



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

**PORTARIA DECEA/DNOR1 Nº 1.525 DE 21 DE OUTUBRO DE 2024.**

Aprova a edição da Circular Normativa que dispõe sobre a carta de acordo operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Dacar.

**O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**, de conformidade com o previsto nos Arts. 1º, 2º, 12 e 14 do Código Brasileiro de Aeronáutica, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, combinado com o Art. 21, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022, resolve:

Art. 1º Aprovar a Circular (CIRCEA 100-27) sobre “Carta de Acordo Operacional entre os Centros de Controle de Área Atlântico e Dacar”, na forma dos Anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX e X.

Art. 2º Revoga-se a Portaria DECEA nº 139/DGCEA, de 29 de junho de 2016, publicada no Boletim Interno do DECEA nº 127, de 06 de julho de 2016.

Art. 3º Esta portaria entra em vigor em 31 de outubro de 2024.

Ten Brig Ar ALCIDES TEIXEIRA BARBACOVÍ  
Diretor-Geral do DECEA



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



**TRÁFEGO AÉREO**

**CIRCEA 100-27**

**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS  
CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA ATLÂNTICO  
E DACAR**

**2024**



**ANEXO I**  
**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE OS CENTROS DE CONTROLE DE ÁREA ATLÂNTICO E DACAR**  
**(CIRCEA 100-27)**

**SUMÁRIO**

Art.

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção Única – Finalidade e âmbito ..... 1º/3º

CAPÍTULO II – DISPOSIÇÕES FINAIS ..... 4º/5º

ANEXO II – CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE ACC ATLÂNTICO E ACC DACAR

ANEXO III – DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

ANEXO IV – ÁREA DE INTERESSE COMUM

ANEXO V – INTERCÂMBIO DE DADOS DE VOO

ANEXO VI – PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO

ANEXO VII – TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE E TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES

ANEXO VIII – PROCEDIMENTOS AIDC

ANEXO IX – PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO ADS/CPDLC

ANEXO X – PROCEDIMENTOS COMPLEMENTARES

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Seção Única**  
**Finalidade e âmbito**

Art. 1º Divulgar a Carta de Acordo Operacional que estabelece os procedimentos relativos ao encaminhamento do tráfego aéreo entre as Regiões de Informação de Voo – FIR Atlântico e Dacar, definir os pontos para transferência de controle e de comunicações, e detalhar os procedimentos de coordenação aplicáveis entre os Centros de Controle de Área envolvidos.

Art. 2º Os procedimentos contidos nesta Circular aplicam-se ao Centro de Controle de Área Atlântico e ao Centro de Controle de Área Dacar.

Art. 3º O conteúdo do Anexo I desta Circular foi estruturado conforme a NSCA 5-2 (Norma de Sistema para Atos Normativos no Âmbito do Comando da Aeronáutica) e apresenta, a partir do Anexo II, a transcrição da Carta de Acordo Operacional firmada entre o Centro de Controle de Área Dacar e o Centro de Controle de Área Atlântico, conforme a estrutura prevista na CIRCEA 63-5 (Orientações para Elaboração de Carta de Acordo Operacional).

## CAPÍTULO II

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 4º As sugestões para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser enviadas por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.mil.br/>, acessando o *link* específico da publicação.

Art. 5º Os casos não previstos nesta Circular serão submetidos ao Diretor-Geral do DECEA.

**ANEXO II**  
**CARTA DE ACORDO OPERACIONAL ENTRE ACC ATLÂNTICO E ACC DACAR**

**1 GERAL**

**1.1 OBJETIVO**

**1.1.1** O objetivo desta Carta de Acordo Operacional – CAOp é definir os procedimentos de coordenação a serem aplicados entre o ACC Atlântico e o ACC Dacar ao fornecerem os serviços de tráfego aéreo para os tráfegos da Circulação Aérea Geral (CAG) e/ou Circulação Operacional Militar (COM).

**1.1.2** Os procedimentos contidos neste documento complementam as normas e práticas recomendadas no Anexo 2 (*Rules of the Air*), Anexo 11 (*Air Traffic Services*), Documento 4444 (*Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management*, PANS-ATM), Documento 7030 (*AFI Regional Supplementary Procedures – partes AFI e SAM*), todos da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI e/ou documentos nacionais. Eles detalham as condições sob as quais a responsabilidade pela prestação dos serviços de tráfego aéreo deve ser transferida entre os órgãos ATS.

**1.2 STATUS OPERACIONAL**

Ambos os Centros ATS deverão manter-se mutuamente informados sobre quaisquer alterações no status operacional de suas instalações e auxílios à navegação que possam afetar os procedimentos especificados nesta Carta de Acordo.

**2 ÁREAS DE RESPONSABILIDADE E DELEGAÇÃO PARA O FORNECIMENTO DE ATS**

**2.1 ÁREAS DE RESPONSABILIDADE**

Os limites laterais e verticais das respectivas áreas de responsabilidade são aqueles publicados nos respectivos AIP nacionais: AIP-ASECNA e AIP-BRASIL.

**2.2 DELEGAÇÃO DA RESPONSABILIDADE PELO FORNECIMENTO DE ATS**

NÃO APLICÁVEL

**2.3 DISPOSIÇÕES ESPECIAIS**

NÃO APLICÁVEL

**3 PROCEDIMENTOS**

Os procedimentos aplicáveis estão detalhados nos anexos desta CAOp da seguinte forma:

Anexo III	Definições e Abreviações
Anexo IV	Área de Interesse Comum
Anexo V	Intercâmbio de Dados de Voo
Anexo VI	Procedimentos de Coordenação
Anexo VII	Transferência de Controle e Transferência de Comunicações

Anexo VIII	Procedimentos AIDC
Anexo IX	Procedimentos de Coordenação ADS/CPDLC
Anexo X	Procedimentos Complementares

Esses procedimentos foram revisados por uma equipe operacional dos órgãos ATS envolvidos.

## **4 REVISÕES E DESVIOS**

### **4.1 REVISÃO DA CARTA DE ACORDO**

A revisão da presente Carta de Acordo, excluindo os anexos, requer o consentimento mútuo por escrito das autoridades signatárias.

