



PRENOR ICA 53-2 SALA DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (SALA AIS)

Prazo para discussão pública
Início: 29/07/2019 - Término: 30/08/2019

Propósito deste Documento

A presente Instrução tem por finalidade estabelecer os critérios e os procedimentos básicos para a estruturação e a operação de uma Sala AIS, bem como a sua utilização pelos usuários.

O PRENOR é um sistema criado com o objetivo de auxiliar na elaboração das normas do DECEA, por meio da coleta de sugestões antecipadas à publicação de novas normas ou suas emendas, as quais se encontram em fase final de elaboração no setor responsável pela regulamentação dos Serviços de Navegação Aérea (ANS) do SISCEAB. Esse sistema permite também oportunizar o conhecimento prévio pelos usuários do espaço aéreo brasileiro sobre os principais assuntos relativos às regras ANS, que ainda estão em processo de discussão no DECEA.

Data de Publicação	Setor responsável	Gerente
29/07/2019	DNOR 4	Cap R/1 Novanta

1 **2 SALA AIS DE AERÓDROMO**

2 **2.1 LOCALIZAÇÃO**

3 Deve estar situada, preferencialmente, em local de fácil acesso para os usuários, nas
4 proximidades do pátio de estacionamento das aeronaves.

5 **2.2 ESPAÇO FÍSICO**

6 A área deve ser projetada de forma ergonômica, levando-se em conta equipamentos,
7 mesas e cadeiras que possibilitem o acesso aos Produtos AIS e o planejamento do voo em ambiente
8 de conforto para os usuários, bem como para os operadores AIS.

9 **2.3 IDENTIFICAÇÃO**

10 **2.3.1** A fim de facilitar sua localização, deverá ser colocado um painel com a letra “C”, pintada em
11 cor preta sobre fundo amarelo, no pátio de estacionamento das aeronaves, no saguão do aeroporto e
12 na entrada de acesso à Sala AIS.

13 **2.3.2** Os painéis deverão possuir, no mínimo, as seguintes dimensões:

14 a) 100cm x 100cm, no pátio de estacionamento das aeronaves; e

15 b) 30cm x 20cm, na entrada de acesso à Sala AIS.

16 **NOTA:** No saguão do aeroporto, deverão ser aplicadas medidas, de acordo com o padrão de
17 sinalização adotado pela administração.



18 **2.3.3** Se, por uma razão imperativa, a Sala AIS estiver situada em local de difícil acesso, deverão
19 ser colocados desenhos esquemáticos no pátio de estacionamento de aeronaves. Deverão, também,
20 ser distribuídos pequenos painéis, semelhantes ao descrito, ao longo do trajeto, desde o terminal de
21 passageiros até a Sala AIS.
22

23 **2.4 MATERIAL**

24 Para que os operadores possam desempenhar suas tarefas com eficiência, uma Sala
25 AIS de Aeródromo deve possuir o material mínimo necessário, conforme abaixo:

26 a) material de escritório adequado e mobiliário, incluindo mesa para utilização
27 das tripulações em planejamento de voo, com as respectivas cadeiras;

28 b) microcomputador compatível com a utilização dos programas AIS,
29 impressora e espaço em servidor para armazenamento de dados; e

30 c) relógio de parede e headset individual para Salas AIS credenciadas a receber
31 plano de voo por telefone.

32 **2.5 ZONA SERVIDA**

33 **2.5.1 DETERMINAÇÃO**

34 **2.5.1.1** Cabe ao PSNA, supervisionados pelo respectivo Órgão Regional, determinar a Zona Servida
35 correspondente à Sala AIS internacional que lhe é subordinada, conforme o previsto na ICA 53-5
36 “Coleta de Dados Estatísticos AIS”.

37 **2.5.1.2** A Zona Servida deve abranger, em princípio, os trechos das rotas ATS cujos voos se iniciem
38 no aeródromo e se estendam além dessas áreas em voo direto até o aeródromo internacional de
39 primeiro pouso e alternativas, além das respectivas FIR.

40 **2.5.1.3** Ao definir a Zona Servida, deve-se considerar a quantidade de tráfego, a extensão e a
41 complexidade das rotas que se originam no aeródromo, as rotas que possui, pelo menos, um voo
42 quinzenal e, também, a frequência com que as próprias empresas de transporte aéreo e os pilotos
43 recorrem à informação prévia ao voo, com todos os detalhes que satisfaçam às operações de voo,
44 mediante consulta prévia aos usuários que normalmente operam no aeródromo.

45 **2.5.2 ATUALIZAÇÃO DA ZONA SERVIDA**

46 A Zona Servida deverá ser modificada conforme se produzam mudanças no tráfego
47 ou depois de prévia consulta às empresas aéreas e demais usuários que operam no aeródromo, a
48 respeito de suas necessidades presentes ou futuras, conforme o previsto na ICA 53-5 “Coleta de
49 Dados Estatísticos AIS”.

50 **2.6 SUBORDINAÇÃO**

51 **2.6.1** As Salas AIS são subordinadas administrativa e operacionalmente ao respectivo PSNA.

52 NOTA: Os DTCEA localizados em organizações militares são subordinados administrativamente
53 ao respectivo Comandante da Unidade Militar.

54 **2.6.2** As Organizações Regionais devem exercer a supervisão das operações nas Salas AIS
55 localizadas em suas respectivas áreas de jurisdição.

