



**MANUAL DE PROCEDIMENTOS INTERNOS SIA
MPI-201-R00**

**PROCEDIMENTOS PARA ANÁLISE DE SOLICITAÇÕES DE HORÁRIO
DE TRANSPORTE – HOTRAN, DE VOOS *CHARTER* E DE LIGAÇÕES
AÉREAS SISTEMÁTICAS - LAS**



MANUAL DE PROCEDIMENTOS INTERNOS SIA MPI-201-R00



Manual 001 – Processo 00800.071370/2010-96

Brasília/DF, 31 de maio de 2010


Javã Atayde Pedreira da Silva
Especialista em Regulação de Aviação Civil


Lucius de Albuquerque Prado
Especialista em Regulação de Aviação Civil

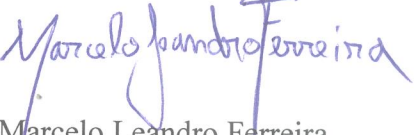

Luiz Carlos Osternack Bueno
Gerente Técnico de Serviços Aeronáuticos


Cláudio Beschizza Ianelli
Gerente de Operações Aeronáuticas e Aeroportuária

Colaboração:

Gerência de Normas, Padrões e Sistemas - GNPS

Aprovado,


Marcelo Leandro Ferreira

Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária

SUMÁRIO

1 CONTEÚDO

1.	Disposições Preliminares	6
1.1.	Finalidade	6
1.2.	Revogação	6
1.3.	Fundamentação	6
1.4.	Público-Alvo.....	6
1.5.	Divulgação.....	6
1.6.	Elaboração e Revisão	7
1.7.	Utilização do MPI.....	7
2.	Definições	8
2.1.	Aeronave com Regularidade	8
2.2.	Horário de Transporte - HOTRAN	8
2.3.	Método ACN-PCN	8
2.4.	Notice to Airmen - NOTAM	8
2.5.	Operação Regular	8
2.6.	Plano de Emergência em Aeródromo - PLEM.....	8
2.7.	Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio	9
2.8.	Voo Charter	9
2.9.	Aeródromo Crítico.....	9
3.	Procedimentos	10
3.1.	Procedimento de Análise das Solicitações	10
3.1.1.	Verificar a Portaria de Registro de Aeródromo Privado.....	11
3.1.2.	Verificar NOTAM	12
3.1.3.	Verificar Existência de PLEM protocolado na ANAC.....	13
3.1.4.	Verificar o Nível de Proteção Contra Incêndio	13
3.1.5.	Avaliar a Resistência do Pavimento	14
3.1.6.	Verificar a Capacidade da Infraestrutura Aeroportuária.....	14
3.2.	Procedimento de Recebimento das Solicitações de Análise e Distribuição entre os Representantes da SIA	15
3.3.	Procedimento de Submissão dos Pareceres	16
3.3.1.	Submeter o Parecer via SINTAC	16
3.3.2.	Submeter o Parecer via Correio Eletrônico	18
3.4.	Procedimento de Auditoria dos Pareceres	18
4.	Disposições Finais.....	20

Anexo I – Parecer sem Restrição.....	21
Anexo II – Parecer com Restrição	22
Anexo III – Exemplo	23

1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1. FINALIDADE

A GOPS elabora este MPI com o objetivo de estabelecer padrões para a análise das solicitações de HOTRAN, de voos *charter* e de Ligação Aérea Sistemática - LAS.

1.2. REVOGAÇÃO

Item não aplicável.

1.3. FUNDAMENTAÇÃO

Este MPI é fundamentado no Artigo 40, da Resolução Nº 71 de 23 de janeiro de 2009, publicada na Seção I, do Diário Oficial da União de 26 de janeiro de 2009.

A base legal que justifica as exigências observadas para autorização de operações nos aeródromos localizados em território brasileiro encontra-se nos seguintes atos normativos:

- a) IAC 4301 - Instrução para autorização de construção e de registro de aeródromos privados;
- b) IAC 2328-0790 - Instruções para concessão e autorização de construção, homologação, registro, operação, manutenção e exploração de aeródromos civis e aeroportos brasileiros;
- c) IAC 157-1001 - Resistência de pavimentos dos aeródromos;
- d) Resolução nº 115, de 06 de outubro de 2009 - Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), no âmbito da ANAC; e
- e) Item 1.3.1 da NSCA 3-4 - Plano de emergência aeronáutica em aeródromos.

1.4. PÚBLICO-ALVO

Este Manual aplica-se aos servidores representantes da SIA na COMCLAR, lotados na Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias - GOPS.

1.5. DIVULGAÇÃO

Este documento não se enquadra nos critérios estabelecidos no art. 5º do Decreto 4.553, de 27 de dezembro de 2002, que dispõe sobre a salvaguarda de dados, informações, documentos e materiais sigilosos de interesse da segurança da sociedade e do Estado, no âmbito da Administração Pública Federal. Será publicado apenas nos meios internos à ANAC e entregue a ou comentado por pessoas do órgão envolvidas no processo de normatização. Estará disponível apenas na intranet da ANAC, não devendo ser encaminhado à pessoal externo ou reproduzido de nenhum modo.

1.6. ELABORAÇÃO E REVISÃO

O processo que resulta na aprovação ou na alteração deste MPI é de responsabilidade da Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias – GOPS.

Mudanças na legislação nacional ou em regulamentos da Agência que afetem direta ou indiretamente a legalidade ou viabilidade deste manual são motivos para uma revisão. Conflitos entre este MPI e outros documentos de caráter procedimental devem ser informados aos gerentes imediatos. Os gerentes devem contatar a Gerência de Normas, Padrões e Sistemas – GNPS para resolver esses conflitos.

As sugestões de revisão devem ser encaminhadas ao gerente da GNPS, com as respectivas justificativas.

O Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária é o responsável por aprovar todas as revisões deste MPI.

1.7. UTILIZAÇÃO DO MPI

O capítulo 2 apresenta as principais definições usadas neste procedimento, e deve ser lido integralmente antes da leitura de capítulos posteriores.

O capítulo 3 apresenta os procedimentos, e devem ser lidos quando da sua execução. Os procedimentos estão ordenados em passos, identificados pelas letras do alfabeto – ex. “a)”, “b)”, “c)” –, e devem ser seguidos sequencialmente.

O capítulo 4 apresenta as disposições finais do documento, que trata das ações a serem realizadas em casos não previstos nos capítulos anteriores.