### **4.2 REVISÃO DOS ANEXOS DA CARTA DE ACORDO**

A revisão dos anexos da presente Carta de Acordo requer o consentimento mútuo por escrito das autoridades designadas pelas respectivas autoridades signatárias de aprovação, normalmente os Chefes de Operações das respectivas unidades.

### **4.3 DESVIOS TEMPORÁRIOS**

**4.3.1** Desvios temporários dos procedimentos especificados nesta Carta de Acordo serão permitidos em circunstâncias excepcionais e mediante coordenação prévia, vislumbrados caso a caso, pelos Supervisores ATS envolvidos.

**4.3.2** Quaisquer desvios dessas disposições que surjam devido a uma emergência ou que sejam aplicados para garantir a segurança do tráfego aéreo serão imediatamente notificados aos outros órgãos ATS envolvidos e serão encerrados assim que as circunstâncias que causaram o desvio deixarem de existir.

### **4.4 DESVIOS PONTUAIS**

Poderão ocorrer casos em que seja necessário desviar-se dos procedimentos especificados nos anexos da presente Carta de Acordo. Nessas circunstâncias, espera-se que os supervisores das unidades ATS exerçam seu melhor julgamento para garantir a segurança e a eficiência do tráfego aéreo.

## **5 CANCELAMENTO**

**5.1** O cancelamento da presente Carta de Acordo, por acordo mútuo das respectivas Autoridades de Aprovação, poderá ocorrer a qualquer momento.

**5.2** O cancelamento desta Carta de Acordo por qualquer uma das Autoridades de Aprovação é possível a qualquer momento, desde que a parte canceladora declare sua intenção de cancelar a Carta de Acordo com um prazo mínimo de pré-notificação de 6 (seis) meses antes da data em que o cancelamento entrará em vigor.



## **6 INTERPRETAÇÃO E SOLUÇÃO DE DIVERGÊNCIAS**

**6.1** Caso surja qualquer dúvida ou opinião divergente com relação à interpretação de qualquer disposição da presente Carta de Acordo ou em caso de disputa com relação à sua aplicação, as partes deverão se esforçar para chegar a uma solução aceitável para ambas as partes.

**6.2** Caso não se chegue a um acordo, cada uma das partes deverá recorrer a um nível superior de sua administração nacional de aviação, ao qual a disputa será submetida para solução.

## **7 VALIDADE**

Esta Carta de Acordo entrou em vigor em 1º de novembro de 2023.

## **ANEXO III**

### **DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS**

#### **1 DEFINIÇÕES**

##### **1.1 ÁREA DE RESPONSABILIDADE ATS**

Espaço aéreo de dimensões definidas onde um único órgão ATS é responsável pela prestação dos serviços de tráfego aéreo.

##### **1.2 ÁREA DE INTERESSE COMUM**

Um volume de espaço aéreo, conforme acordado entre 2 (dois) órgãos ATS, compreendendo as áreas de responsabilidade adjacentes/subjacentes, dentro das quais a estrutura do espaço aéreo e suas atividades relacionadas podem ter impacto nos procedimentos de coordenação do tráfego aéreo.

##### **1.3 SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO**

Solicitações entre órgãos ATS referentes à aprovação de voo de uma aeronave que pretenda operar sob condições diferentes daquelas descritas nos procedimentos mutuamente acordados.

##### **1.4 AUTORIZAÇÃO EXPRESSA**

Uma solicitação urgente de autorização entre órgão ATS relativo a uma aeronave em voo quando o tempo de voo for menor que o tempo mínimo pré-notificado acordado.

##### **1.5 SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM)**

Uma separação vertical mínima de 300 m (1000 pés) aplicada entre o FL290 e o FL410, inclusive, com base no acordo de navegação aérea regional e de acordo com as condições especificadas no mesmo. A aeronave aprovada RVSM é a aeronave que recebeu a aprovação do seu Estado Nacional para operações RVSM dentro do espaço aéreo RVSM.

###### **1.5.1 AERONAVE ESTATAL**

Para fins de RVSM, somente as aeronaves usadas em serviços militares, alfandegários e policiais serão qualificadas como aeronaves do Estado.

##### **1.6 EMISSÃO DE AUTORIZAÇÃO**

###### **1.6.1 AUTORIZAÇÃO DE SUBIDA**

Uma autorização para a unidade aceitante subir uma aeronave específica antes da transferência de controle.

NOTA: A unidade transferidora permanece responsável pela separação em sua área de responsabilidade, a menos que haja acordo em contrário.

###### **1.6.2 AUTORIZAÇÃO DE DESCIDA**

Uma autorização para que a unidade aceitante desça uma aeronave específica antes da transferência de controle.

NOTA: A unidade transferidora permanece responsável pela separação em sua área de responsabilidade, a menos que haja acordo em contrário.

### 1.6.3 AUTORIZAÇÃO DE GIRO

Uma autorização para que a unidade aceitante desvie uma aeronave específica da trajetória de voo atual em não mais de 45° antes da transferência de controle.

NOTA: A unidade transferidora permanece responsável pela separação em sua área de responsabilidade, a menos que haja acordo em contrário.

## 2 ABREVIATURAS

ABI	Informações Antecipadas sobre o Limite
ACC	Centro de Controle de Área
ACI	Área de Interesse Comum
ADS-C	Vigilância Dependente Automática por Contrato
AFTN	Rede Fixa de Telecomunicações Aeronáuticas
AGDL	<i>Link</i> de Dados Ar-Terra
AIDC	Comunicação de Dados Entre Instalações ATS
AIP	Publicação de Informação Aeronáutica
AMHS	Sistema de Tratamento de Mensagens ATS
AoR	Área de Responsabilidade
AORRA	Área RNAV de Roteamento Aleatório do Oceano Atlântico
ATC	Controle de Tráfego Aéreo
ATS	Serviços de Tráfego Aéreo
COP	Ponto de Coordenação
CPDLC	Comunicação Controlador-Piloto através de Enlace de Dados
CPL	Plano de Voo em Vigor
DL	Nível de Divisão
ETO	Hora Estimada sobre o Ponto Significativo
FIC	Centro de Informações de Voo
FIR	Região de Informações de Voo
IFR	Regras de Voo por Instrumentos
LoA	Carta de Acordo
MNT	Técnica do Número Mach
NM	Milha Náutica
OAT	Tráfego Aéreo Operacional
RTF	Telefonia Via Rádio
RVSM	Separação Vertical Mínima Reduzida
TCP	Ponto de Transferência de Controle
UIR	Região de Informação Superior
VFR	Regras de Voo Visual
VSM	Separação Vertical Mínima