56 **2.6.3** O SDOP é o responsável pela padronização operacional das Salas AIS.

57 **2.7 SERVIÇOS AUTOMATIZADOS**

58 **2.7.1** Disponibilizados pelo DECEA para a prestação do serviço nas Salas AIS, a saber:

- 59 a) o AISWEB, para as consultas inerentes aos Produtos e Serviços AIS; e
60 b) SIGMA ou SAIS, para as atividades relativas ao recebimento, análise,
61 processamento, encaminhamento das intenções de voo.

62 NOTA 1: O SAIS será gradualmente substituído pelo SIGMA, conforme o
63 planejamento do DECEA.

64 NOTA 2: Os computadores disponibilizados para o SAIS destinam-se
65 exclusivamente para esse fim.

66 **2.7.2** Para a instalação de qualquer outro sistema em uma Sala AIS, deve-se encaminhar a
67 solicitação à Organização Regional da sua jurisdição para emissão de parecer do DECEA.

68 **2.7.3** O suporte técnico-operacional do SAIS ou do SIGMA deve ser solicitado à Organização
69 Regional da jurisdição da Sala AIS.

70 **2.8 COMUNICAÇÕES E COORDENAÇÕES**

71 **2.8.1** As Salas AIS deverão dispor de meios para comunicação telefônica visando à coordenação
72 com:

- 73 a) órgãos operacionais do SISCEAB
74 b) Centro de NOTAM (NOF).
75 c) órgãos de salvamento e contraincêndio; e
76 d) órgãos do aeródromo (serviços médicos, serviços aeroportuários, empresas
77 aéreas, unidades aéreas, entre outros).

78 **2.8.2** No caso de operações com aeronave presidencial, as comunicações e coordenações deverão
79 ser mantidas com discrição, prestando informações somente a pessoas credenciadas dos órgãos
80 envolvidos (GABAER, ALA, GSIPR, Subchefia Militar, Assessoria Militar Aeronáutica e GTE.)

81 **2.8.3** Em caso de acidente com aeronave, os operadores da Sala AIS devem prestar a máxima
82 colaboração possível para que as equipes de socorro possam exercer suas tarefas.

83 **2.9 LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)**

84 **2.9.1** A Sala AIS deve possuir um livro, eletrônico ou físico, para registro das ocorrências
85 verificadas durante os turnos de serviço, preenchido pelo operador AIS mais antigo da equipe. Nele
86 serão registrados todos os acontecimentos relevantes ou não rotineiros. O LRO (Anexo X) deve
87 conter os seguintes itens:

- 88 a) passagem e recebimento do serviço;
- 89 NOTA: Deverá constar de uma declaração formal de como ocorreu o momento da
90 passagem e recebimento do serviço com todas as suas ordens em vigor.
91
- 92 b) integrantes em cada turno;
- 93 NOTA: Deverá constar de uma declaração formal contendo o nome de cada um dos
94 operadores escalados originalmente e as respectivas substituições, caso
95 tenham ocorrido.
- 96 c) instabilidades ou inoperâncias e respectivos restabelecimentos;
- 97 NOTA: Deverá constar de uma declaração formal pormenorizada contendo toda e
98 qualquer ocorrência que tenha impactado o serviço e a respectiva ação
99 mitigadora tomada.
- 100 d) informes e sugestões dos usuários; e
- 101 e) qualquer ocorrência que, de algum modo, tenha prejudicado ou interferido no bom
102 andamento do serviço.
- 103 NOTA: Descrição de cada ocorrência com todos os detalhes julgados importantes e
104 indispensáveis para o entendimento da autoridade a quem a ocorrência será
encaminhada posteriormente.

105 **2.10 IMPLANTAÇÃO E DESATIVAÇÃO**

106 A implantação e a desativação de uma Sala AIS deve ser efetuada mediante
107 solicitação do interessado ao SDOP, conforme descrito no MCA 63-4 “Homologação, Efetivação,
108 Ativação e Desativação no Âmbito do DECEA”.

109 **3 OBTENÇÃO DA INFORMAÇÃO**

110 **3.1 MEIOS DE COMUNICAÇÕES**

111 A Sala AIS de Aeródromo deve dispor de meios de comunicação via AFTN/AMHS,
112 telefone, acesso à Intranet e Internet, ou outro sistema oficial para a transmissão de dados e voz, de
113 modo a atender à sua demanda operacional.

114 **3.2 ACESSO ÀS INFORMAÇÕES**

115 **3.2.1** A Sala AIS deve disponibilizar o acesso aos Produtos e Serviços AIS por meio da AISWEB,
116 internet (<http://www.aisweb.aer.mil.br/>) ou intraer (<http://aisweb.intraer/>).

117 **3.2.2** Caso haja a necessidade da impressão de algum Produto AIS, deverá ser observado o previsto
118 na ICA 53-7 “Disponibilização e Utilização da Informação Aeronáutica em Formato Digital”.

119 **3.2.3** O operador da Sala AIS deve ter o conhecimento e manter-se atualizado dos assuntos
120 relacionados às publicações listadas no Anexo B.

121 **3.2.4** A Sala AIS internacional deve disponibilizar o acesso aos produtos AIS estrangeiros por meio
122 do link “AIS por Países”, disponível no AISWEB.

123 **3.2.5** As Salas AIS devem estabelecer por meio de Norma Padrão de Ação ou equivalente, um
124 plano de degradação para o acesso aos Produtos e Serviços AIS.

