

MANUAL DO INFOVOO

Informações operacionais de voos domésticos para uso do Poder Judiciário



Acordo de Cooperação Técnica nº 54/2025

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC
SUPERINTENDÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO DE SERVIÇOS AÉREOS – SAS
GERÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO DE MERCADO – GEAC

MANUAL DO SISTEMA INFOVOO

1º Edição
Novembro/2025

SUPERINTENDENTE

ADRIANO PINTO DE MIRANDA

GERENTE RESPONSÁVEL

MARCO ANTÔNIO LOPES PORTO

EQUIPE TÉCNICA

Doaldo Navai Júnior
Arlley Pereira de Araújo
Guilherme Gontijo Adame
Keila Rocha Jerônimo Leite Barbosa
Cleujanio Silva Cruz

PROJETO GRÁFICO-VISUAL

Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)
Keila Rocha Jerônimo Leite Barbosa

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	5
OBJETIVO	6
1. INTRODUÇÃO	7
1.1 ESCOPO DO MANUAL	7
1.2 PÚBLICO-ALVO.....	7
1.3 ESCOPO DE APLICAÇÃO – PÁGINAS DO SISTEMA.....	8
1.4 FUNCIONAMENTO GERAL DO SISTEMA.....	8
1.5 ATUALIZAÇÕES E VIGÊNCIA DO MANUAL	9
2. CONTEXTUALIZAÇÃO E BASE LEGAL	10
2.1 CONTEXTO INSTITUCIONAL.....	10
2.2 FONTES DE DADOS E SISTEMAS INTEGRADOS.....	10
2.2.1 <i>Empresas Aéreas</i>	10
2.2.2 <i>Sistemas internos da ANAC</i>	11
2.2.3 <i>Informações DECEA / CGNA</i>	11
2.2.4 <i>Dados Meteorológicos - REDEMET</i>	11
2.3 BASES NORMATIVAS APLICÁVEIS ÀS INFORMAÇÕES.....	13
2.3.1 <i>Normativos ANAC</i>	13
2.3.2 <i>Normativos DECEA</i>	14
3. VISÃO GERAL DO SISTEMA INFOVOO	15
3.1 FINALIDADE DO SISTEMA	15
3.2 ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA	15
3.3 FLUXO GERAL DO SISTEMA.....	16
3.4 ESTRUTURA DAS INFORMAÇÕES	16
3.5 PRINCIPAIS FUNCIONALIDADES.....	16
3.6 LIMITAÇÕES E CONSIDERAÇÕES IMPORTANTES.....	17
3.7 GLOSSÁRIO TÉCNICO SIMPLIFICADO	18
3.8 SUPORTE E COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL.....	18
4. AUTENTICAÇÃO E PERFIS DE ACESSO	20
4.1 PERFIS DE ACESSO.....	20
4.2 REGRAS DE ACESSO E SEGURANÇA	20
4.3 RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS	21
4.4 FLUXO BÁSICO DE AUTENTICAÇÃO	22
4.5 RESPONSABILIDADES DA ANAC.....	22
4.6 RESPONSABILIDADE DO PODER JUDICIÁRIO	22
5. FUNCIONALIDADES E TELAS DO SISTEMAINFOVOO	24
5.1 CONTEXTUALIZAÇÃO.....	24
5.2 ACESSO AO SISTEMA.....	24
5.3 BARRA SUPERIOR DA APLICAÇÃO	25

5.4	PÁGINA 1 — INFORMAÇÕES DE VOOS DOMÉSTICOS	26
5.4.1	<i>Informações Gerais da Página</i>	27
5.4.2	<i>Filtros de Pesquisa</i>	27
5.4.3	<i>Botões de Ação</i>	28
5.4.4	<i>Estrutura da Página</i>	28
5.4.5	<i>Fluxo Operacional do Voo (Infográfico)</i>	29
5.4.6	<i>Legendas</i>	35
5.4.7	<i>Situação operacional nos aeroportos de origem e destino</i>	36
5.5	PÁGINA 2 - TRILHO DA AERONAVE	39
5.5.1	<i>Estrutura da Página</i>	39
5.5.2	<i>Infográfico do Trilho</i>	40
5.6	PÁGINA 3 – PESSOAS AUTORIZADAS	44
5.6.1	<i>Finalidade da Página</i>	44
5.6.2	<i>Estrutura da Página</i>	44
5.6.3	<i>Cadastro de Novo Usuário</i>	45
5.6.4	<i>Tabela de Usuários Vinculados</i>	45
5.6.5	<i>Responsabilidades do Responsável pelo Cadastro</i>	46
6.	CONCLUSÃO	47