**ANEXO IV**  
**ÁREA DE INTERESSE COMUM**

**1 LIMITES ENTRE O ACC ATLÂNTICO E O ACC DACAR OCEÂNICO**

**1.1 ESTRUTURA E CLASSIFICAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO NA ÁREA DE INTERESSE COMUM**

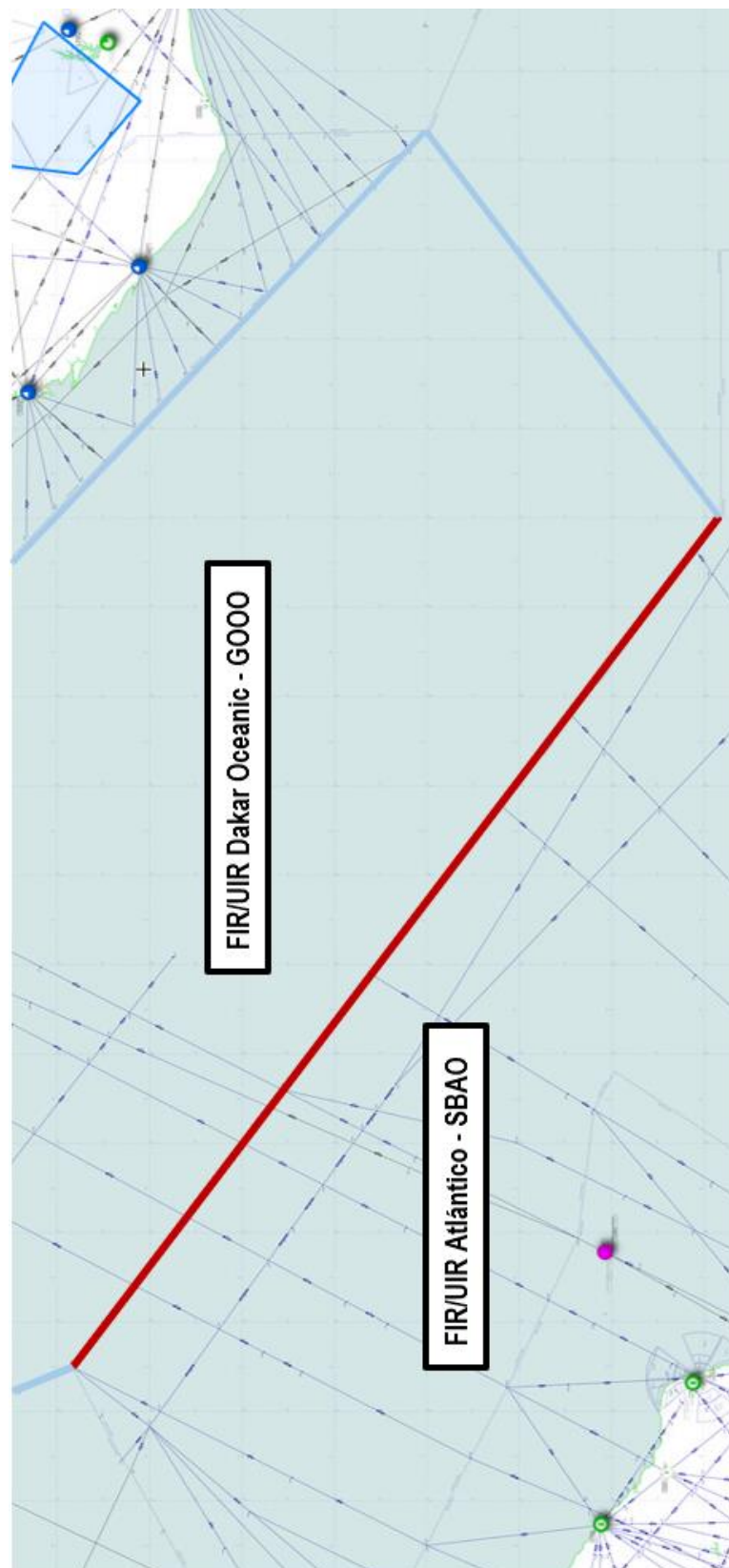
**1.1.1 ATLÂNTICO**

ÁREA	Limites laterais	Limites verticais	Classificação do Espaço Aéreo
UIR	07°40'N035°00'W - 06°22'S010°00'W - 34°10'W - 33°59'38"S050°24'13"W	FL245 / UNL	A
FIR	- 22°24'32"S038°09'41"W - 21°09'52"S039°23'31"W - 18°50'18"S037°41'33"W - 18°36'59"S038°21'59"W - 04°03'34"S028°24'01"W - 03°16'09"S032°07'20"W - 00°56'00"N040°47'20"W - 02°09'07"S041°51'36"W - 04°25'13"N051°36'57"W - 05°00'18"N047°59'47"W - 05°00'20"N040°00'31"W - 07°40'N035°00'W	GND-MSL/FL245	G

**1.1.2 DACAR OCEÂNICO**

ÁREA	Limites laterais	Limites verticais	Classificação do Espaço Aéreo
UIR	17°00'N037°30'W-12°58'N021°22'W 09°00'N016°55'W-00°00'N007°20'W	FL245 / UNL	A
FIR	01°51'S003°00'W-09°32'S003°00'W 12°00'S010°00'W-06°22'S010°00'W 07°40'N035°00'W-13°30'N037°30'W 17°00'N037°30'W	GND-MSL/FL245	G

**Mapa da Área de Interesse Comum entre os Centros Atlântico e Dacar**



**Área de Interesse Comum do 07°40'N035°00'W ao 12°S010°W**

## **ANEXO V**

### **INTERCÂMBIO DE DADOS DE VOO**

#### **1 GERAL**

##### **1.1 PLANOS DE VOO**

###### **1.1.1 PLANOS DE VOO DE ACFT ORIGINADOS NAS FIR EM QUESTÃO**

As mensagens de Plano de Voo Apresentado (FPL) devem ser transmitidas para todos os voos com origem em uma FIR e que entrem na outra, pelo menos, 30 minutos antes do horário estimado da aeronave sobre o limite da FIR comum.