125 **3.3 DISPONIBILIDADE DA INFORMAÇÃO**

126 **3.3.1** As informações que devem estar disponíveis em uma Sala AIS são fornecidas pelo SDOP,
127 pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica, pelos pilotos (informação posterior ao voo) e pelas
128 autoridades e serviços locais que forem relacionados às atividades aeronáuticas.

129 **3.3.2** A Sala AIS deve disponibilizar, também, o acesso aos formulários abaixo. Esses quando
130 recebidos, preenchidos pelos usuários, deverão ser encaminhados de imediato, sem interrupção da
131 cadeia de informação, conforme o seguinte:

132 a) IEPV 53-11 “Informação Pós Voo Sobre Inoperâncias ou Deficiência no
133 Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-
134 Avião” (Anexo C) – providências conforme item 3.4

135 b) IEPV 63-14 “Formulário de Registro de Informações dos Serviços do SISCEAB”
136 – ao Comandante do DTCEA de sua área de jurisdição, conforme previsto no

- 137 FCA 63-51 “Registro de Informações dos Serviços AIS, ATS, CNS e MET do
138 SISCEAB aos Usuários Militares”;
- 139 c) IEPV 100-6 “Formulário de Notificação de Incidente de Tráfego Aéreo” – à
140 Organização Regional da área de jurisdição;
- 141 d) RCSV “Relatório Confidencial de Segurança de Voo” – disponível e enviado
142 eletronicamente por meio de acesso ao site do CENIPA; e
- 143 e) RELPREV “Relato de Prevenção” – disponível e enviado eletronicamente por
144 meio de acesso ao site do CENIPA.

145 **3.3.3** A sala AIS que possuir publicações e impressos reservados deve arquivá-los em pastas e
146 disponibilizar o acesso aos operadores AIS e aos usuários autorizados.

147 **3.3.4** As solicitações de publicações reservadas devem ser feitas ao DECEA por meio do formulário
148 Fale Conosco, no Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC).

149 **3.4** INFORMAÇÃO POSTERIOR AO VOO

150 A principal finalidade da informação posterior ao voo é assegurar que as
151 inoperâncias, as deficiências no funcionamento dos auxílios à navegação aérea e das comunicações
152 terra-avião ou qualquer outra informação que possa vir a ocasionar perigo para as operações de
153 pouso e decolagem, percebidas pelas tripulações, sejam comunicadas prontamente aos órgãos
154 competentes.

155 **3.4.1** APRESENTAÇÃO DA INFORMAÇÃO POSTERIOR AO VOO

156 As tripulações de voo poderão apresentar diretamente na Sala AIS a informação, em
157 formulário apropriado, IEPV 53-11 “Informação Pós Voo Sobre Inoperâncias ou Deficiência no
158 Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-Avião” (Anexo C).

159 **3.4.2** PROVIDÊNCIAS DA SALA AIS

160 **3.4.2.1** O operador da Sala AIS deverá adotar as seguintes providências:

161 a) informará ao órgão ATS envolvido e utilizará a informação nos próximos
162 atendimentos, acrescentando que ainda não foi confirmada;

163 b) fará registro no LRO;

164 **3.4.2.2** O chefe da Sala AIS deverá adotar as seguintes providências:

165 a) se o assunto do informe for de responsabilidade do PSNA local, comunicará ao
166 setor competente;

167 b) se o assunto do informe não for de responsabilidade do PSNA local, comunicará à
168 organização regional à qual estiver subordinado; e

169 c) se o assunto do informe se referir a uma instalação operada por outro país,
170 comunicará ao NOF do Brasil.

171 **3.5 ATUALIZAÇÃO DAS INFORMAÇÕES**

172 A Sala AIS deve verificar constantemente todas as informações aeronáuticas
173 referentes a sua localidade, publicadas nos Produtos AIS, caso observe alguma discrepância, ela
174 deverá solicitar atualização, conforme o previsto na ICA 53-4 “Solicitação de Divulgação de
175 Informação Aeronáutica”.

176 **3.6 REGISTRO DE RECLAMAÇÕES E SUGESTÕES**

177 Deve ser utilizado o serviço de atendimento ao cidadão (SAC), disponibilizado no
178 site do DECEA, nos links: <http://servicos2.decea.intraer/sac/gerencial> e
179 <http://ajuda.decea.gov.br/contato/>.

180 **4 PRESTAÇÃO DO SERVIÇO AIS**

181 Os operadores das Salas AIS deverão estar aptos a identificar e informar aos usuários
182 quaisquer modificações, temporárias ou permanentes, disponibilizadas nos Produtos AIS, bem
183 como nas Normas confeccionadas pelo DECEA.

184 **4.1 ATENDIMENTO AO USUÁRIO**

185 **4.1.1** O operador da Sala AIS é um importante elo do SISCEAB, pelo contato direto que estabelece
186 com os usuários. Deve ser qualificado para o desempenho dessa função, com apresentação pessoal
187 adequada, atuando com polidez no tratamento, dicção clara e pausada, comedimento na linguagem,
188 bom uso das palavras do vernáculo e utilizar, na medida do possível, as palavras do léxico da OACI
189 e de outros documentos que se encontrem em uso na aviação civil internacional.

190 **4.1.2** O operador deverá providenciar as informações necessárias, as quais dependerão do voo
191 planejado e do grau de familiarização do piloto com a rota.

