico em um dos órgãos ATS, tais órgãos deverão intercambiar as mensagens relacionadas à prestação dos serviços de tráfego aéreo diretamente com o ACC La Paz e/ou ACC Curitiba.

2.2.4 TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADE

A responsabilidade pela prestação de serviços de tráfego aéreo será transferida do APP Puerto Suárez para a Rádio Corumbá, e vice-versa, no momento em que se estime que a aeronave está cruzando a fronteira entre a Bolívia e o Brasil.

2.2.5 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

Quando se estime que a aeronave está cruzando a fronteira entre o Brasil e a Bolívia, deverá ser aplicado o procedimento de transferência de comunicações entre a Rádio Corumbá e o APP Puerto Suárez.

2.2.6 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS DE FALHA DE COMUNICAÇÕES

2.2.6.1 Aeronaves que chegam

2.2.6.1.1 Quando, por algum motivo, as aeronaves percam a comunicação com o órgão ATS responsável pelo espaço aéreo em que operem (APP Puerto Suárez ou Rádio Corumbá), estabelecerão comunicação com o órgão responsável pela área adjacente (ACC Curitiba ou ACC La Paz) e este órgão prestará os serviços de tráfego aéreo para manter separado o tráfego convergente, com coordenação e aceitação prévias do órgão que perdeu a comunicação com esse tráfego.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

2.2.6.1.2 A coordenação deverá ser realizada por qualquer meio entre os órgãos, a fim de fornecer às aeronaves informações sobre a operacionalidade de ambos os aeródromos.

2.2.6.2 Aeronaves que partem

As aeronaves deverão decolar e partir de acordo com as SID contidas nas respectivas Publicações de Informação Aeronáutica da Bolívia e do Brasil.

2.3 COMUNICAÇÕES DO SERVIÇO FIXO AERONÁUTICO

2.3.1 Para cumprir esta Carta de Acordo Operacional, as administrações aeronáuticas da Bolívia e do Brasil concordam em manter em serviço os seguintes circuitos orais diretos ATS:

2.3.1.1 Enlace REDDIG, entre o APP Puerto Suárez e a Rádio Corumbá, conforme a seguir:

- a) Rádio Corumbá, 73083; e
- b) APP Puerto Suárez, 72543.

2.3.1.2 Como alternativa, as linhas telefônicas de serviço público deverão ser utilizadas da seguinte maneira:

- a) Rádio Corumbá, (55 41) 3251-5834, (55 41) 3251-5850; e
- b) APP Puerto Suárez, (591) 710 13001.

2.3.2 ENDEREÇOS TELEGRÁFICOS:

- a) Brasil, SBCRYSYX e SBCRYFYR; e
- b) Bolívia, SLPSZPZX, SLPSZTZX e SLPSYSYX.

2.4 TROCA DE INFORMAÇÕES ENTRE OS ÓRGÃOS ATS

O APP Puerto Suárez e a Rádio Corumbá intercambiarão as seguintes informações adicionais relacionadas às operações aéreas sempre que houver uma mudança:

- a) no horário de abertura e fechamento do serviço;
- b) na operacionalidade de auxílio à navegação aérea e aproximação;
- c) na operacionalidade dos meios do serviço móvel aeronáutico; e
- d) na situação operacional do aeródromo, sempre que as operações sejam suspensas, por exemplo, devido a condições climáticas, pista fechada ou outra situação.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional

2.5 DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

2.5.1 Quando devido a condições operacionais há um impedimento para o pouso no aeródromo de destino, qualquer um dos aeródromos envolvidos nesta Carta de Acordo poderá ser usado. Nesse caso, o uso será restrito à área de movimento, excluindo serviços alfandegários, de imigração etc., que não fazem parte desta Carta de Acordo Operacional, a menos que haja um acordo bilateral a esse respeito, caso contrário, estarão sujeitos ao procedimento próprio de cada Estado.

2.5.2 As administrações signatárias concordam que intercambiarão seus respectivos AIP e suas emendas, que serão enviadas para os seguintes endereços:

- a) Aeropuerto Internacional Salvador Ogaya, Puerto Suárez, Santa Cruz, Bolivia, telefone (591) 71313497; e
- b) Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA II), Rua Erasto Gaertner, 1000, Bairro Bacacheri, Brasil, CEP 82510-901, telefone (55 41) 3251-5397.

3 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DE CONTINGÊNCIA

Aplicar o plano de contingência dos respectivos órgãos envolvidos.

4 PROCEDIMENTOS PARA A REVISÃO E SUSPENSÃO DA CARTA DE ACORDO OPERACIONAL

4.1 REVISÕES

4.1.1 A presente Carta de Acordo Operacional permanecerá em vigor enquanto os procedimentos acordados entre as partes signatárias estiverem em operação e será revisada quando for necessário modificar ou atualizar os procedimentos acordados, sujeitando-se aos casos de suspensão previstos.

4.1.2 A parte signatária interessada em propor modificações enviará um documento formal aos demais signatários, sugerindo o local, a data e a hora da reunião, bem como os motivos da revisão proposta.

4.2 SUSPENSÃO

4.2.1 Esta Carta de Acordo Operacional poderá ser suspensa, no todo ou em parte, por qualquer dos signatários, quando se tornar impossível o cumprimento de qualquer procedimento acordado. A suspensão pode ser temporária ou permanente, sempre em coordenação com as partes envolvidas.

4.2.2 O signatário que causa o não cumprimento, de acordo com o parágrafo anterior, deverá notificar previamente os outros signatários e, posteriormente, enviar um documento formal contendo os motivos da suspensão, especificando seu período ou a informação de que a suspensão é permanente.

Continuação do Anexo – Transcrição da Carta de Acordo Operacional**5 PROCEDIMENTO DE DIVULGAÇÃO**

5.1 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.

5.2 Além disso, as Administrações se comprometem, dentro de suas respectivas jurisdições, a instruir o pessoal dos órgãos ATS envolvidos diretamente sobre o conteúdo desta Carta.

6 ASSINATURA DA CARTA DE ACORDO

Esta Carta de Acordo foi assinada na cidade de La Paz, Bolívia, aos dois dias do mês de dezembro de 2021.

Representante do Brasil:

Representante da Bolívia:

Sérgio Roberto Rodrigues Silva – Cel Av
Chefe da MTAB – Bolívia
DECEA BRASIL

Eduardo El Hage Rios
Chefe Nacional – Navegação Aérea
A.A.S.A.N.A – BOLIVIA