Planos de Voo Repetitivos (RPL) não são aceitos para voos que operam entre FIR Dacar e FIR Atlântico em quaisquer circunstâncias ou condições.

###### **1.1.2 PLANOS DE VOO DE ACFT NÃO ORIGINÁRIOS DAS FIR EM QUESTÃO**

Nos casos da falta do FPL, o ACC transferidor deve se esforçar para obter os dados do FPL e transmiti-los ao ACC receptor.

##### **1.2 PARTIDAS**

As mensagens de partida (DEP) devem ser trocadas entre o ACC Dacar e o ACC Atlântico, sempre que possível, para todos os voos mencionados em 1.1.1, logo após a decolagem da aeronave.

##### **1.3 ESTIMADOS**

As mensagens de estimado (EST) devem ser transmitidas para todos os voos que cruzam o limite FIR comum, com tempo suficiente para permitir seu recebimento pelo órgão ATS receptor pelo menos 20 minutos antes da hora prevista da passagem da aeronave pelo ponto de transferência de controle, especificado no item 3 do Anexo VII.

NOTA: A coordenação AIDC deve ser usada prioritariamente para a troca de estimados usando as mensagens CPL/EST.

##### **1.4 REVISÕES**

As mensagens de coordenação (CDN) devem ser transmitidas o mais rápido possível sempre que o tempo estimado da aeronave sobre o ponto de transferência de controle for diferente de 3 minutos ou mais do tempo estimado que foi originalmente informado ou quando uma mudança de nível de voo, velocidade (número Mach) e/ou condição de cruzamento que foi planejada for modificada.

##### **1.5 ACEITAÇÃO**

As mensagens de coordenação (EST e CND) enviadas pela AFTN/AMHS exigem uma aceitação operacional, na forma de uma mensagem de aceitação (ACP) a ser transmitida à unidade transferidora.

##### **1.6 CONTEÚDO DA MENSAGEM DE COORDENAÇÃO**

As mensagens de coordenação trocadas entre as unidades ATS devem conter os seguintes dados na ordem listada abaixo:

- a) identificação da aeronave, incluindo SELCAL e número de registro, se disponível;
- b) tempo estimado para a transferência do ponto de controle especificado no item 3 do Anexo VII ou ponto de coordenadas geográficas sobre os limites comuns das FIR;
- c) nível de voo sobre o ponto de transferência de controle;
- d) número Mach atribuído e número Mach solicitado, caso sejam diferentes dos informados;
- e) status da aprovação RNP e RVSM; e
- f) qualquer outra informação necessária. Por exemplo: As frequências em uso.

## **1.7 PROCEDIMENTOS DE TRANSMISSÃO E COORDENAÇÃO DE MENSAGENS**

### **1.7.1 TRANSMISSÃO DE MENSAGENS**

As mensagens FPL/DEP devem ser transmitidas normalmente pela AFTN/AMHS.

Em caso de falha da AFTN/AMHS, essas mensagens deverão ser transmitidas por qualquer outro meio disponível, como, por exemplo:

- a) circuito de fala direta ATS;
- b) telefone IDD; e
- c) INMARSAT.

### **1.7.2 MEIOS DE COORDENAÇÃO E PROCEDIMENTOS**

#### **1.7.2.1 Meios normais de coordenação**

As mensagens de coordenação (CPL, EST, CDN e ACP) normalmente devem ser transmitidas usando o AIDC ou circuito telefônico de Serviço Fixo Aeronáutico (SFA), conforme apropriado.

#### **1.7.2.2 Meios alternativos de coordenação**

Em caso de indisponibilidade dos circuitos telefônicos de Serviço Fixo Aeronáutico (SFA), devem ser usados meios alternativos na seguinte ordem de prioridade.

<b>Nº</b>	<b>Meios</b>	<b>ACC Atlântico</b>	<b>Dacar ACC</b>
<b>1</b>	Telefone IDD	0055 81 2129 8330 00 55 81 2129 8185 0055 81 2129 8388	(00221) 33 820 07 05 (00221) 33 820 06 50
<b>2</b>	INMARSAT	N/A	00870763041734
<b>3</b>	Retransmissão	Retransmissão através de outras unidades ATS	Retransmissão através de outra unidade ATS
<b>4</b>	Retransmissão	Retransmissão através de outras aeronaves	Retransmissão através de outras aeronaves

<b>5</b>	<b>AFTN/AMHS</b>	<b>SBAOZQZX</b>	<b>G000ZQZX - G000ZIZX</b>
----------	------------------	-----------------	----------------------------

No caso de falha total de comunicação entre os órgãos ATS envolvidos, o órgão transferidor informará a aeronave sobre a ausência de coordenação entre os dois órgãos. Este instruirá a aeronave a estabelecer comunicação com o órgão aceitante pelo menos 10 minutos antes do TCP, a fim de que ela forneça os dados necessários do plano de voo e reporte de volta a sua situação.

Esse procedimento deve ser repetido até que a aprovação seja obtida da unidade ATS aceitante.

As mensagens de coordenação normalmente devem ser iniciadas com tempo suficiente para permitir o recebimento pela unidade ATS receptora pelo menos 20 minutos antes da hora estimada da aeronave sobre o ponto de transferência.

Ao efetuar a coordenação necessária por meio do AFTN/AMHS, o órgão ATS transferidor deve se esforçar para enviar a mensagem de coordenação apropriada com tempo suficiente para permitir seu recebimento pelo órgão ATS receptor e com pelo menos 25 minutos de antecedência em relação ao horário estimado da aeronave sobre o ponto de transferência de controle.

Após a coordenação da transferência, as condições da transferência não devem ser alteradas pela unidade transferidora, a menos que a unidade aceitante tenha obtido aceitação prévia.

No caso de falha de comunicação entre os órgãos ATS envolvidos, a partida só será autorizada se for possível para a aeronave atingir seu nível de voo 15 minutos antes da hora da transferência do ponto de controle.