192 **4.2 SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO PRÉVIA AO VOO**

193 **4.2.1** A Sala AIS disponibiliza a consulta prévia ao voo na qual está contido o PIB, por meio do
194 acesso ao AISWEB.

195 **4.2.2** Apresenta-se, a seguir, uma lista de assuntos que estão disponíveis na consulta prévia ao voo:

- 196 a) Características físicas e operacionais de aeródromos;
- 197 b) Horário do nascer e pôr do sol;
- 198 c) Mapa de localização do aeródromo;
- 199 d) Informações meteorológicas;
- 200 e) Cartas aeronáuticas disponíveis (ADC, PDC, IAC, SID, etc.);
- 201 f) Rotas preferenciais;
- 202 g) INFOTEMP ou Suplemento AIP; e
- 203 h) NOTAM.

204 **4.3 INFORMAÇÃO VERBAL**

205 **4.3.1** Deverá ser utilizada nos casos em que o piloto necessite de informações mais detalhadas. Para
206 isso, o operador da Sala AIS deve estar constantemente atualizado a respeito do conteúdo dos
207 Produtos AIS e das normas do DECEA e da Autoridade da Aviação Civil.

208 **4.3.2** Apresenta-se, a seguir, uma lista de assuntos que podem estar relacionados com a informação
209 verbal:

- 210 a) regulamentos e procedimentos,
- 211 - publicações básicas e emendas recentes;
- 212 - regulamentos aplicáveis ao controle de tráfego aéreo;
- 213 - procedimentos aplicáveis a rotas ou a procedimentos de saída por instrumento,
214 novos ou modificados; e
- 215 - regulamentos relativos à entrada, saída e sobrevoo do país, aplicáveis às
216 aeronaves civis em voo internacional;
- 217 b) informação de rota e de destino,
- 218 - sugestões referentes à utilização de rotas;
- 219 - rumos, distâncias, topografia geral e características, bem como níveis de
220 segurança em rota;
- 221 - disponibilidade e condições de utilização dos aeródromos de destino e
222 alternativas e de outros em caso de emergência, especialmente as condições de
223 utilização de suas instalações e serviços;
- 224 - disponibilidade de auxílios para a navegação aérea e suas condições de
225 utilização;
- 226 - disponibilidade de meios de busca e salvamento, especialmente em rotas
227 transoceânicas ou sobre selva;
- 228 - mudança na categoria disponível para salvamento e proteção contra incêndio
229 do aeródromo;
- 230 - procedimentos locais de circulação e controle de tráfego aéreo;
- 231 - instalações e serviços meteorológicos; e
- 232 - cartas adequadas ao planejamento de voo;
- 233 c) instalações e procedimentos de comunicação,
- 234 - disponibilidade e condições de uso de instalações de comunicação
235 aeroterrestre;
- 236 - procedimentos aplicáveis; e
- 237 - frequências e horários de funcionamento dos serviços;
- 238 d) perigos para a navegação aérea,
- 239 - espaços aéreos condicionados temporário ou permanentemente ativados ao
240 longo da rota; e

- 241 - outras atividades no espaço aéreo, ao longo da rota, que não impliquem a
242 ativação de espaços aéreos condicionados;
- 243 e) informações adicionais de interesse para o voo planejado,
- 244 - trabalhos de construção ou de manutenção na área de manobras ou adjacentes
245 às mesmas;
- 246 - partes desiguais da área de manobras, estando sinalizadas ou não, como, por
247 exemplo, as partes deterioradas da superfície das pistas e das pistas de táxi;
- 248 - presença e profundidade da neve, gelo ou água nas pistas e pistas de táxi,
249 incluindo seu efeito na frenagem;
- 250 - aeronaves estacionadas ou outros objetos nas pistas de táxi ou próximo às
251 mesmas;
- 252 - presença de outros perigos ocasionais;
- 253 - presença de aves que podem ser um perigo para as operações de aeronaves;
- 254 - avaria ou funcionamento irregular de uma parte ou de todo o sistema de
255 iluminação do aeródromo, incluindo as luzes de aproximação, de cabeceiras, de
256 pistas, de pistas de táxi, de obstáculos, de áreas inoperantes na área de
257 manobras e a fonte de energia elétrica do aeródromo;
- 258 - avarias, funcionamento irregular e variações no estado operacional do ILS
259 (incluindo os marcadores), assim como dos seguintes elementos: MLS, GNSS
260 básico, SBAS, GBAS, SRE, PAR, DME, SSR, VOR, NDB, canais de VHF do
261 serviço móvel aeronáutico, sistema de observação do alcance visual na pista
262 (RVR) e fonte secundária de energia elétrica;
- 263 - ocorrência de missões operacionais humanitárias de socorro, tais como as sob
264 responsabilidade das Nações Unidas, e qualquer procedimento ou limitações
265 que se apliquem a respeito; e
- 266 - preenchimento do plano de voo, suas atualizações e a confecção de mensagens
267 ATS relacionadas.

268 **5 PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ARO**

269 Os operadores das Salas AIS deverão estar perfeitamente familiarizados com os
270 procedimentos para veiculação dos planos de voo e as suas atualizações que estão contidos em
271 publicações específicas em vigor.

