



# PRENOR

## ICA 100-31

### REQUISITOS DOS

### SERVIÇOS DE

### TRÁFEGO AÉREO

Prazo para discussão pública  
Início: 17/07/2020 - Término: 19/09/2020

## PROPÓSITO DESTE DOCUMENTO

O presente documento ficará disponível para consulta por 65 dias e tem o propósito de coletar sugestões para a modificação da ICA 100-31, “Requisitos dos Serviços de Tráfego Aéreo”, visando ao contínuo aperfeiçoamento das normas de Tráfego Aéreo no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

Esta publicação foi modificada (destaques em amarelo) com o objetivo de implementar a Emenda 52 do Anexo 11 à Convenção de Aviação Civil Internacional no que se refere à coordenação de atividades potencialmente perigosas à aviação civil.



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 prevista de entrada em vigor	Setor responsável	Gerente
<b>01/12/2020</b>	<b>DNOR-1</b>	<b>Cel Esp CTA R/1 Cláudio</b>

1 necessária para que seja possível divulgar, oportunamente, as informações sobre essas  
2 atividades nas publicações aeronáuticas pertinentes.

3 **8.3.2** O objetivo da coordenação será desenvolver os melhores procedimentos que evitem  
4 perigos para as aeronaves civis e produzam um mínimo de interferência nas operações  
5 normais dessas aeronaves.

6 **8.3.3** Ao se adotarem os procedimentos mencionados em 8.3.1, devem ser observados os  
7 seguintes critérios:

- 8 a) o lugar, a hora e a duração dessas atividades devem ser escolhidos de modo  
9 que se evite a alteração na trajetória das rotas ATS estabelecidas, a  
10 ocupação dos níveis de voo mais econômicos ou o atraso dos voos regulares  
11 das aeronaves, a menos que não exista outra possibilidade;
- 12 b) a extensão dos espaços aéreos designados para a realização das atividades  
13 deverá ser a mínima possível; e
- 14 c) a comunicação direta entre os Órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo e as  
15 Organizações que realizam essas atividades deve ser provida, para que tal  
16 comunicação seja utilizada, caso ocorra alguma emergência com aeronave  
17 civil ou outras circunstâncias imprevistas que necessitem da interrupção  
18 dessas atividades.

19 **8.3.4** Órgão Regional do DECEA em cuja área de responsabilidade se realize ou se preveja a  
20 realização de atividades potencialmente perigosas à aviação civil deve garantir que uma  
21 avaliação de risco à segurança operacional em relação a tais atividades seja conduzida, assim  
22 que praticável, e que medidas de mitigação de risco sejam implementadas.

23 **NOTA 1:** Tais medidas de mitigação de risco devem incluir, mas não estarem limitadas  
24 somente à restrição de espaço aéreo ou à retirada temporária das rotas ATS  
25 estabelecidas ou partes delas.

26 **NOTA 2:** Orientação sobre gerenciamento de risco à segurança operacional pode ser  
27 encontrada nas publicações específicas do DECEA.

28 **NOTA 3:** No caso de atividades que se realizem em área de responsabilidade de mais de uma  
29 Organização Regional do DECEA, caberá a que primeiro tomar conhecimento de  
30 tais atividades a coordenação com eventual(ais) Regional(ais) adjacente(s) a fim  
31 de que se cumpra o disposto neste item.

32 **NOTA 4:** Publicação específica do DECEA tratará do fluxo processual a ser seguido pelo  
33 Órgão Regional para cumprimento do disposto em 8.3.4 e 8.3.5.

34 **8.3.5** Da avaliação mencionada em 8.3.4, sem prejuízo do preconizado em publicações  
35 específicas do DECEA sobre composição de equipes para gerenciamento de risco à segurança  
36 operacional, deverá participar, obrigatoriamente, a organização ou unidade que conduz  
37 atividades potencialmente perigosas às aeronaves civis, a fim de facilitar a consideração de  
38 todos os fatores relevantes para a segurança operacional.

39 **NOTA:** Orientação sobre processos de tomadas de decisões colaborativas (CDM) para  
40 avaliação de segurança e divulgação através de NOTAM que possam envolver  
41 autoridades militares pode ser encontrada no Manual sobre Medidas de Segurança



42 Relacionadas com Atividades Militares Potencialmente Perigosas para  
43 Operações de Aeronaves Civis (Doc 9554), da OACI.

44 **8.3.6** Quando as atividades que constituem perigo potencial para os voos das aeronaves civis  
45 forem realizadas de forma regular ou contínua, deverá ser estabelecido um Acordo  
46 Operacional, conforme necessário, para assegurar uma coordenação adequada entre as  
47 necessidades de todas as partes interessadas.

48 **8.3.7** Deverão ser tomadas medidas adequadas para evitar que as emissões dos raios laser  
49 afetem negativamente as operações de voo.

50 NOTA: As disposições sobre os efeitos dos raios laser nas operações de voo constam no  
51 Documento 9815 da OACI.

52 **8.3.8** A fim de se proporcionar maior capacidade ao espaço aéreo e melhorar a eficiência e a  
53 flexibilidade das operações das aeronaves, devem ser estabelecidos procedimentos que  
54 permitam a utilização flexível da parte do espaço aéreo reservada para atividades militares e  
55 outras atividades especializadas. Os procedimentos devem permitir que todos os usuários do  
56 espaço aéreo tenham acesso seguro a tal espaço aéreo reservado.

#### 57 8.4 COORDENAÇÃO ENTRE OS ÓRGÃOS DE METEOROLOGIA E OS DOS 58 SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

59 **8.4.1** A fim de que as aeronaves recebam as informações meteorológicas mais atualizadas  
60 para as operações, serão estabelecidos procedimentos entre o Serviço de Meteorologia  
61 Aeronáutica e os Serviços de Tráfego Aéreo, de forma que os operadores dos Serviços de  
62 Tráfego Aéreo:

63 a) além de utilizarem instrumentos indicadores, informem, se observados por  
64 eles ou comunicados por aeronave, outros elementos meteorológicos que  
65 possam ser de interesse;

66 b) reportem, o mais breve possível, ao órgão meteorológico correspondente os  
67 fenômenos meteorológicos de importância operacional, se observados por  
68 eles ou comunicados por aeronave, que não foram incluídos no informe  
69 meteorológico de aeródromo; e

70 c) reportem, o mais cedo possível, ao órgão meteorológico correspondente a  
71 informação relativa à nuvem de cinza vulcânica. Além disso, os Centros de  
72 Controle de Área deverão reportar a informação ao Centro Meteorológico  
73 de Vigilância associado e aos demais órgãos pertinentes.

74 **8.4.2** Deverá ser mantida estreita coordenação entre os Centros de Controle de Área e os  
75 Centros Meteorológicos de Vigilância associados para assegurar que as informações sobre  
76 cinza vulcânica incluídas em NOTAM e mensagens SIGMET sejam consistentes.