### **1.7.3 NÃO DISPONIBILIDADE DOS DADOS BÁSICOS DO PLANO DE VOO**

No caso de coordenação verbal, se o órgão ATS aceitante não possuir os dados básicos do plano de voo, informações adicionais poderão ser solicitadas ao órgão ATS transferidor para complementar a coordenação verbal.

### **1.8 AUTORIZAÇÃO EXPRESSA E APROVAÇÃO DE SOLICITAÇÕES**

Sempre que o tempo mínimo de 20 minutos para uma coordenação verbal não puder ser cumprido, deverá ser iniciada uma Autorização Expressa, conforme apropriado.



**ANEXO VI**  
**PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO**

**1 CONDIÇÕES GERAIS PARA ACEITAÇÃO DE VOOS**

**1.1** A coordenação dos voos deve ser feita com referência ao limite comum das áreas e de acordo com os níveis de voo apropriados especificados no item 2.

**1.2** Considera-se que os voos estão mantendo o nível coordenado no ponto de transferência de controle, a menos que as condições de cruzamento durante subidas ou descidas tenham sido claramente indicadas por meio de coordenação verbal.

**1.3** Se o centro aceitante não puder aceitar um voo de acordo com as condições especificadas acima, ele deverá indicar claramente sua impossibilidade e especificar as condições sob as quais o voo será aceito.

**1.4** Para qualquer proposta de desvio das condições especificadas neste Anexo, a unidade transferidora deve iniciar uma Solicitação de Aprovação.

**1.5** A Unidade ATS aceitante não notificará a Unidade ATS transferidora de que estabeleceu comunicações ar-terra com a aeronave transferida, a menos que seja especificamente solicitado. A Unidade aceitante deverá notificar a Unidade transferidora caso a comunicação com a aeronave não seja estabelecida como esperado.

**2 INTERFACE DE COORDENAÇÃO – ALOCAÇÃO DE NÍVEL**

**2.1 ALOCAÇÃO DE NÍVEIS DE VOO**

Os níveis de voo das aeronaves devem ser atribuídos de acordo com a tabela a seguir:

<b>Rotas ATS</b>	<b>Ponto de Coordenação</b>	<b>Tráfego no Sentido Sul</b>	<b>Tráfego no Sentido Norte</b>
UN741	NANIK	NÍVEIS PARES/ÍMPARES	NÃO APLICÁVEL
UN866	DEKON	NÃO APLICÁVEL	NÍVEIS PARES/ÍMPARES
UN873	TASIL	NÍVEIS PARES	NÍVEIS ÍMPARES
UN857	ERETU	NÍVEIS PARES	NÍVEIS ÍMPARES
UL206	KODOS	NÍVEIS PARES	NÍVEIS ÍMPARES
Rotas Aleatórias	Ponto de cruzamento nos limites comuns das FIR	NÍVEIS PARES	NÍVEIS ÍMPARES

**2.2 TRÁFEGO ALEATÓRIO NO PONTO COMUM MOVGA**

O tráfego aleatório sobre o ponto comum MOVGA deve ser coordenado entre os centros ATS de Dacar, Atlântico e Caiena. A coordenação será feita da seguinte forma:

- a) Sul (de Dacar para Atlântico via MOVGA): O ACC Dacar deve coordenar o tráfego para o Atlântico e fornecer informações de tráfego para Caiena;
- b) Norte (de Atlântico para Dacar via MOVGA): O ACC Atlântico deve coordenar o tráfego para Dacar e fornecer informações de tráfego para Caiena.

### **2.3 TRÁFEGO DE/PARA ASCENSION (FHAW)**

O tráfego que parte ou se destina a Ascension deve ser coordenado entre os centros ATS de Dacar, Abidjan e Atlântico da seguinte forma:

- a) tráfego partindo de Ascension para o espaço aéreo de Dacar: O ACC Atlântico coordenará o tráfego para Dacar e fornecerá informações de tráfego para Abidjan;
- b) tráfego do espaço aéreo de Dacar com destino a Ascensão: O ACC Dacar coordenará o tráfego para o Atlântico e fornecerá informações de tráfego para Abidjan.

## **3 MÍNIMOS DE SEPARAÇÃO**

### **3.1 SEPARAÇÃO LONGITUDINAL**

#### **3.1.1 DENTRO DO CORREDOR EUR/SAM**

**3.1.1.1** As aeronaves no mesmo nível devem ser separadas longitudinalmente por não menos de 10 minutos usando o MNT.

**3.1.1.2** Quando a aeronave sucessora estiver mantendo um número Mach maior que o da aeronave precedente ao longo da mesma pista/rota ATS no mesmo nível de voo, aplica-se a separação longitudinal mínima da tabela abaixo.

Diferença no Número Mach	Separação mínima em minutos
.01	11
.02	12
.03	13
.04	14
.05	15
.06	16
.07	17
.08	18
.09	19
.10	20

**3.1.1.3** Quando a aeronave que a precede é mais rápida do que a aeronave que a sucede, aplica-se a separação longitudinal mínima da tabela abaixo.

Diferença no Número Mach	Separação mínima em minutos
.02	9
.03	8
.04	7

.05	6
.06 ou maior	5

NOTA: O tráfego que transita pela MOVGA e KODOS deve ser separado usando a separação longitudinal mínima nas tabelas dos itens 3.1.1.2. e 3.1.1.3. acima.

### **3.1.2 NO ESPAÇO AÉREO DA ÁREA RNAV DE ROTEAMENTO ALEATÓRIO DO OCEANO ATLÂNTICO (AORRA)**

**3.1.2.1** As aeronaves no mesmo nível de voo devem ser separadas longitudinalmente por não menos de 10 minutos usando o MNT.

**3.1.2.2** Quando a aeronave seguinte for mais rápida do que a aeronave anterior, a unidade transferidora deverá notificar a unidade aceitante e solicitar sua aprovação para a transferência de controle. A unidade aceitante terá o direito de determinar as condições de transferência de controle.

### **3.2 SEPARAÇÃO LATERAL**

A separação lateral será:

- a) 50 NM dentro do corredor EUR/SAM Área RNP 10;
- b) 50 NM nas outras áreas das FIR de Dacar e Atlântico, fora do corredor EUR/SAM.