272 **5.1 AÇÕES DO OPERADOR DA SALA AIS DE AERÓDROMO**

273 **5.1.1** Ao receber uma intenção de voo, o operador da sala AIS, dentre outras atribuições previstas
274 em publicações específicas, deverá:

275 a) efetuar a validação sintática e semântica. Caso algum campo esteja indevidamente
276 preenchido, o operador deve solicitar ao apresentador que o corrija e somente a
277 encaminhará após essa providência;

278 **NOTA:** No caso de indisponibilidade de acesso ao AISWEB no momento da entrega
279 da intenção de voo, será realizada apenas a verificação sintática,
280 informando a ocorrência ao apresentador e registrando o fato em LRO.ver
281 plano de contingencia

282 b) independentemente do local de partida do voo, a Sala AIS que receber as
283 intenções de voo é responsável pela realização da verificação sintática e
284 semântica.

285 c) caso a Sala AIS receba um FPL referente a um voo partindo do correspondente
286 aeródromo e perceba que houve falha em relação ao cumprimento do disposto em
287 “a” e “b” acima, deverá:

288 - envidar todos os esforços possíveis para resolver as falhas detectadas em
289 coordenação, sempre que possível, com a Sala AIS que recebeu a intenção de
290 voo, com a tripulação envolvida ou com o órgão ATS pertinente;

291 - evitar, no máximo, penalizar o voo em questão devido aos erros que deveriam
292 ter sido corrigidos quando da apresentação da correspondente intenção de voo;
293 e

294 - expedir, pelos meios adequados, o relato dessa ocorrência aos órgãos
295 apropriados, a fim de possibilitar que tal fato seja analisado, bem como as
296 medidas pertinentes para a correção e prevenção implementadas.

297 d) verificar se o registro da aeronave consta da listagem de aeronave inadimplente
298 em relação às tarifas de navegação aérea. Em sendo constatada a presença do
299 referido registro, o operador não deverá receber o plano de voo, devendo, no
300 entanto, orientar o piloto a regularizar a situação.

301 e) No caso de Decisão Judicial favorável à aceitação de Plano de Voo de aeronaves
302 inadimplentes em relação a Tarifas de Navegação Aérea – TAN e TAT, é
303 necessária e obrigatória a devida comunicação oficial por parte do órgão da
304 Procuradoria Regional da União - PRU/AGU ou por Oficial de Justiça para que a
305 Administração efetive o cumprimento da referida decisão. Após a adoção das
306 medidas pertinentes, quando couber o cumprimento, o fato deverá ser lançado no
307 Livro de Registro de Ocorrências (LRO) e as cópias das decisões recebidas
308 deverão ser enviadas ao DECEA, por meio de documento oficial, até dez dias
309 úteis após a ocorrência, para conhecimento e demais providências cabíveis.

310 **5.1.2** Caso a intenção de voo seja referente à aeronave estrangeira civil enquadrada no Grupo II
311 (aeronaves da aviação geral e do transporte aéreo não regular – AIP Parte GEN 4.1-2 Item 8.1.1
312 “b”), o operador AIS deverá orientar o piloto ou DOV a inserir no ITEM 18 do Plano de Voo o
313 número do código DAT (exemplo: RMK/DAT SBBE140000118), sendo esse procedimento
314 condição essencial para o recebimento e processamento desse plano de voo.

315 **5.1.3** Caso a intenção de voo tenha como destino um aeródromo fora do território nacional, o
316 operador AIS deverá orientar o piloto ou DOV a inserir no item 18 do plano de voo a expressão
317 “RMK/GEDEC CFM”, significando a confirmação de que possuem o formulário GEDEC obtido
318 com as autoridades federais previstas, sendo esse procedimento condição essencial para o
319 recebimento e processamento da intenção de voo, conforme a AIP parte GEN 1.2-4 item 4.2.4.

320 NOTA: Estão isentos dessa ação as aeronaves pertencentes às empresas de transporte aéreo
321 público regular e aeronaves militares brasileiras.

322 **5.1.4** Caso algum campo da mensagem ATS recebida do exterior ou de empresa aérea
323 concessionária contenha dado incorreto, a Sala AIS receptora dessa mensagem deverá proceder
324 conforme alínea “a” do item 5.1.1. Na inexistência dos meios para um processo de coordenação,
325 poderá ser enviada mensagem de serviço informando a falha detectada e solicitando que seja
326 corrigida.

327 **5.2** RECEPÇÃO POR TELEFONE

328 **5.2.1** CREDENCIAMENTO OU DESCREDENCIAMENTO

329 **5.2.1.1** O credenciamento ou descredenciamento das Salas AIS, para receber as intenções de voo
330 por telefone, dar-se-á mediante solicitação da Organização Regional respectiva ao SDOP, após o
331 cumprimento das exigências previstas na legislação em vigor.

332 **5.2.1.2** A Organização Regional, antes de solicitar ao DECEA a aplicação de um procedimento para
333 um determinado aeródromo, deverá assegurar, necessariamente, que existam meios eficazes de
334 telefonia a serem utilizados pelos pilotos de aeronave ou pelos DOV nesses aeródromos, para
335 entrega das suas intenções de voo.

336 **5.2.1.3** As Salas AIS credenciadas para o recebimento de intenções de voo por telefone serão
337 efetivadas quando forem divulgadas nos Produtos AIS.

338 **5.2.1.4** Os telefones específicos, destinados exclusivamente para entrega das intenções de voo, são
339 identificados nos Produtos AIS pela abreviatura: “TEL PLN”.

340 **5.2.1.5** O descredenciamento dar-se-á quando não for possível cumprir as exigências previstas na
341 legislação em vigor, sendo divulgado, pelo menos, por meio dos produtos AIS.