APRESENTAÇÃO

O Sistema INFOVOO foi desenvolvido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) como parte das entregas previstas vinculadas ao Acordo de Cooperação Técnica nº 54/2025, firmado entre o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e com o Ministério dos Portos e Aeroportos (MPA), por intermédio da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/ANAC).

O acordo tem como objetivo promover ações conjuntas voltadas ao compartilhamento de dados e informações sobre o transporte aéreo, à integração de sistemas e plataformas tecnológicas, e à melhoria da qualidade das decisões judiciais relacionadas ao setor aéreo, conforme extrato publicado no Diário Oficial da União de 7 de outubro de 2025.

Nesse contexto, o INFOVOO foi desenvolvido para subsidiar magistrados na análise de processos judiciais que envolvem o transporte aéreo, fornecendo dados técnicos sobre a operação de voos no território nacional.

O sistema reúne informações provenientes de bases de dados regulatórias e operacionais da aviação civil, contendo dados provenientes das empresas aéreas, da ANAC, DECEA, Aeroportos e outras fontes, permitindo uma melhor compreensão de eventos relacionados à pontualidade, atrasos, cancelamentos e condições meteorológicas, a fim de apoiar na transparência, fundamentação técnica e segurança jurídica nas decisões do Poder Judiciário.

Este manual tem como propósito orientar o uso do sistema INFOVOO e a interpretação das informações ali apresentadas, explicando a origem, o significado e o embasamento normativo de cada variável, de modo a fortalecer a segurança jurídica, a transparência probatória e a padronização das análises judiciais que envolvem o transporte aéreo no Brasil

O sistema reúne informações provenientes de bases regulatórias e operacionais da aviação civil — SIROS, DataVoo, Registro de Voo, TATIC FLOW (DECEA) e REDEMET — permitindo a reconstrução de eventos relacionados à pontualidade, atrasos, cancelamentos e condições meteorológicas.

OBJETIVO

Este manual tem como objetivo:

- descrever de forma padronizada as funcionalidades do INFOVOO;
- orientar o usuário na navegação e interpretação das informações;
- explicar a origem, estrutura e limitações dos dados exibidos;
- apoiar o uso uniforme da ferramenta no contexto judicial;
- consolidar conceitos fundamentais para interpretação dos relatórios gerados.

1. INTRODUÇÃO

O INFOVOO é uma ferramenta desenvolvida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) no contexto do Acordo de Cooperação Técnica nº 54/2025, que integra dados operacionais oficiais da aviação civil brasileira para apoiar o Poder Judiciário na análise de processos relacionados às relações de consumo no mercado aeronáutico.

As informações apresentadas refletem exclusivamente o que foi registrado pelas fontes oficiais e são disponibilizadas em formato padronizado, sem interpretações, análises causais ou juízo de valor.

Este manual apresenta:

- a lógica de funcionamento do sistema;
- as telas e funcionalidades disponíveis;
- os limites e as especificidades dos dados exibidos;
- os fluxos de uso e o papel de cada perfil de usuário.

1.1 Escopo do Manual

Este manual aborda exclusivamente o funcionamento do INFOVOO, contemplando:

- a descrição das telas e funcionalidades;
- a interpretação dos elementos operacionais apresentados em cada página;
- esclarecimento sobre fontes e restrições dos dados;
- orientações para uso seguro e institucional.



Questões técnicas externas ao sistema, tais como investigações de acidentes, gestão de slots, processos regulatórios da ANAC ou procedimentos do DECEA, não fazem parte do escopo deste documento.

1.2 Público-Alvo

O manual é voltado, principalmente, aos magistrados que julgam processos relacionados às relações de consumo no mercado doméstico.

Seu conteúdo oferece referência técnica e interpretativa sobre os dados apresentados no INFOVOO, permitindo que as informações sejam compreendidas à luz da regulamentação da aviação civil brasileira e utilizadas com segurança na instrução e fundamentação de decisões judiciais.