Passos podem conter subpassos, identificados pelas letras do alfabeto seguidas de um número – ex. “a1)”, “a2)”, “b1)” –, posicionadas sempre abaixo do passo de mesma letra, e apresentam exceções ou desvios que podem ser encontrados na execução do passo principal, ou ainda, observações. Devem ser lidos em sua totalidade, e seguidos como passos somente no caso da exceção apresentada ocorrer. Subpassos podem conter subpassos internos, identificados por uma letra do alfabeto e dois números separados por um ponto, inseridos sequencialmente – ex. “a1.1)”, “a1.2)”. O propósito de subpassos internos é o de listar as instruções dos subpassos de forma sequencial, e apresentar comentários.

2. DEFINIÇÕES

2.1. AERONAVE COM REGULARIDADE

É a aeronave, exceto aquelas de asas rotativas, que nos três meses consecutivos de maior movimentação no ano, realiza, no mínimo, duas frequências semanais no aeródromo, caracterizando, desta forma, quatro movimentos semanais no período.

2.2. HORÁRIO DE TRANSPORTE - HOTRAN

É o documento aprovado e emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que formaliza as outorgas para a exploração de linhas aéreas regulares internacionais e domésticas de passageiros e/ou carga e da Rede Postal pelas empresas de transporte aéreo, com os respectivos horários, números de voos, frequências, tipos de aeronaves e oferta de assentos.

2.3. MÉTODO ACN-PCN

É o método utilizado para estabelecer a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg. Este método prevê as seguintes informações: número de classificação do pavimento (PCN); tipo de pavimento; resistência do subleito; pressão máxima admissível dos pneus e método de avaliação. Para aeronaves com peso inferior a 5.700 kg, não se utiliza do método ACN-PCN, devendo a resistência do pavimento ser aferida informando-se o peso de decolagem e a pressão máxima permissível do pneu.

2.4. NOTICE TO AIRMEN - NOTAM

Significa o aviso que contém informação aeronáutica relevante relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo conhecimento prévio seja indispensável à segurança, regularidade, eficiência e rapidez da navegação aérea.

2.5. OPERAÇÃO REGULAR

É a operação de transporte aéreo público entre duas ou mais localidades, caracterizada por um número, através do qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, linha, equipamento e frequência, previstos em HOTRAN.

2.6. PLANO DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO - PLEM

Documento que estabelece as responsabilidades dos órgãos, entidades ou profissionais que possam ser acionados para o atendimento às emergências ocorridas no aeródromo ou seu entorno.

2.7. SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

É identificado como um conjunto de atividades administrativas e operacionais desenvolvidas em proveito da segurança contraincêndio do aeródromo, cuja principal finalidade é prover o aeródromo de recursos materiais e humanos, objetivando, prioritariamente, o salvamento de vidas.

2.8. VOO CHARTER

É o voo comercial, não incluído em Horário de Transporte – HOTRAN, para o transporte de passageiros ou carga, com finalidades próprias definidas em NOSER

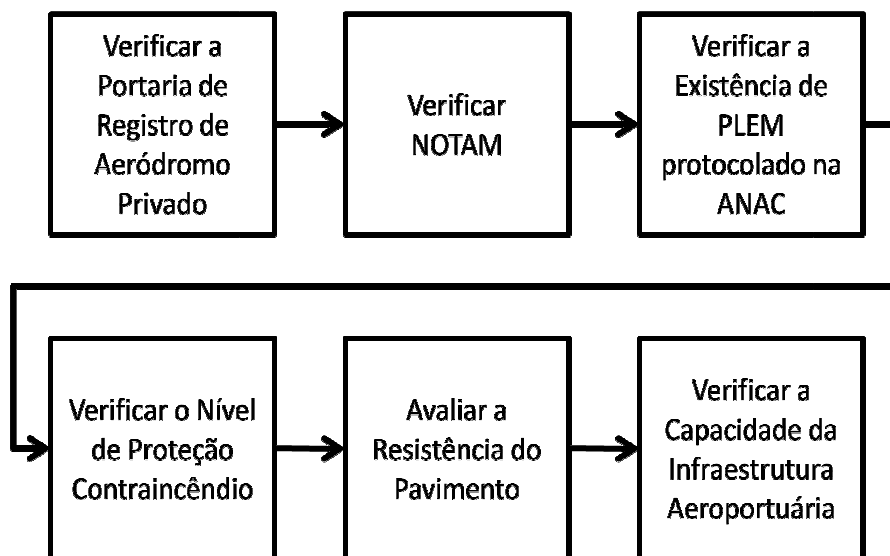
2.9. AERÓDROMO CRÍTICO

Por aeródromo crítico, entende-se aquele que apresenta um histórico de sérios problemas em sua infraestrutura. A lista encontra-se na aba “ARPT críticos” da planilha “CONTROLE DE SOLICITAÇÕES DE VOOS”, que está no *Share Point*.

3. PROCEDIMENTOS

3.1. PROCEDIMENTO DE ANÁLISE DAS SOLICITAÇÕES

A análise consiste na verificação dos seguintes elementos, normalmente, nesta ordem estabelecida:



Os detalhes de cada uma das etapas do procedimento encontram-se descritos em subseções desta seção. O Anexo III contém um exemplo do procedimento descrito nessa seção. A lista abaixo indica em qual subseção encontra-se o detalhe de cada etapa:

- a) Verificar a Portaria de Registro de Aeródromo Privado: **3.1.1.**
- b) Verificar NOTAM: **3.1.2.**
- c) Verificar a Existência de PLEM protocolado na ANAC: **3.1.3.**
- d) Verificar o Nível de Proteção Contra Incêndio: **3.1.4.**
- e) Avaliar a Resistência do Pavimento: **3.1.5.**
- f) Verificar a Capacidade da Infraestrutura Aeroportuária: **3.1.6.**