342 **5.2.2 PROCEDIMENTOS**

343 **5.2.2.1** As conversações devem ocorrer no idioma português, de forma concisa, reduzindo-se ao
344 máximo o tempo de utilização dos canais de comunicação, que devem ter o uso operacional restrito
345 a essa finalidade.

346 **5.2.2.2** Na Sala AIS onde se apresentar uma incidência reduzida do serviço, por telefone, poderá ser
347 autorizada, pela chefia dos órgãos AIS, a utilização de linha telefônica compartilhada com outras
348 finalidades, não dispensando, entretanto, a gravação das comunicações.

349 **5.2.2.3** Em todas as conversações, ou quando solicitado, as abreviaturas e as palavras de difícil
350 entendimento deverão ser soletradas e, para isso, será utilizado o alfabeto fonético.

351 **5.2.2.4** Quando da entrega das intenções de voo, os pilotos de aeronaves e os DOV deverão estar
352 aptos a informar todos os dados necessários, na sequência dos formulários correspondentes, a fim
353 de agilizar o seu preenchimento e reduzir o tempo de ocupação da linha telefônica.

354 **NOTA:** Excepcionalmente, em decorrência de um possível excesso de demanda, a não observância
355 dessa orientação poderá acarretar preterição na ordem de atendimento.

356 **5.2.3 ATRIBUIÇÕES DO OPERADOR AIS**

357 Para o recebimento das intenções de voo, compete ao operador AIS:

- 358 a) atender com presteza o “TELEFONE PLN”;
- 359 b) proceder conforme o previsto na ICA 63-27 “Procedimentos dos Operadores AIS
360 Relacionados ao DCERTA”

361 c) após a conferência dos dados do formulário recebido inserir o nome do
362 interlocutor no campo apropriado e “VIA TEL”, no campo assinatura, cotejar a
363 informação e encerrar a ligação com a seguinte fraseologia:

364 “A MENSAGEM (CITAR MENSAGEM) FOI RECEBIDA ÀS (HORAS) UTC.”

365 **5.2.4 ATENDIMENTO PADRONIZADO**

366 **5.2.4.1** Consiste no cumprimento padrão aos pilotos de aeronave ou aos DOV, que deve ser o
367 exemplo: “Plano de voo, (bom dia!), em que posso ajudá-lo?”.

368 **5.2.4.2** Após o cumprimento padrão, o piloto de aeronave ou o DOV deverá informar seu nome e
369 código ANAC e, então, responder às perguntas necessárias para o correto recebimento de suas
370 intenções de voo.

371 **5.2.4.3** Caso o interesse do piloto de aeronave ou do DOV seja a entrega de um Plano de Voo
372 Completo ou de um Plano de Voo Simplificado, após o cumprimento padrão, ser-lhe-á solicitado:
373 “Informe matrícula, partida e destino” e, após sua resposta: “Inicie o preenchimento a partir do
374 campo 9 (Tipo de Aeronave), na sequência do Formulário de Plano de Voo”.

375 **5.2.4.4** Caso o interesse do piloto de aeronave ou do DOV seja a entrega de uma CHG, após o
376 cumprimento padrão, ser-lhe-á solicitado: “Informe matrícula, partida e destino” e, após sua
377 resposta: “Qual a modificação?”.

378 **5.2.4.5** Caso o interesse do piloto de aeronave ou do DOV seja a entrega de uma DLA, após o
379 cumprimento padrão, ser-lhe-á solicitado: “Informe matrícula, partida e destino” e, após sua
380 resposta: “Qual é o novo horário?”.

381 **5.2.4.6** Caso o interesse do piloto de aeronave ou do DOV seja a entrega de uma CNL, após o
382 cumprimento padrão, ser-lhe-á solicitado: “Informe matrícula, partida e destino”.

383 **5.2.4.7** Após a entrega da intenção de voo, exceto os campos 10 e 19, toda a informação contida
384 deverá ser cotejada, para que o piloto de aeronave ou o DOV assegure-se de que foi recebida
385 corretamente.

386 **5.2.4.8** Ao término da conversação, o piloto de aeronave ou o DOV deverá ser informado do nome
387 do operador e do horário de atendimento da seguinte forma: “Seu atendimento foi realizado pelo
388 operador Fulano, às (hora e minuto)”.

389 **5.2.4.9** A despedida padrão aos pilotos de aeronave ou aos DOV deve iniciar com: “Deseja algo
390 mais?”. Caso sua resposta seja positiva, continuará com: “Em que posso ajudá-lo?”. Senão,
391 continuará com o cumprimento padrão, por exemplo: “Bom dia!”.

392 **5.2.5 GRAVAÇÃO E ARQUIVO**

393 **5.2.5.1** O TELEFONE PLN terá suas comunicações gravadas, objetivando esclarecer dúvidas a
394 respeito do Plano de Voo e de outros dados transmitidos ou recebidos por meio desse telefone.

395 **5.2.5.2** As gravações magnéticas orais das comunicações telefônicas, relacionadas aos dados ATS
396 (Plano de Voo e suas atualizações), devem ser arquivadas por 30 (trinta) dias.

397 **5.2.5.3** As mensagens recebidas ou geradas em um órgão AIS devem ser arquivadas de acordo com
398 o MCA 102-7.