O documento também serve de apoio a assessores jurídicos e unidades de pesquisa dos tribunais, atuando como guia de compreensão sobre as fontes, metodologias e normas regulatórias que sustentam os relatórios gerados pela ANAC.

1.3 Escopo de Aplicação – Páginas do Sistema

O INFOVOO é composto por três páginas principais:

- **Página 1 – Informações de Voos Domésticos** - tela inicial destinada à consulta da operação do voo, apresentando o infográfico, os dados operacionais, as condições meteorológicas e a situação operacional dos aeródromos.
- **Página 2 – Trilho da Aeronave** - linha do tempo com os eventos operacionais registrados para a aeronave utilizada.
- **Página 3 – Pessoas Autorizadas** - exclusiva para o perfil Responsável pelo Cadastro, permite gerenciar usuários.



As informações contidas no INFOVOO são uma compilação de dados de diferentes origens, e a responsabilidade pela precisão de cada dado cabe exclusivamente à sua fonte.

Os dados técnicos disponibilizados não constituem, isoladamente, juízo de valor sobre as causas de eventuais atrasos, cancelamentos ou outras ocorrências operacionais, devendo ser interpretados à luz do conjunto normativo e técnico vigente.

Os dados apresentados no INFOVOO não representam parecer técnico da ANAC, eles apenas explicitam camadas de informações que podem ser úteis para melhor entendimento do contexto de uma determinada operação.

1.4 Funcionamento Geral do Sistema

O INFOVOO é acessado por meio do Sistema Santos Dumont (<https://santosdumont.anac.gov.br>), mediante autenticação via GOV.BR.

A consulta de um determinado voo é sempre feita mediante quatro filtros:

- data;
- empresa;
- origem;
- número do voo.

A partir desses parâmetros, o sistema reconstrói, de forma didática, a operação registrada nas bases oficiais.

1.5 Atualizações e Vigência do Manual

O manual será atualizado sempre que houver alterações:

- no Acordo de Cooperação Técnica nº 54/2025,
- nas funcionalidades do Sistema INFOVOO;
- ou revisões normativas que impactem as fontes de dados da aviação civil.

A Gerência de Acompanhamento de Mercado (GEAC), sob a coordenação da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), é responsável pela gestão, revisão e atualização do conteúdo deste manual, observadas as disposições da Portaria nº 13.521/SAS, de 3 de janeiro de 2024.

As versões atualizadas serão disponibilizadas de forma transparente, acompanhadas do histórico de alterações, data de vigência e respectivas referências normativas, assegurando padronização institucional e rastreabilidade documental entre o sistema e o manual técnico.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO E BASE LEGAL

O INFOVOO integra dados operacionais da aviação civil brasileira com o objetivo de disponibilizar ao Poder Judiciário informações operacionais consolidadas de voos domésticos, organizadas de forma padronizada, transparente e tecnicamente fundamentada.

Este capítulo apresenta o contexto institucional e a base normativa que orientam a coleta, o tratamento e a apresentação dos dados exibidos no INFOVOO.

2.1 Contexto Institucional

O INFOVOO foi concebido para atender à crescente demanda por informações técnicas e oficiais relacionadas à operação de voos nas demandas judiciais que envolvem as relações de consumo do transporte aéreo.

A ferramenta:

- integra dados provenientes das principais bases oficiais da aviação civil;
- apresenta as informações de forma clara e objetiva;
- apoia magistrados e servidores na análise técnica de fatos operacionais;
- reforça a cooperação institucional entre ANAC e CNJ prevista no ACT nº 54/2025.

O sistema possui caráter exclusivamente **informativo**. Não realiza interpretação, atribuição de causa ou juízo de valor sobre atrasos, cancelamentos ou demais eventos operacionais.

2.2 Fontes de Dados e Sistemas Integrados

As informações exibidas no INFOVOO são provenientes de quatro grupos principais de fontes. Cada grupo tem responsabilidades específicas e fornece dados complementares para a reconstrução da operação do voo:

2.2.1 Empresas Aéreas

As empresas aéreas devem enviar à ANAC, conforme regulamentação vigente:

- horários previstos de partida e chegada (planejamento);
- horários realizados de partida e chegada (execução);
- justificativas de atraso ou cancelamento;

- dados estruturais da operação (empresa, número do voo, origem, destino e aeronave).