3.1.1. Verificar a Portaria de Registro de Aeródromo Privado

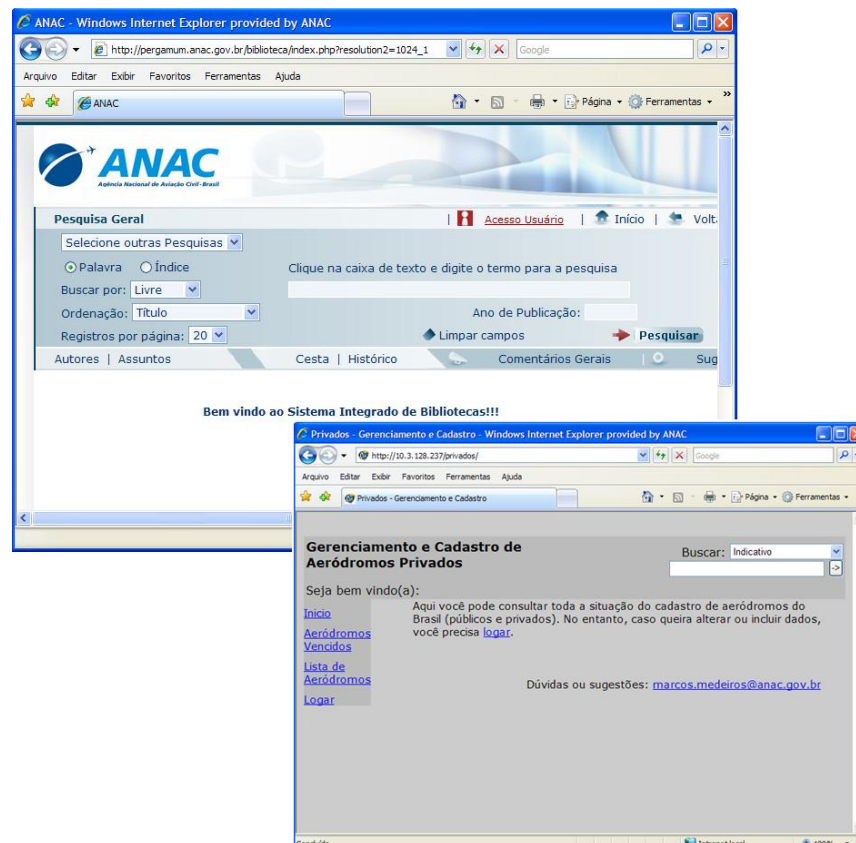
a) Se o aeródromo em análise for privado, consulta-se qual a sua portaria de registro no cadastro de aeródromos, que está no endereço <<http://10.3.128.237/privados>>. Nessa portaria cadastrada estão todas as informações sobre as características físicas e operacionais do aeródromo.

a1) o aeródromo público é aberto ao tráfego por meio de portaria de homologação. A portaria de homologação não tem validade, por isso não há necessidade de consulta neste momento no caso de aeródromo público.

a2) Caso haja necessidade de consultar a portaria, esta pode ser feita por meio do site <<http://pergamum.anac.gov.br/biblioteca/index.php>>.

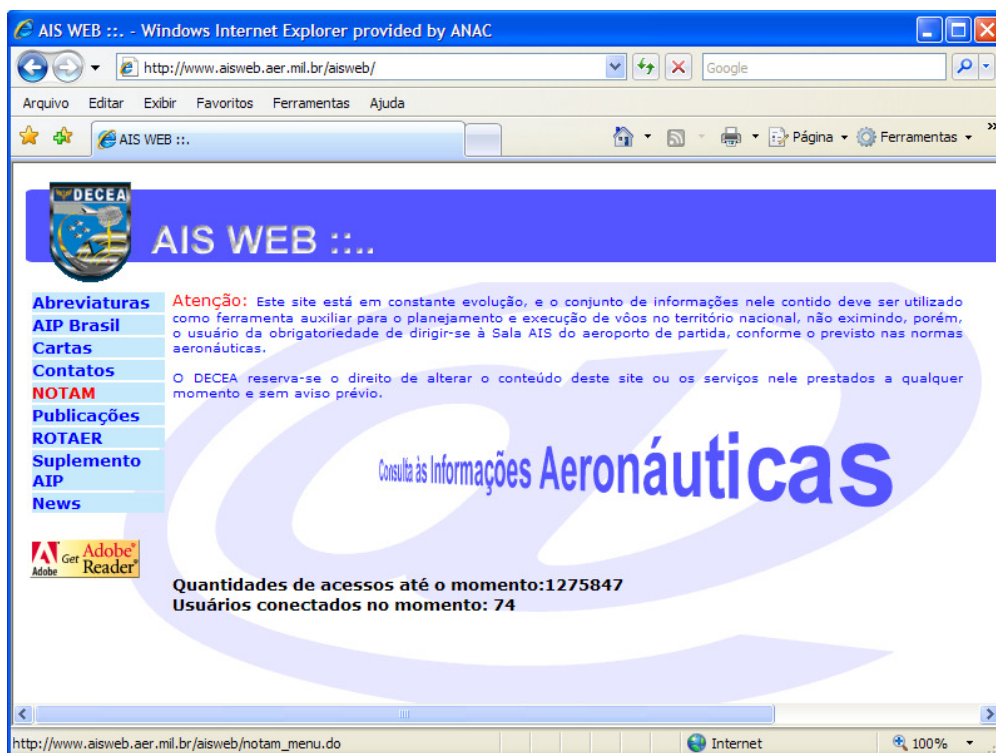
b) A portaria de registro tem validade de 5 (cinco) anos. Se o prazo de validade da portaria de registro tiver expirado e o proprietário não houver solicitado sua renovação, a operação nesse aeródromo deve ser negada, com base na IAC 4301. Caso a Segundo o art. 30, do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, nenhum aeródromo pode ser utilizado sem estar cadastrado.

b1) O uso de um aeródromo privado depende de permissão de seu proprietário, sendo vedada a cobrança de tarifas aeroportuárias e preços específicos por facilidades oferecidas aos usuários. Por isso, a empresa solicitante deve obter a permissão dele para operar. No entanto, **operações regulares (HOTRAN) não serão aprovadas para aeródromos privados, com base no Parecer nº 648/2009 PROC/ANAC.**



3.1.2. Verificar NOTAM

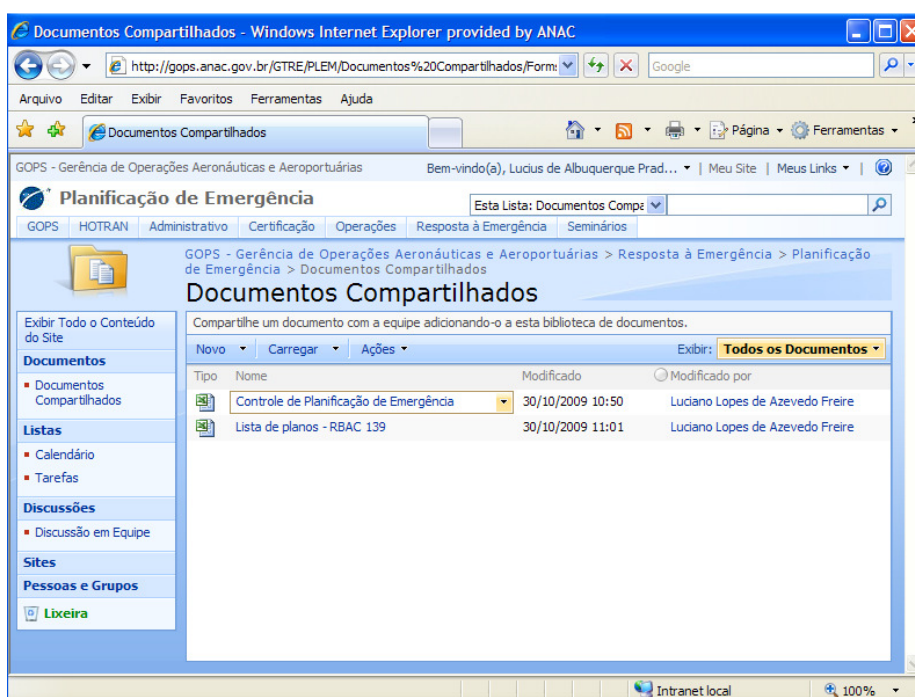
- a) Deve-se consultar o site <<http://www.aisweb.aer.mil.br/aisweb/>> a fim de verificar se existe NOTAM restringindo as operações no aeródromo de modo que venha comprometer o cumprimento do voo solicitado naquela localidade.
 - a1) O tipo de NOTAM a ser verificado é o AGA (sigla em inglês da expressão *Aerodromes, Air Routes and Ground Aids*), que diz respeito à infraestrutura aeroportuária. A procura de NOTAM é feita pelo indicativo do aeródromo.
- b) Deve-se negar o pedido em situações em que a pista esteja fechada no horário previsto no.
 - b1) Se o aeródromo em análise possui mais de uma pista e uma delas está em operação, recomenda-se que seja autorizada a operação.
 - b2) Se o NOTAM informa que o piloto deve ter cuidado (CTN – abreviatura de *caution*) devido a obras nas laterais da pista ou em *taxiways*, ou se informa que determinadas *taxiways* estão fechadas, poderá ser autorizada a operação, constatado que esses itens não impedem a operação no aeródromo.