NOTA: Os limites da área RNP 10 do corredor EUR/SAM são os seguintes: A partir de 25°00'N/015°30'W; 19°00'N/019°00'W; 17°20'N/020°00'W; 15°00'N/020°00'W; 12°58'N/021°22'W; 08°30.6'S/034°21'W; 08°08.2'S/034°55.6'W (RECIFE VOR); e depois seguir os limites continentais do norte do Brasil até o ponto 01°20.7'S/043°07.5'W; 07°40'N/035°00'W; 13°30'N/037°30'W; 17°00'N/037°30'W; 24°00'N/25°00'W; 30°00'N/25°00'W; 30°00'N/20°00'W; 25°00'N/20°00'W; 25°00'N/015°30'W.

### **3.3 SEPARAÇÃO VERTICAL**

A separação vertical será:

AERONAVES	SEPARAÇÃO		
	FL 290 E ABAIXO	FL 290 - FL 410	FL 410 E SUPERIOR
RVSM APROVADO	1000 FT	1000 FT	2000 FT
NÃO APROVADO RVSM		2000 FT	

## **4 TRANSFERÊNCIA EM UM NÍVEL ESTÁVEL**

Quando um voo que estiver cruzando o ponto de transferência de responsabilidade ainda estiver subindo/descendo, o órgão transferidor deverá especificar na mensagem de coordenação não apenas o nível de voo no qual a aeronave foi aprovada, mas também o nível de voo mínimo/máximo no qual esse ponto será cruzado.

## **5 LIMITE DE AUTORIZAÇÃO**

O ponto limite de autorização normalmente será o aeródromo de destino. No entanto, se a coordenação necessária não puder ser efetuada em tempo razoável devido à falha de comunicação entre os órgãos ATS, o ponto limite de autorização será o ponto de transferência de controle e a aeronave será instruída a solicitar uma autorização do órgão aceitante antes de prosseguir além desse ponto.

## **6 INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS**

As unidades ATS devem manter-se mutuamente informadas sobre o SIGMET e outras condições meteorológicas dos aeródromos de destino dentro de seus respectivos espaços aéreos, sempre que a diminuição dessas condições puder resultar em desvio ou espera para melhoria das condições meteorológicas.

## **7 CONTROLE DE FLUXO**

**7.1** Quando for necessário implementar o controle de fluxo para evitar atrasos excessivos, o ACC Atlântico e o ACC Dacar deverão coordenar um número aceitável de aeronaves por hora.

**7.2** As medidas de controle de fluxo não serão válidas por mais de 24 horas após a sua hora de implementação. Qualquer prorrogação deve ser negociada antes do prazo de validade.

**7.3** Todo controle de fluxo deve ser encerrado assim que as circunstâncias permitirem.

**7.4** Os Supervisores do ACC terão autoridade para decidir sobre a implementação de um controle de fluxo.

NOTA: Para o ACC Atlântico, as decisões de controle de fluxo deverão ser coordenadas com o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA).

## **8 OPERAÇÕES PRÓXIMAS AO LIMITE DAS FIR**

Os órgãos ATS devem retransmitir detalhes significativos de qualquer voo que esteja operando, ou pretenda operar, dentro de cinquenta milhas náuticas (50NM) do limite FIR comum. Todos esses voos devem estar conectados ao ADS-C (se equipado) aos Centros Dacar e Atlântico.

## **9 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA CONTINGÊNCIAS EM VOO**

No caso de usar os procedimentos especiais aplicáveis para contingências em voo especificados no Documento 7030 (*Regional Supplementary Procedures* – partes AFI e SAM) da OACI, o órgão ATS transferidor informará o outro órgão ATS sobre todos os detalhes do procedimento de contingência aplicado a cada aeronave e coordenará a transferência para cada voo individualmente.

## **10 PROCEDIMENTOS DE DESVIO APLICÁVEIS DEVIDO À PLATAFORMA DE LANÇAMENTO DO FOGUETE ARIANE**

Os procedimentos de desvio aplicáveis devido à plataforma de lançamento do foguete Ariane serão desenvolvidos pela administração brasileira e coordenados com a administração senegalesa via AFTN/AMHS. Cada administração publicará o NOTAM apropriado.

O seguinte endereço da AFTN/AMHS será usado para a coordenação mencionada:

a) Para ACC Atlântico: SBRJYNYX

b) Para o ACC DACAR: GOOOYNYX, GOOYYAYX e GOOOZQZX

**ANEXO VII**  
**TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE E TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES**

**1 TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE**

**1.1** A responsabilidade pela prestação dos serviços de tráfego aéreo deverá ser transferida para o órgão aceitante nos pontos significativos especificados no item 3.

**1.2** Se for necessária a transferência de controle em pontos diferentes dos especificados no item 3, isso deve ser coordenado individualmente para cada voo.

**1.3** A unidade aceitante deve assumir o controle de uma aeronave transferida assim que ela se apresentar a essa unidade passando pelo ponto de transferência de controle apropriado. Não há necessidade de transferência adicional de controle ou de mensagens de aceitação, a menos que seja solicitado.

**1.4** O controle do tráfego pelo órgão aceitante não deve ser assumido antes da aeronave passar pelo ponto de transferência de controle, a menos que especificamente acordado pelo órgão transferidor.

**2 TRANSFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES**

**2.1** A transferência de comunicações deverá ocorrer no máximo 5 minutos antes do limite comum, conforme especificado no item 3, salvo coordenação em contrário.

**2.2** A atribuição de frequência para transferência de comunicações é a seguinte:

<b>CENTRO ATS</b>	<b>Frequências HF de Dacar</b>	<b>Frequências de HF do Atlântico</b>
<b>FREQUÊNCIA</b>	6535Khz	6649 Khz
	5565Khz	10096 Khz
	8861 Khz	13315 Khz
	3452 Khz	13357 Khz
	11291 Khz	3452 Khz
	13357 Khz	8855 Khz
	13315 khz	5565 Khz
	17955 Khz	8861 Khz

**NOTA:** Ao efetuar a coordenação, as unidades ATS devem oportunamente trocar informações sobre as frequências primárias e secundárias em uso.