Essas informações constituem a base primária do INFOVOO e são declaradas nos sistemas oficiais da Agência.

2.2.2 Sistemas internos da ANAC

A ANAC consolida informações de três sistemas principais:

- **Sistema de Registro de Operações (SIROS)** – sistema eletrônico da Agência Nacional de Aviação Civil onde o representante de empresa aérea ou seus prepostos podem cadastrar, alterar ou excluir o registro prévio de serviços de transporte aéreo público.
- **Sistema de Envio dos dados Estatísticos De Voos (DataVoo)** – Utilizado por empresas aéreas para enviar dados estatísticos obrigatórios para a ANAC. Essa plataforma é usada para coletar e consolidar informações sobre as operações aéreas no Brasil, garantindo o cumprimento das normas e regulamentações da agência
- **Sistema Eletrônico de Registro de Voo** – armazena e processa arquivos de voo, incluindo justificativas, enviados conforme Portaria nº 791/SSO/2012.

2.2.3 Informações DECEA / CGNA

O Departamento de Controle do Espaço Aéreo, por meio do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), fornece:

- Horários efetivos de decolagem e pouso (times ATC);
- Condições operacionais dos aeródromos;
- Informações relacionadas ao gerenciamento do fluxo de tráfego aéreo.

Essas informações complementam as declarações das empresas e contribuem para a reconstrução da operação.

2.2.4 Dados Meteorológicos - REDEMET

A REDEMET (Rede de Meteorologia do Comando da Aeronáutica) é a plataforma oficial utilizada pela aviação civil brasileira para disponibilização de produtos meteorológicos aeronáuticos. A REDEMET integra informações provenientes dos órgãos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), incluindo estações meteorológicas aeronáuticas (METAR/SPECI) localizadas nos aeródromos.

Os principais boletins exibidos no INFOVOO são:

- **METAR** (Meteorological Aerodrome Report)

Boletim meteorológico regular do aeródromo, contendo:

- direção e intensidade do vento;
- visibilidade;
- fenômenos meteorológicos;
- cobertura de nuvens;
- temperatura e ponto de orvalho;
- pressão (QNH).

Regime de publicação: emitido normalmente **a cada hora**, podendo variar conforme o aeródromo.

O METAR é utilizado para avaliação **rotineira** das condições meteorológicas para pousos e decolagens.

- **SPECI** (Special Meteorological Report).

Boletim especial emitido **fora da rotina**, sempre que ocorre:

- mudança significativa nas condições meteorológicas,
- deterioração ou melhora rápida do tempo,
- ocorrência de fenômenos relevantes para a segurança operacional (ex.: tempestades, rajadas fortes, baixa visibilidade).

Regime de publicação: emitido **sob demanda**, apenas quando há alteração significativa do METAR.

O SPECI complementa o METAR e indica fenômenos que podem justificar atrasos, desvios ou alternâncias.

Finalidade dos dados meteorológicos no INFOVOO

Os boletins METAR e SPECI:

- são exibidos exatamente como publicados pela REDEMET;
- representam as condições observadas no aeródromo, não previsões;
- auxiliam magistrados na compreensão do contexto operacional;
- podem explicar, em parte, atrasos, cancelamentos ou alternâncias, sem caracterizar juízo de valor sobre causas.

- **Limitações naturais**

É importante considerar que:

- alguns aeródromos não possuem estação meteorológica certificada;
- boletins podem conter lacunas por falhas temporárias de transmissão;
- os boletins são textos codificados segundo normas internacionais (OACI), não sendo possível expandi-los sem interpretação técnica.

- **Resumo para fins judiciais**

O METAR mostra **a situação meteorológica regular**.

O SPECI mostra **mudanças bruscas ou condições adversas**.

Ambos são fatores operacionais relevantes, mas **não definem, isoladamente**, causas ou responsabilidades sobre atrasos ou cancelamentos.