3.1.3. Verificar Existência de PLEM protocolado na ANAC

- a) Verificar se o aeródromo consta na planilha dos aeródromos que possuem PLEM, que está na intranet no endereço <<http://gops-sia.anac.gov.br/GTRE/PLEM/default.aspx>>, em “Documentos Compartilhados”, e é atualizado pela GTRE.

a1) Aeródromo que recebe voo de transporte aéreo público deve possuir PLEM, de acordo com o item 1.3.1 da NSCA 3-4. Para fins de atendimento desse requisito, é suficiente que o operador do aeródromo tenha protocolado na Gerência Técnica de Resposta à Emergência - GTRE o PLEM.



- b) Deve-se negar o pedido caso o aeródromo não conste na planilha do passo anterior.

3.1.4. Verificar o Nível de Proteção Contraincêndio

A análise do SESCINC consiste em verificar se o nível de proteção contra incêndio existente no aeródromo atende à operação da aeronave indicada na solicitação da empresa.

- a) Verificar a categoria existente dos SESCINC dos aeródromos constante na planilha que está na intranet no endereço <<http://gops-sia.anac.gov.br/GTRE/SESCINC/default.aspx>>, em “Documentos Compartilhados”, e é atualizado pela GTRE.

a1) O representante SIA deve atentar para existência de NOTAM que informe a redução da categoria existente do SESCINC.

- b) Caso o nível de proteção contraincêndio existente seja incompatível com a futura operação da aeronave indicada no pedido da empresa, o parecer deve ser de restrição às operações da solicitação.

b1) Deve-se observar a regra estabelecida nos parágrafos § 1º, 2º e 3º do art. 3º da Resolução nº 115, de 06/10/2009, a qual estabelece uma condição especial para alguns casos em que o nível de proteção contraincêndio seja incompatível com a operação da aeronave objeto da solicitação.

3.1.5. Avaliar a Resistência do Pavimento

A análise para aferir se a operação de dada aeronave é compatível com a resistência do pavimento é feita usando o método ACN-PCN, o qual se aplica somente quando a operação envolve aeronaves de carga superior ou igual a 5.700 kg.

- a) Deve-se verificar o PCN do pavimento. Para consultar o PCN do pavimento, o representante SIA acessa o Manual Auxiliar de Rotas Aéreas - ROTAER, que está no site <<http://www.aisweb.aer.mil.br/aisweb/>>, e faz a procura usando o indicativo do aeródromo desejado. O PCN de um pavimento é indicado por meio de um código que utiliza cinco elementos; valor numérico do PCN; tipo de pavimento; resistência do subleito; pressão dos pneus; e método de avaliação.
- b) Deve-se verificar o ACN da aeronave. Os ACN das aeronaves mais comuns na frota nacional estão na aba ACN da planilha “Controle de Solicitação de Voos” da GOPS, localizada no endereço: <http://gops-sia.anac.gov.br/operacoes/hotran/Documentos%20Compartilhados/Forms/AllItems.aspx>. O ACN é informado pelo fabricante da aeronave.
- c) Nos casos em que o ACN da aeronave, mesmo vazia, é maior que o PCN da pista, podem-se restringir as operações, devendo analisar, caso a caso, a situação apresentada.
- c1) Poderão ser autorizadas operações em que o ACN da aeronave, com carga máxima, é maior que o PCN da pista, das *taxiways* ou do pátio, constatado que a aeronave poderá operar sem estar com carga máxima. Deve-se registrar essa observação no parecer. Nesses casos, o parecer deve seguir o Modelo 2 que consta no Apêndice.

3.1.6. Verificar a Capacidade da Infraestrutura Aeroportuária

A capacidade da infraestrutura aeroportuária envolve estudos complexos que devem levar em consideração inúmeras variáveis, tais como: o mix de aeronaves, o tempo de uso da pista por cada uma dessas aeronaves, a quantidade de posições no pátio de aeronaves, o sistema de *taxiways*, a capacidade de processamento de passageiros pelo terminal e etc.

- a) O representante SIA deve fazer uma análise genérica para determinar a capacidade de um aeródromo. Para tanto, poderão ser realizadas as seguintes ações para avaliar se a aprovação de uma solicitação pode implicar aumento do risco às operações:

a1) Enviar e-mail ao operador do aeródromo. O operador do aeródromo deve ser consultado sobre as condições da infraestrutura para receber as operações da solicitação em análise, sem comprometer a segurança operacional. O modelo de e-mail a ser enviado ao operador encontra-se na pasta “MODELOS E PROCEDIMENTOS” no Share Point,

a2) Consultar os HOTRAN vigentes. Uma análise pode ser feita mediante a consulta dos HOTRAN vigentes no site <<http://www.anac.gov.br/hotran>>. O representante SIA verifica a quantidade de aeronaves no pátio naqueles horários previstos na solicitação, mediante os horários dos voos dos HOTRAN.