399 **5.2.5.4** O arquivamento de todos os dados ATS escritos e gravados, relacionados com acidentes
400 aeronáuticos e outras irregularidades, deve ser tratado de acordo com o MCA 102-7.

401 **6 SALA AIS DE ÓRGÃO ATC**402 **6.1 LOCALIZAÇÃO**

403 Deve estar situada em local de acesso restrito e nas proximidades dos órgãos ATC.

404 **6.2 ESPAÇO FÍSICO**405 O espaço físico será definido de acordo com as necessidades do órgão AIS e deve ser
406 projetada de forma ergonômica, levando-se em conta um ambiente de conforto para seus
407 operadores.408 **6.3 MATERIAL**409 Para que os operadores possam desempenhar suas tarefas com eficiência, uma Sala
410 AIS de órgão ATC deve possuir o material mínimo necessário, conforme abaixo:

- 411 a) mobiliário e material de escritório adequado;
-
- 412 b) microcomputador e impressora compatíveis com a utilização dos sistemas
-
- 413 necessários para o desempenho da função AIS; e
-
- 414 c) relógio de parede.

415 **6.4 ATRIBUIÇÕES**

416 A Sala AIS de Órgão ATC tem as seguintes atribuições:

- 417 a) prestar a informação aeronáutica, que tenha importância direta para o Órgão ATC;
-
- 418 b) observar o funcionamento do AISWEB e, nos casos de inoperâncias, adotar o
-
- 419 plano de degradação e registrar no LRO;
-
- 420 c) informar ao Chefe da Sala AIS quaisquer discrepâncias durante seu turno e as
-
- 421 necessidades relacionadas às atividades do setor, lançando as alterações no LRO;
-
- 422 d) ter conhecimento dos Produtos AIS de interesse do Órgão ATC;
-
- 423 e) operar os meios alternativos, em caso de degradação do sistema, de acordo com o
-
- 424 previsto no Modelo Operacional da Sala AIS;
-
- 425 f) tratar as mensagens ATS visualizadas nos terminais de acordo com as
-
- 426 necessidades do órgão ATC local;
-
- 427 g) fornecer suporte no tocante ao tratamento adequado das mensagens ATS mesmo
-
- 428 nos casos de queda do STPV ou mal funcionamento do AMHS;
-
- 429 h) consultar o órgão AIS originador, quando um plano de voo requisitado pela TWR
-
- 430 não constar no banco de dados do órgão ATC; e

431 i) Elaborar as SDIA para os assuntos de competência do órgão ATC à que estiver
432 subordinada.

433 **6.5** ACESSO ÀS INFORMAÇÕES

434 **6.5.1** A Sala AIS de Órgão ATC deve acessar os Produtos e Serviços AIS por meio da AISWEB,
435 internet (<http://www.aisweb.aer.mil.br/>) ou intraer (<http://aisweb.intraer/>).

436 **6.5.2** O operador da Sala AIS deve ter o conhecimento e manter-se atualizado dos assuntos
437 relacionados às publicações listadas no Anexo B.

438 **6.6** SUBORDINAÇÃO

439 **6.6.1** A Sala AIS de Órgão ATC é subordinada administrativa e operacionalmente ao PSNA
440 responsável pelo Órgão ATC.

441 **6.6.2** A organização regional deverá exercer a supervisão das operações.

442 **6.7** MEIOS DE COMUNICAÇÕES

443 A Sala AIS do Órgão ATC deve dispor de meios de comunicação via AMHS,
444 telefone, acesso à Intranet e Internet, ou outro sistema oficial para a transmissão de dados, de modo
445 a permitir a fácil comunicação entre os órgãos operacionais relacionados.

446 **6.8** LIVRO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)

447 A Sala AIS de Órgão ATC deve possuir um livro para registro das ocorrências
448 verificadas durante os turnos de serviço. O livro deverá ser preenchido conforme previsto no item
449 2.9

450 **6.9** ARQUIVAMENTO DE MENSAGEM

451 As mensagens recebidas ou geradas na Sala AIS de Órgão ATC devem ser
452 arquivadas de acordo com o MCA 102-7.

453 **6.10** IMPLANTAÇÃO E DESATIVAÇÃO

454 A implantação e desativação de uma Sala AIS de Órgão ATC deve ser efetuada
455 mediante solicitação do interessado ao SDOP, conforme descrito no MCA 63-4 “Homologação,
456 Efetivação, Ativação e Desativação no Âmbito do DECEA”.

457

458 7 SALA AIS DE AUTOATENDIMENTO**459 7.1 LOCALIZAÇÃO**

460 Deve estar situada, preferencialmente, em local de fácil acesso aos aeronavegantes

461 7.2 ESPAÇO FÍSICO

462 A área deve ser projetada, em ambiente de conforto para seus usuários, levando-se
463 em conta a disponibilização de equipamentos que possibilitem consultar Produtos AIS e planejar o
464 voo.

465 7.3 IDENTIFICAÇÃO

466 A fim de facilitar sua localização, deverá ser colocado um painel com a letra “C”,
467 pintada em cor preta sobre fundo amarelo, no pátio de estacionamento das aeronaves, no saguão do
468 aeroporto e na entrada de acesso à Sala AIS, com os mesmos critérios previstos em 2.3

469 7.4 SUBORDINAÇÃO

470 **7.4.1** A Sala AIS de Autoatendimento é subordinada administrativa e operacionalmente ao PSNA
471 responsável pelo Órgão.