**2.3** A aeronave deve ser instruída a estabelecer comunicação com a unidade aceitante sobre o ponto de transferência de controle. A transferência de comunicação pode não coincidir com o ponto de transferência de controle (Tabela de Referência no item 3).

**2.4** Em caso de falha total de comunicação entre os órgãos ATS envolvidos, a fim de possibilitar o fornecimento dos dados do plano de voo e reportes necessários, o órgão transferidor informará a aeronave sobre a ausência de coordenação entre os dois órgãos e instruirá a aeronave a estabelecer comunicação com o órgão aceitante pelo menos 10 minutos antes do TCP.

**2.5** Com referência ao parágrafo 10.1.2.4.3 do Documento 4444 PANS-ATM, como uma questão de rotina, o órgão ATS aceitante não deverá notificar o órgão ATS transferidor de que foi estabelecida comunicação por rádio com uma aeronave que está sendo transferida.

**2.6** Se o ATS aceitante não conseguir estabelecer contato com uma aeronave dentro dos 5 (cinco) minutos após seu tempo estimado sobre o ponto de transferência de controle, ele deverá tentar a comunicação em outras frequências e, finalmente, tentará também retransmitir através de outras aeronaves. Se não obtiver êxito, deverá informar a unidade de transferência para que sejam tomadas as medidas adequadas.

**2.7** Sempre que um dos órgãos ATS tomar conhecimento de que uma aeronave não consegue estabelecer (ou manter) as comunicações via rádio com o órgão ATS responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo, no espaço aéreo em que está operando, este órgão ATS deverá se esforçar para retransmitir as mensagens pertinentes.

### **3 PONTOS ESPECÍFICOS DE TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE E COMUNICAÇÃO**

<b>ROTA ATS</b>	<b>PONTO DE TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE</b>
UN741	NANIK
UN866	DEKON
UN873	TASIL
UB623	RAKUD
UN857	ERETU
UL206	KODOS

**3.1** Se for necessária a transferência de responsabilidade em outros pontos que não os especificados acima, isso deverá ser coordenado individualmente para cada voo.

**3.2** O órgão aceitante não deve modificar a autorização ATC da aeronave transferida até que ela tenha comunicado a passagem pelo ponto de transferência de controle apropriado, a menos que especificamente acordado pelo órgão transferidor.

**3.3** Não há necessidade de transferência de controle ou mensagens de aceitação adicionais, a menos que seja solicitado.

## ANEXO VIII PROCEDIMENTOS AIDC

### 1 DISPOSIÇÕES GERAIS

**1.1** A Comunicação de Dados entre Instalações ATS (AIDC) deve ser usada para realizar a coordenação automática e a transferência de controle dos voos entre os Centros ATS Atlântico e Dacar.

**1.2** No processo de coordenação da AIDC, são usadas as seguintes categorias de mensagens operacionais:

- a) mensagens de notificação;
- b) mensagens de coordenação;
- c) transferência de mensagens de controle.

### 2 TROCA DE MENSAGENS

A tabela abaixo descreve as categorias e os tipos de mensagens AIDC aplicáveis entre os Centros ATS de Dacar e Atlântico, bem como o tempo e as condições de troca:

Mensagem Categorias	Tipos de mensagens	Cronograma	Condições de troca de mensagens	
			De Dacar para o Atlântico	Do Atlântico para Dacar
Mensagens de Notificação	ABI	60 minutos antes do TCP	Automaticamente	Automaticamente
Mensagens de Coordenação	CPL	30 minutos antes do TCP	Automaticamente	Manualmente
	EST	20 minutos antes do TCP	N/A	Automaticamente se a CPL não for enviada manualmente
	ACP	5 minutos	5 minutos Automaticamente	5 minutos Manualmente
	MIS	Simultaneamente com o envio da CPL	Manualmente	Manualmente
Mensagens de Transferência de Controle	TOC	5 minutos antes do TCP	5 minutos	5 minutos
	AOC	Após a aceitação do voo	Manualmente	Automaticamente



### 3 REVISÕES

Em caso de revisão das condições de travessia da aeronave, seja devido a desvio climático, mudança de nível e/ou qualquer outra circunstância operacional, como emergências, a coordenação verbal deverá ser realizada usando os meios de coordenação descritos no item 1.7.2 do anexo V.

### 4 FALHA NO SISTEMA AIDC

Em caso de indisponibilidade do sistema AIDC, os procedimentos de coordenação descritos acima nos Anexos V e VII são totalmente aplicáveis em todos os casos.

### 5 ENDEREÇOS TELEGRÁFICOS

Os seguintes endereços telegráficos estão em uso para o protocolo AIDC entre os centros ATS de Atlântico e Dacar.

Centros ATS	Dacar	Atlântico
Endereço telegráfico	G000AIDC	SBAOAIDC

## ANEXO IX PROCEDIMENTOS DE COORDENAÇÃO ADS/CPDLC

### 1 PROCEDIMENTOS PARA AERONAVES EQUIPADAS ADS-C/CPDLC

**1.1** Quando ambos os ACC em questão estiverem usando as funcionalidades ADS-C/CPDLC para fornecer serviços de tráfego aéreo, a conexão CPDLC será transferida aproximadamente 5 (cinco) minutos antes dos limites das FIR.

**1.2** Os procedimentos a seguir serão usados para transferir o tráfego conectado ADS-C/CPDLC de um ACC para outro.

**1.3** O ACC transferidor deve enviar à aeronave equipada a mensagem "Next Data Authority SBAO (ou GOOO)" 30 (trinta) minutos antes do ponto de transferência de controle.

**1.4** O ACC que estiver transferindo enviará à aeronave equipada a mensagem "AT [posição] MONITOR [nome da unidade da OACI] [frequência primária]". Essa mensagem deve ser enviada pelo menos 5 (cinco) minutos antes do cruzamento dos limites da FIR adjacente. A unidade de transferência também deverá indicar a segunda frequência como um texto livre.

**1.5** O órgão transferidor deve enviar à aeronave equipada a mensagem "END SERVICE (fim de serviço)" pelo menos 5 (cinco) minutos antes de cruzar os limites das FIR adjacentes, para permitir que a próxima autoridade de dados estabeleça uma conexão ativa com a aeronave.