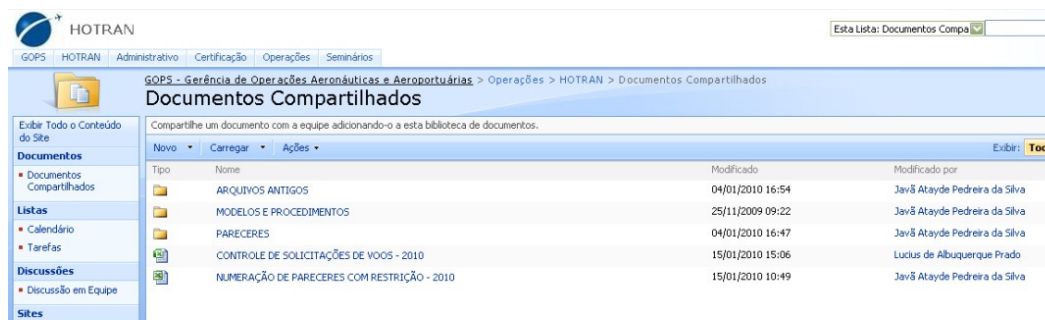
a2.1) Recomenda-se o uso do Google Earth como ferramenta para conhecer a infraestrutura aeroportuária e, se a imagem permitir, identificar a quantidade de posições no pátio de aeronaves (atentar para a data de quando a imagem de satélite foi captada).

3.2. PROCEDIMENTO DE RECEBIMENTO DAS SOLICITAÇÕES DE ANÁLISE E DISTRIBUIÇÃO ENTRE OS REPRESENTANTES DA SIA

As solicitações para análise de HOTRAN ou de voos *charter* chegam através do SINTAC (Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil) e através de mensagens eletrônicas (e-mail). No SINTAC encontram-se os pedidos de HOTRAN, enquanto que, por e-mail, são recebidos os pedidos de solicitações de voos *charter* e de LAS.

Abaixo encontra-se o procedimento de como submeter o parecer via SINTAC ou via correio eletrônico.

- a) Após o recebimento dos pedidos, estes são cadastrados na planilha “Controle de Solicitação de Voos” da GOPS, localizada no endereço: <http://gopssia.anac.gov.br/operacoes/hotran/Documentos%20Compartilhados/Forms/AllItems.aspx>.



Novo	Carregar	Ações	Exibir: Todos	
Tipo	Nome	Modificado	Modificado por	
Folder	ARQUIVOS ANTIGOS	04/01/2010 16:54	Jav& Atayde Pedreira da Silva	
Folder	MODELOS E PROCEDIMENTOS	25/11/2009 09:22	Jav& Atayde Pedreira da Silva	
Folder	PARECERES	04/01/2010 16:47	Jav& Atayde Pedreira da Silva	
Folder	CONTROLE DE SOLICITAÇÕES DE VOOS - 2010	15/01/2010 15:06	Lucius de Albuquerque Prado	
Folder	NUMERAÇÃO DE PARECERES COM RESTRIÇÃO - 2010	15/01/2010 10:49	Jav& Atayde Pedreira da Silva	

- b) O responsável pelo cadastro deve distribuir sequencialmente os pedidos para os representantes da SIA.

b1) A GOPS deve emitir parecer no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis para cada pedido, a contar da data de solicitação no SINTAC, no caso de solicitação de HOTTRAN, ou a contar da data de recebimento do *e-mail*, para o caso de pedidos de voo *charter* ou LAS. Nos casos de pedidos que cheguem via *e-mail*, deve-se observar que o prazo não começa a correr a partir da data que consta no pedido da empresa aérea; mas, da data de recebimento do *e-mail*.

b2) Todos os pedidos que chegam via SINTAC ou via *e-mail* são cadastrados na referida planilha. No entanto, os aeródromos que são operados pela INFRAERO e pela SINART e outros operadores que sejam membros consultivos não são analisados pelos representantes da SIA.

3.3. PROCEDIMENTO DE SUBMISSÃO DOS PARECERES

Há duas formas de submissão dos pareceres, pelo Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil – SINTAC, ou por email. Os pedidos de HOTTRAN são processados via SINTAC. Os pedidos de voos *charter* e LAS devem ser enviados por correio eletrônico, ao operacoes.naoregulares@anac.gov.br e las@anac.gov.br, respectivamente.

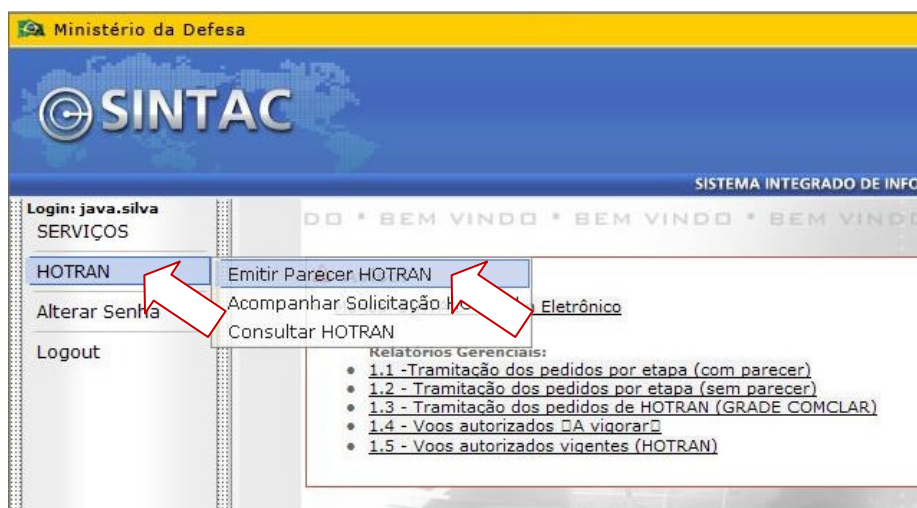
Nas subseções abaixo encontram-se os procedimentos de como submeter o parecer via SINTAC ou via correio eletrônico.

3.3.1. Submeter o Parecer via SINTAC

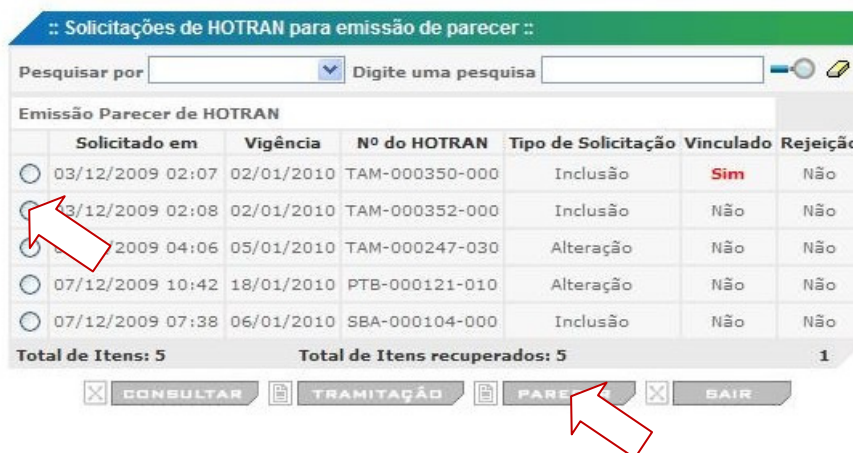
a) Acessar o SINTAC através do site: <<http://sistemas.anac.gov.br/sintac/FormExecutarPrincipal.do>>.