472 **7.4.2** A Organização Regional deverá exercer a supervisão técnica e operacional das salas que estão
473 na sua área de jurisdição.

474 7.5 REQUISITOS MÍNIMOS

475 Para que a Sala AIS seja transformada na modalidade em Autoatendimento, ela
476 deverá possuir os requisitos mínimos, conforme abaixo:

477 a) rede de dados suficiente para a utilização do serviço;

478 b) energia redundante;

479 c) computador compatível para os serviços prestados; e

480 d) linha telefônica;

481 7.6 REGRAS PARA O AUTOATENDIMENTO

482 **7.6.1** Para o estabelecimento do Serviço de Autoatendimento AIS em um aeródromo, a Organização
483 Regional deverá consultar oficialmente o SDOP.

484 **7.6.2** Os Órgãos não subordinados ao DECEA deverão fazer as consultas por meio da Organização
485 Regional da sua área de jurisdição.

486 **7.6.3** Após o estabelecimento do autoatendimento AIS, a Organização Regional deverá solicitar a
487 divulgação da informação.

488 **7.6.4** O Serviço de Autoatendimento AIS nas Sala AIS de Aeródromo ficará disponível, pelo
489 menos, durante o horário de funcionamento do Órgão ATS local.

490 **7.6.5** O PSNA, responsável pela sala, deve criar procedimentos de fiscalização e segurança para
491 garantir as condições de uso dos equipamentos.

492 **7.6.6** O PSNA, responsável pela sala, deve criar procedimentos para disponibilização, recebimento
493 e encaminhamento dos formulários, conforme o seguinte:

494 a) IEPV 53-11 “Informação Pós Voo Sobre Inoperâncias ou Deficiência no
495 Funcionamento de Auxílios à Navegação Aérea e das Comunicações Terra-
496 Avião” (Anexo C) – providências conforme item 3.4

497 b) IEPV 63-14 “Formulário de Registro de Informações dos Serviços do SISCEAB”
498 – ao Comandante do DTCEA de sua área de jurisdição, conforme previsto no
499 FCA 63-51 “Registro de Informações dos Serviços AIS, ATS, CNS e MET do
500 SISCEAB aos Usuários Militares”;

501 c) IEPV 100-6 “Formulário de Notificação de Incidente de Tráfego Aéreo” – à
502 Organização Regional da área de jurisdição;

503 d) RCSV “Relatório Confidencial de Segurança de Voo” – disponível e enviado
504 eletronicamente por meio de acesso ao site do CENIPA;

505 e) RELPREV “Relato de Prevenção” – disponível e enviado eletronicamente por
506 meio de acesso ao site do CENIPA.

507 **7.6.7** A Organização Regional ou o PSNA ficará responsável por elaborar ou atualizar o modelo
508 operacional das Salas AIS que fazem parte da sua área de jurisdição.

509 **7.6.8** A Organização Regional ou PSNA responsável pela Sala AIS deverá providenciar a indicação
510 de uma contraparte quando elas forem inspecionadas.

511 **7.6.9** A Organização Regional ou PSNA responsável pela Sala AIS deve criar procedimentos para
512 verificar constantemente todas as informações aeronáuticas, referentes a localidade, publicadas nos
513 Produtos AIS, caso observe alguma discrepância, o responsável deverá solicitar atualização,
514 conforme o previsto na ICA 53-4 “Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica”.

515 **7.6.10** A Sala AIS disponibilizará um terminal de computador para acesso ao AISWEB, e linha
516 telefônica, de forma a possibilitar ao aeronavegante contatar o C-AIS da área de jurisdição ou outra
517 Sala AIS, conforme regulamentação em vigor, no intuito de dirimir dúvidas a respeito das
518 informações aeronáuticas.

519 **7.6.11** Sala AIS de autoatendimento INTL deverá conter avisos em português/inglês.

520 **7.7** FONTES DE INFORMAÇÕES

521 **7.7.1** As informações disponibilizadas na Sala AIS de Autoatendimento serão fornecidas pelo
522 AISWEB, o usuário deverá acessar, pela Intraer, o link <http://www.aisweb.intraer/> e, pela Internet, o
523 link <https://www.aisweb.aer.mil.br/>.

524 **7.7.2** As informações estrangeiras disponibilizadas na Sala AIS de Autoatendimento serão
525 fornecidas por meio do link “AIS por Países”, disponível no AISWEB.

526 **7.7.3** No terminal de autoatendimento AIS, os usuários poderão também ter acesso às publicações
527 oficiais convencionais e não convencionais em vigor, aprovadas pelo DECEA, pela Intraer, no link
528 www.decea.intraer e, pela Internet, no link www.decea.gov.br.

529 **7.7.4** As informações meteorológicas disponibilizadas nas Salas AIS de autoatendimento são
530 fornecidas por meio da REDEMETS, o usuário deverá acessar, pela Intraer, o link
531 <http://www.redemet.intraer/> e, pela Internet, o link <https://redemet.decea.gov.br/>.

532 **7.8** COMUNICAÇÕES E COORDENAÇÕES

533 **7.8.1** A Sala AIS de Autoatendimento deve dispor de meios de comunicação via telefone, e acesso à
534 Intranet ou Internet, ou outro sistema oficial para a transmissão de dados, de modo a permitir a fácil
535 comunicação entre os órgãos operacionais relacionados e a consultas aos Produtos e Serviços AIS
536 (AISWEB), ao Sistema DCERTA e a REDEMETS.

PRENOR