2.3 Bases Normativas Aplicáveis às Informações

As informações apresentadas no Sistema INFOVOO estão ancoradas em um conjunto de normas que regulamentam o envio, o registro, o processamento e a disponibilização de dados operacionais do transporte aéreo no Brasil. Essas normas estabelecem critérios obrigatórios para empresas aéreas, orientam os procedimentos da ANAC e definem padrões de coleta e divulgação de informações.

A seguir, apresentam-se as principais bases normativas aplicáveis às informações exibidas no INFOVOO:

2.3.1 Normativos ANAC

- **Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011 - Regulamenta o fornecimento de dados estatísticos relativos aos serviços de transporte aéreo público.**
- **Resolução ANAC nº 218, de 28 de fevereiro de 2012 - Estabelece procedimentos para divulgação dos percentuais de atrasos e cancelamentos de voos do transporte aéreo público regular de passageiros.**
 - **Resolução ANAC nº 219, de 13 de março de 2012 - Institui o Sistema Eletrônico de Registro de Voo.**
- **Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017 - Estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo.**
- **Portaria nº 2.177/SAS/2020 - Estabelece os procedimentos para o registro prévio dos serviços de transporte aéreo público.**
- **Portaria nº 3.506/SAS/2019 - Estabelece os procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas **brasileiras** de transporte aéreo público regular e não regular, exceto as de táxi aéreo.**
- **Portaria nº 3.507/SAS/2019 - Estabelece os procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas **estrangeiras** de transporte aéreo público regular e não regular, exceto as de táxi aéreo.**
- **Portaria nº 791/SSO/2012 - Estabelece os procedimentos para fornecimento das informações de voo e envio dos arquivos de dados do Sistema Eletrônico de Registro de Voo.**

2.3.2 Normativos DECEA

- **Publicações METAR e SPECI (DECEA)** - Regulamentam a emissão e disponibilização dos boletins meteorológicos regulares e especiais utilizados na aviação civil.
- **MCA 100-22 – Manual do Controle do Espaço Aéreo Brasileiro** - Estabelece normas e procedimentos operacionais aplicáveis ao gerenciamento do espaço aéreo e às informações aeronáuticas.

3. VISÃO GERAL DO SISTEMA INFOVOO

Este capítulo apresenta a organização interna do Sistema INFOVOO, sua lógica de funcionamento e a forma como as informações são estruturadas e disponibilizadas ao usuário. O objetivo é fornecer uma visão clara e objetiva do módulo antes da descrição detalhada das telas no Capítulo 5.

3.1 Finalidade do Sistema

O INFOVOO foi projetado para disponibilizar, ao Poder Judiciário, informações operacionais consolidadas de voos domésticos. Seu propósito é:

- permitir a consulta direta e padronizada dos dados do voo;
- apresentar, de forma visual e organizada, a operação registrada nas bases oficiais;
- facilitar a análise técnica de fatos operacionais em processos judiciais;
- centralizar informações provenientes de diferentes fontes em um único ambiente.

O sistema não realiza interpretação de causa, atribuição de responsabilidade ou análises que extrapolem os dados disponíveis.

3.2 Organização do Sistema

O INFOVOO é composto por **três páginas principais**, cada uma com funções específicas:

- **Página 1 — Informações de Voos Domésticos** - tela inicial do sistema, destinada à consulta e visualização dos dados operacionais da etapa pesquisada, incluindo infográfico, horários previstos e realizados, meteorologia e situação operacional dos aeroportos.
- **Página 2 — Trilho da Aeronave** - exibe a linha do tempo da aeronave utilizada no voo consultado, com horários de block-out (descalço da aeronave), decolagem, pouso, block-in (calço da aeronave) e outros eventos, quando disponíveis.
- **Página 3 — Pessoas Autorizadas** - ferramenta de gestão de usuários, acessível apenas ao perfil de Responsável pelo Cadastro, permitindo concessão e revogação de acessos.

3.3 Fluxo Geral do Sistema

O fluxo operacional do INFOVOO é simples e linear:

- **Acesso ao Sistema** - Realizado por meio de acesso direto ao link <https://santosdumont.anac.gov.br/menu/r/api/infovoo/>, mediante autenticação gov.br.
- **Consulta do Voo** - Os filtros obrigatórios (data, empresa, origem e número do voo) permitem localizar com precisão a etapa desejada.
- **Visualização das Informações** - Após a consulta, o sistema apresenta os dados operacionais da etapa e, quando disponível, o trilha da aeronave.