a1) Para acessar o SINTAC, o representante SIA deve ter *login* e senha, que são pedidos pela chefia imediata à Gerência de Operações de Serviços Aéreos - GOPE, da Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado - SRE.

b) Clicar em “HOTTRAN” e “Emitir Parecer HOTTRAN”, como indicado na figura abaixo:



- c) Será exibida a página apresentada na figura abaixo. Deve-se selecionar o pedido que está sob sua responsabilidade e clicar na opção “PARECER”, como indicado abaixo:



:: Solicitações de HOTRAN para emissão de parecer ::

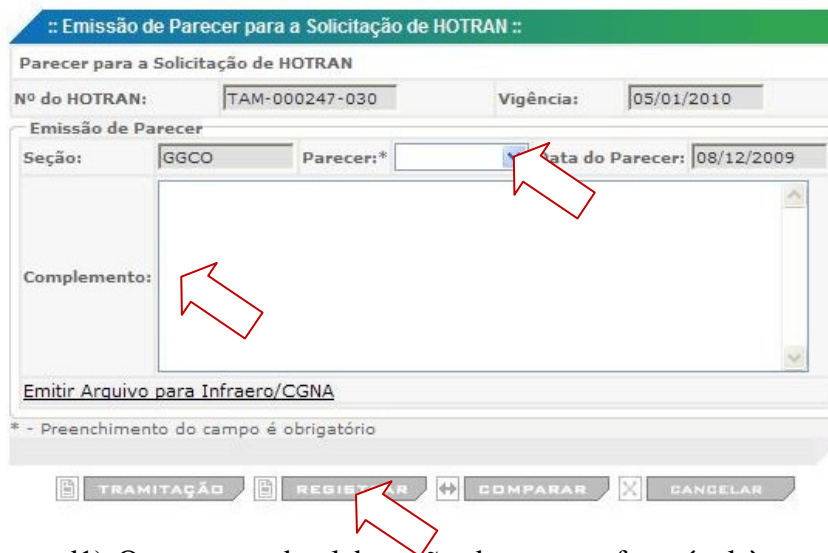
Pesquisar por Digite uma pesquisa

Emissão Parecer de HOTRAN

	Solicitado em	Vigência	Nº do HOTRAN	Tipo de Solicitação	Vinculado	Rejeição
<input type="radio"/>	03/12/2009 02:07	02/01/2010	TAM-000350-000	Inclusão	Sim	Não
<input checked="" type="radio"/>	03/12/2009 02:08	02/01/2010	TAM-000352-000	Inclusão	Não	Não
<input checked="" type="radio"/>	03/12/2009 04:06	05/01/2010	TAM-000247-030	Alteração	Não	Não
<input type="radio"/>	07/12/2009 10:42	18/01/2010	PTB-000121-010	Alteração	Não	Não
<input type="radio"/>	07/12/2009 07:38	06/01/2010	SBA-000104-000	Inclusão	Não	Não

Total de Itens: 5 Total de Itens recuperados: 5 1

- d) Ao clicar nessa opção, será exibida a seguinte tela. O representante SIA deve copiar o texto do parecer - seja “com restrição” ou “sem restrição” - e colar no espaço em branco “Complemento”. No espaço “Parecer:*”, o representante seleciona a opção “Nada a opor” ou “Restrição”, de acordo com seu parecer, como mostrado na tela abaixo. Após os passos seguidos acima, deve-se selecionar a opção “REGISTRAR”. Desse modo, o parecer será submetido e todos poderão vê-lo.



:: Emissão de Parecer para a Solicitação de HOTRAN ::

Parecer para a Solicitação de HOTRAN

Nº do HOTRAN: TAM-000247-030 Vigência: 05/01/2010

Emissão de Parecer

Seção: GGCO Parecer:* Data do Parecer: 08/12/2009

Complemento:

[Emitir Arquivo para Infraero/CGNA](#)

* - Preenchimento do campo é obrigatório

- d1) O processo de elaboração de parecer favorável às operações é sumário, não sendo necessária a assinatura da chefia imediata do representante SIA. Esses pareceres seguem os Modelos 1 e 2 que constam no Anexo I. O Modelo 2 é um exemplo de como pode ser inserida uma observação caso o representante SIA julgue importante fazer.

d2) Os pareceres “com restrição” devem ser também impressos e, depois de assinados pelo representante SIA e pela sua chefia, são arquivados fisicamente e salvos no *Share Point* em uma pasta chamada “PARECERES”. A numeração desses pareceres é obtida de uma planilha que também está no *Share Point* .

3.3.2. Submeter o Parecer via Correio Eletrônico

- a) O representante SIA deve submeter seu parecer simplesmente respondendo à mensagem recebida.
 - a1) A resposta é enviada com o texto do parecer “colado” no corpo do *e-mail*.
 - a2) Caso haja restrições às operações, o parecer – vide Anexo II - deve ser anexado à mensagem.
 - a3) O e-mail deve ser respondido apenas para quem o enviou, e não para todos os destinatários da mensagem original.

3.4. PROCEDIMENTO DE AUDITORIA DOS PARECERES

A SIA mantém mecanismos de controle para que sejam conferidas, por amostragem, as análises das solicitações de voos feitas pelos operadores INFRAERO e SINART. Tal metodologia visa identificar eventuais falhas no processo de análise dos pedidos sob responsabilidade dos membros consultivos operadores de aeródromos e tomar medidas corretivas. Abaixo seguem os passos do procedimento:

- a) Deve-se selecionar os pareceres da INFRAERO e da SINART a serem auditados.
 - a1) Recomenda-se que os seguintes critérios sejam estabelecidos para escolha da amostra:
 - a1.1) No mínimo, 20% (vinte por cento) das solicitações analisadas pela INFRAERO e pela SINART.
 - a1.2) Solicitações que incluam aeródromos cuja categoria do SESCINC disponível seja menor ou igual a 6 (seis);
 - a1.3) Solicitações de HOTRAN do tipo inclusão;
 - a1.4) Solicitações que incluam aeródromos críticos, conforme definição contida na seção 2.9.
 - a2) O controle dos pareceres emitidos pela INFRAERO e pela SINART deve ser feito numa frequência semanal.
 - a3) Na segunda-feira da semana subsequente são definidas as solicitações selecionadas para a fiscalização.
 - a4) O representante SIA responsável pela análise do pedido escolhido na amostragem tem até a sexta-feira da mesma semana para avaliar o parecer emitido pela INFRAERO e/ou pela SINART.