**1.6** A unidade transferidora deve garantir que não existam mensagens CPDLC de *uplink* abertas antes do *uplink* de uma mensagem END SERVICE.

**1.7** Quando apenas um ACC em questão estiver usando ADS/CPDLC para prestar serviços de tráfego aéreo, os procedimentos acima serão aplicados por esse ACC.

**1.8** Quando apenas um ACC em questão estiver usando a funcionalidade ADS-C/CPDLC para controlar a aeronave, a seguinte fraseologia será usada com HF ou VHF pelo ACC sem a funcionalidade ADS-C/CPDLC para transferir a comunicação de um ACC para o outro:

‘CONTACT [nome da unidade da OACI] WITH CPDLC, IF UNABLE, CONTACT [nome da unidade da OACI] WITH HF/VHF ON FREQUENCY (conforme coordenado), SECONDARY (conforme coordenado).’

## **ANEXO X**

### **PROCEDIMENTOS COMPLEMENTARES**

#### **1 PLANOS DE CONTINGÊNCIA**

Em caso de interrupção dos serviços de navegação aérea no espaço aéreo da FIR Dacar e da FIR Atlântico, devem ser aplicados os procedimentos dos planos de contingência publicados nos respectivos AIP nacionais.

#### **2 NOTIFICAÇÃO DE SUSPEITA DE DOENÇAS TRANSMISSÍVEIS OU OUTRO RISCO À SAÚDE PÚBLICA A BORDO DE UMA AERONAVE**

**2.1** Caso o ACC Atlântico/Dacar receba informações de um piloto, tais como a detecção de uma doença contagiosa ou a existência de agentes patogênicos a bordo que representem um risco de surto de doença, o ACC Atlântico/Dacar enviará uma mensagem, o mais rápido possível, para notificar a unidade ATS que serve o destino/partida e o operador da aeronave ou seu representante designado, usando os meios de comunicação mais rápidos.

**2.2** As informações listadas abaixo devem ser fornecidas:

- a) identificação da aeronave;
- b) aeródromo de partida;
- c) aeródromo de destino;
- d) horário estimado de chegada;
- e) número de pessoas a bordo;
- f) número de casos suspeitos a bordo; e
- g) natureza do risco à saúde pública, se conhecido.

#### **3 PROCEDIMENTOS ATS EM CASOS DE NUVEM DE CINZAS VULCÂNICAS**

**3.1** Se uma nuvem de cinzas vulcânicas for notificada ou prevista no espaço aéreo pelo qual a unidade ATS é responsável, as seguintes ações devem ser tomadas:

- a) transmitir imediatamente as informações pertinentes às tripulações de voo cujas aeronaves possam ser afetadas, para garantir que elas estejam cientes da posição atual e prevista da nuvem de cinzas e dos níveis de voo afetados;
- b) atender às solicitações de mudanças de rota ou de nível na medida do possível;
- c) sugerir a mudança de rota para evitar ou sair de áreas de nuvens de cinzas relatadas ou previstas, quando solicitado pelo piloto ou considerado necessário pelo controlador; e
- d) quando possível, solicitar um relatório aéreo especial quando a rota do voo levar a aeronave para dentro ou perto da nuvem de cinzas prevista e forneça esses relatórios aéreos especiais aos órgãos competentes.

**3.2** Quando a tripulação de voo notifica ao órgão ATS que a aeronave entrou inadvertidamente em uma nuvem de cinzas vulcânicas, o órgão ATS deve:

- a) tomar as medidas aplicáveis para uma aeronave em emergência; e
- b) iniciar modificações na rota ou no nível atribuído somente quando solicitado pelo piloto ou necessário devido a requisitos do espaço aéreo ou condições de tráfego.

## **4 PROCEDIMENTOS RVSM**

### **4.1 ESPAÇO AÉREO RVSM**

O espaço aéreo entre o FL290 e o FL410, inclusive, é designado como espaço aéreo RVSM. Não há espaço aéreo de transição no espaço aéreo AFI RVSM.

### **4.2 OPERAÇÕES RVSM**

**4.2.1** As mensagens de estimado (EST) devem ser transmitidas para todos os voos que cruzem o limite FIR comum pelo menos 30 (trinta) minutos antes da hora estimada da aeronave sobre o ponto de transferência de controle, quando envolverem aeronaves não aprovadas RVSM que pretendam operar no espaço aéreo RVSM, como forma de facilitar o planejamento para a integração desse tráfego de acordo com um VSM de 2000 pés.

**4.2.2** Uma indicação clara do status de aprovação não RVSM de uma aeronave e sua solicitação de tratamento especial devem ser incluídas como parte integrante da mensagem de estimado:

- a) como uma confirmação dos dados registrados no plano de voo, pois isso é muito importante para a segurança;
- b) para abranger os casos de degradação da capacidade no desempenho dos sistemas de planejamento de voo para um voo específico; e
- c) para abranger os casos em que, por qualquer motivo, o órgão aceitante não tenha recebido o plano de voo.

### **4.3 COORDENAÇÃO VERBAL DE MENSAGENS DE ESTIMADO**

**4.3.1** Quando um processo de coordenação verbal estiver sendo usado, o órgão ATS remetente deverá incluir as informações arquivadas no Item 18 do plano de voo da OACI, relevantes para as operações RVSM, no final da mensagem de estimado verbal.

**4.3.2** O termo "NEGATIVE RVSM" ou "NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT", quando aplicável, deve ser incluído verbalmente no final da mensagem de estimado verbal.

**4.3.3** No caso de uma única aeronave sofrer uma contingência em voo, as mensagens de coordenação associadas deverão ser complementadas verbalmente por uma descrição da causa da contingência.

**4.3.4** As mensagens de coordenação associadas devem incorporar o termo:

- a) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT; ou
- b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE, quando apropriado.

**4.3.5** Os ACC de Atlântico e Dacar coordenarão a suspensão dos procedimentos RVSM nas áreas afetadas dentro das áreas de interesse comum das FIR Atlântico e Dacar quando houver relatos de

pilotos de turbulência maior que moderada. Nas áreas em que os procedimentos RVSM forem suspensos, a separação vertical mínima entre todas as aeronaves será de 2.000 pés.