- b) Deve-se auditar o parecer selecionado. Caso um parecer emitido pela INFRAERO e/ou pela SINART estiver incorreto, o representante SIA deve entrar em contato com o responsável pela análise.
- b1) A lista de contatos dos operadores de aeródromos responsáveis pela análise das solicitações encontra-se na pasta “MODELOS E PROCEDIMENTOS” no *Share Point*.
- c) Deve-se cancelar o parecer emitido erroneamente. O operador do aeródromo solicita à GOPE a substituição do parecer no SINTAC, ou no site <<http://www.anac.gov.br/charter>> caso seja um pedido de voo *charter* ou no site <<http://www.anac.gov.br/las>> caso seja um pedido de LAS.
- c1) Quando uma solicitação inclui, entre os aeródromos solicitados no pedido, alguns operados e outros não operados pela INFRAERO e/ou pela SINART, o representante SIA analisa apenas a infraestrutura daqueles não operados por esses membros consultivos. Posteriormente, essa mesma solicitação poderá ser escolhida para ser auditada, mas apenas quanto àqueles aeródromos que não foram analisados pelo representante SIA.

4. DISPOSIÇÕES FINAIS

Casos omissos ou conflitantes com outros documentos normativos da Agência devem ser resolvidos pelo Gerente de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias. Quando o conflito for com procedimento constante em Resolução ou RBAC/RBHA, valerá o constante neste último.

Sugestões de revisão devem ser encaminhadas ao Gerente de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias, devidamente motivadas.

ANEXO I – PARECER SEM RESTRIÇÃO

Modelo 1

PARECER:
<p>1. Esta GOPS informa que NÃO HÁ RESTRIÇÕES às operações solicitadas, com relação às condições da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>2. Adicionalmente, cabe ressaltar que esta análise leva em conta as publicações aeronáuticas vigentes até a data da emissão deste parecer, cabendo a empresa aérea verificar continuamente todas as publicações aeronáuticas disponíveis sobre as localidades solicitadas.</p>

Modelo 2

PARECER:			
<p>1. Esta GOPS informa que NÃO HÁ RESTRIÇÕES às operações solicitadas, com relação às condições da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>2. No entanto, é importante observar as relações ACN/PCN da aeronave utilizada, B738, na configuração de máxima carga e as pistas dos aeroportos SBCG e SBCT. Conforme apresentado em quadro abaixo:</p>			
Aeroporto	Pista	PCN	ACN (B738)
SBCG	06/24	48/F/B/X/T	53
SBCT	15/33	42/F/A/X/T	44
<p>3. Adicionalmente, cabe ressaltar que esta análise leva em conta as publicações aeronáuticas vigentes até a data da emissão deste parecer, cabendo a empresa aérea verificar continuamente todas as publicações aeronáuticas disponíveis sobre as localidades solicitadas.</p>			

ANEXO II – PARECER COM RESTRIÇÃO



SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

PARECER COM RESTRIÇÃO SOBRE SOLICITAÇÃO DE VOO

Parecer Nº.: 0946/GOPS/SIA/COMCLAR/2009

PEDIDO Nº. AEROSTAR-01/2009			
EMPRESA		Nº. DO HOTRAN	LOCALIDADES ANALISADAS
ÁGUIA		-	SBSV SNPP
Entrada do pedido na GOPS 10/07/09	Início da vigência (ou período) 27/07/09	AERON.(S)	CATEGORIA OPERACIONAL
		A320	<input type="checkbox"/> Cargueiro <input type="checkbox"/> Cargueiro Int. <input type="checkbox"/> Charter <input checked="" type="checkbox"/> Doméstica <input type="checkbox"/> Especial <input type="checkbox"/> Internacional <input type="checkbox"/> Ligação Sistemática

PARECER:

1. Esta GOPS informa que HÁ RESTRIÇÃO às operações do pedido AGU-000211-000, pois o aeródromo privado Brasilândia (SWXX), no Município Brasilândia/MT, não possui Plano de Emergência em Aeródromo – PLEM, conforme exigido pela **NSCA 3-4**.
2. O pedido TIB 000120-010 é uma alteração em que há aumento de frequência – inclusão de movimentos aos domingos - e, de acordo com o Art. 3º da Resolução nº 115, de 06/10/2009, não é permitido.

Brasília, 26 de novembro de 2009.

 Fulano de tal
 Cargo – Representante SIA

 Sicrano de tal
 Cargo de gerente – GTSA ou GTRE

ANEXO III – EXEMPLO

Supõe-se que um representante SIA recebe um *e-mail* de operacoes.naoregulares@anac.gov.br com o pedido da empresa Águia de voos *charter*, como segue no quadro abaixo:

Voo	Datas	Origem	Destino	Decolagem	Pouso	Equipamento	Assentos
3333	06/02/10	SBKP	SBCN	12:30	13:50	ATR72	66
9334	06/02/10	SBCN	SBKP	14:20	15:40	ATR72	66
9336	13/02/10	SBKP	SBCT	12:30	13:50	ATR72	66
9137	13/02/10	SBCT	SBNF	14:20	15:40	ATR72	66
9341	20/02/10	SBNF	SBPA	12:30	13:50	ATR72	66
9342	20/02/10	SBPA	SBFI	14:20	15:40	ATR72	66

Dos aeroportos incluídos no pedido, apenas SBCN não é operado pela INFRAERO e nem pela SINART. Desse modo, o representante SIA analisa apenas SBCN.

A seguir, os passos da análise:

(a) NOTAM:

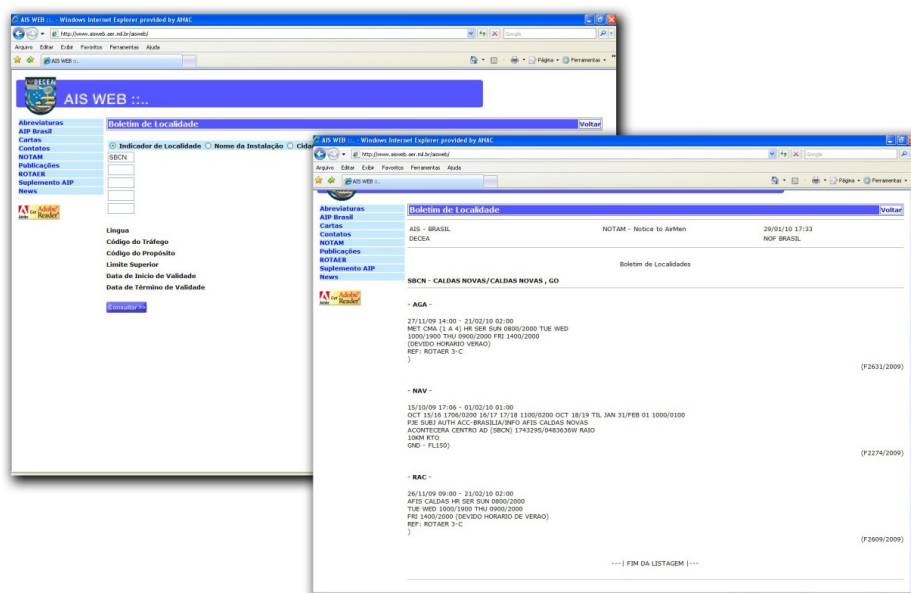


Figura 08 – Verificação de NOTAM tipo AGA existente em SBCN.

Verifica-se que não existe NOTAM de restrição da pista de SBCN.

(b) Verificação PLEM:

Consulta a planilha “Controle de Planificação de Emergência”, que está localizada no endereço: <http://gops-sia.anac.gov.br/GTRE/PLEM/Documentos%20Compartilhados/Forms/AllItems.aspx> Constate-se que o PLEM de SBCN foi entregue à ANAC em 2008. Então o operador de SBCN está quite com esse item.

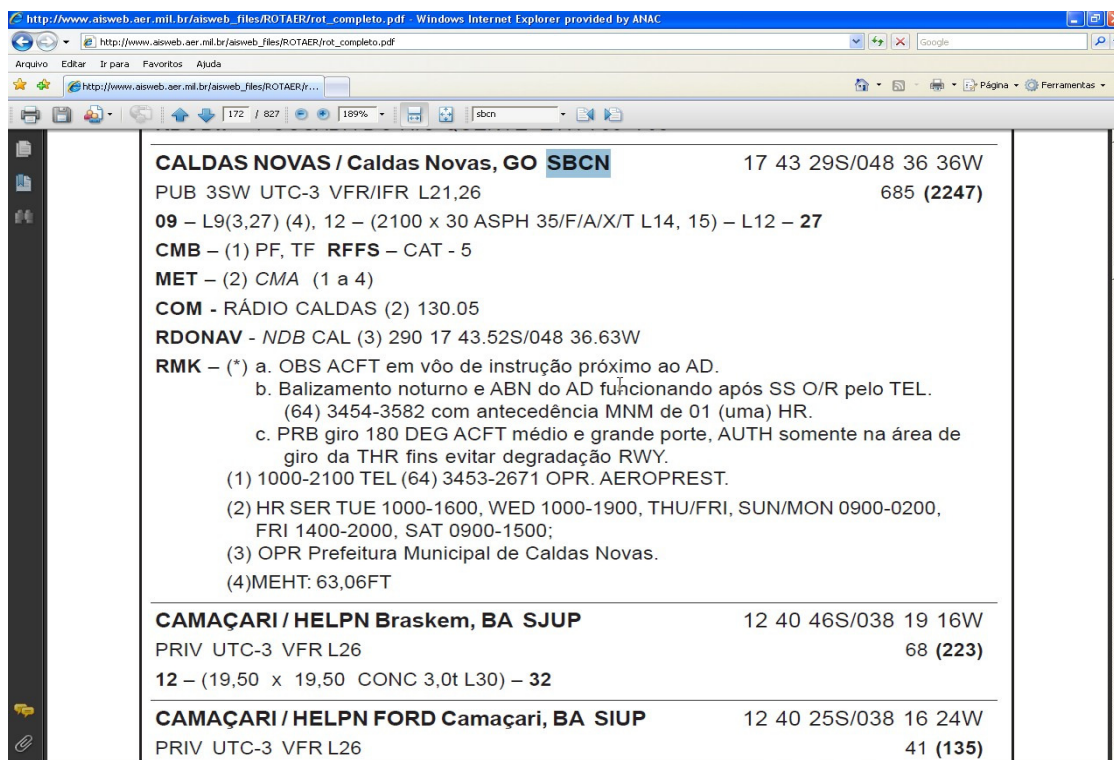
(c) SESCINC

A categoria do ATR72 é 5. O nível de proteção contraincêndio existente em SBCN é 5, de acordo com a planilha que está no endereço:

<<http://gops-sia.anac.gov.br/GTRE/SESCINC/default.aspx>>

Desse modo, essa operação está de acordo com a Resolução nº 115, de 6 de outubro de 2009.

(d) Resistência da pista:



CALDAS NOVAS / Caldas Novas, GO SBCN	17 43 29S/048 36 36W
PUB 3SW UTC-3 VFR/IFR L21,26	685 (2247)
09 – L9(3,27) (4), 12 – (2100 x 30 ASPH 35/F/A/X/T L14, 15) – L12 – 27	
CMB – (1) PF, TF RFFS – CAT - 5	
MET – (2) CMA (1 a 4)	
COM - RÁDIO CALDAS (2) 130.05	
RDONAV - NDB CAL (3) 290 17 43.52S/048 36.63W	
RMK – (*) a. OBS ACFT em voo de instrução próximo ao AD.	
b. Balizamento noturno e ABN do AD funcionando após SS O/R pelo TEL. (64) 3454-3582 com antecedência MNM de 01 (uma) HR.	
c. PRB giro 180 DEG ACFT médio e grande porte, AUTH somente na área de giro da THR fins evitar degradação RWY.	
(1) 1000-2100 TEL (64) 3453-2671 OPR. AEROPREST.	
(2) HR SER TUE 1000-1600, WED 1000-1900, THU/FRI, SUN/MON 0900-0200, FRI 1400-2000, SAT 0900-1500;	
(3) OPR Prefeitura Municipal de Caldas Novas.	
(4) MEHT: 63,06FT	
CAMAÇARI / HELPN Braskem, BA SJUP	12 40 46S/038 19 16W
PRIV UTC-3 VFR L26	68 (223)
12 – (19,50 x 19,50 CONC 3,0t L30) – 32	
CAMAÇARI / HELPN FORD Camaçari, BA SIUP	12 40 25S/038 16 24W
PRIV UTC-3 VFR L26	41 (135)

Figura 09 – Verificação de PCN da pista de SBCN - ROTAER.

O PCN da pista é 35, e o ACN do ATR72 num subleito tipo A é 11 na configuração de carga máxima. Como o ACN da aeronave a ser utilizada na operação é menor que o PCN da pista, não há restrição à operação, de acordo com o método ACN/PCN.

Não encontrando fatos que restrinjam a operação, o parecer do representante SIA é favorável às operações. Então ele responde ao e-mail operacoes.naoregulares@anac.gov.br com um parecer conforme Modelo 1 do Apêndice. Assim, encerra-se o processo de análise.