O sistema exibe apenas as informações registradas nas bases oficiais, respeitando as limitações e disponibilidades de cada fonte de dados.

3.4 Estrutura das Informações

O INFOVOO apresenta seus dados de forma estruturada, permitindo leitura técnica e direta. A organização segue três blocos principais:

- **Dados declarados pela empresa aérea** - incluem horários previstos e realizados, justificativas e dados estruturais do voo.
- **Dados registrados pelos órgãos de controle** - horários efetivos, condições operacionais dos aeródromos e informações meteorológicas.
- **Dados derivados ou calculados** - elementos calculados automaticamente pelo sistema, como:
 - diferença entre horários previstos e realizados;
 - status do voo (conforme norma vigente);
 - eventos no trilha da aeronave quando aplicáveis.

O sistema exibe apenas os dados disponíveis; campos sem informação permanecem ocultos.

3.5 Principais Funcionalidades

O INFOVOO disponibiliza ao usuário:

- filtros de pesquisa padronizados para seleção do voo;
- infográfico representando a operação da etapa consultada;
- visualização de horários previstos e realizados;
- informações meteorológicas e de operação aeroportuária;
- justificativas operacionais apresentadas pela empresa aérea;

- trilho da aeronave, quando disponível;
- gestão de usuários (perfil Responsável pelo Cadastro).

Essas funcionalidades são detalhadas no Capítulo 5.

3.6 Limitações e Considerações Importantes

O módulo INFOVOO apresenta informações consolidadas provenientes de múltiplas bases oficiais da aviação civil. Os dados exibidos devem ser interpretados dentro de seus limites técnicos e regulamentares. Para evitar conclusões equivocadas, especialmente no contexto de análise judicial, é essencial observar:

- O sistema não atribui responsabilidade por atrasos ou cancelamentos. Os dados apresentados descrevem a operação realizada, mas não constituem, isoladamente, juízo de valor sobre a causa primária do evento operacional.
- As justificativas são de responsabilidade exclusiva das empresas aéreas. O módulo apenas reproduz as justificativas informadas pelas companhias na forma exigida pela Resolução nº 791/SSO/2012 da ANAC.
- Dados meteorológicos dependem integralmente dos boletins emitidos pelo DECEA. METAR, SPECI e condições VMC/IMC refletem o que foi reportado oficialmente. Caso o boletim contenha limitações ou falhas, isso se reflete na visualização do sistema.
- **Informações provenientes das bases originais podem apresentar inconsistências até que sejam revisadas e reenviadas pela fonte responsável.** Embora os dados enviados pelas empresas aéreas passem por auditorias e verificações conduzidas pela ANAC — incluindo análises técnicas da GTDM, GEAC e demais áreas competentes — **não ocorre qualquer alteração manual ou reprocessamento desses valores dentro do INFOVOO.**

Quando uma inconsistência é identificada, a ANAC:

1. **notifica a empresa aérea**, solicitando correção;
2. **aguarda o reenvio oficial** do dado ajustado;
3. somente então a informação corrigida **passa a constar na base integrada**.

Até que a retificação seja enviada, o sistema mantém o valor original informado pela empresa.

Isso garante:

- o integridade da rastreabilidade do dado original;
- o transparência sobre a responsabilidade da informação;
- o conformidade com os fluxos oficiais de fornecimento de dados;
- o alinhamento com práticas de fiscalização das operações aéreas.

- O trilho da aeronave não representa rota geográfica. O diagrama representa sequências operacionais (origem → destino → alternado → próximo voo), nunca um mapa de navegação aérea.
- Nem todos os campos são obrigatoriamente preenchidos. Se algum dado não existe nas bases integradas, o módulo oculta ou deixa o campo em branco, conforme os padrões da ANAC.

Dessa forma, ressalta-se que, os dados apresentados pelo sistema:

- Refletem exclusivamente o conteúdo fornecido pelas fontes oficiais;
- Não têm seu conteúdo corrigido ou interpretados pela ANAC; ressalvada apenas a **padronização textual e organizacional** aplicada às justificativas informadas pelas empresas aéreas, **com o único objetivo de facilitar a compreensão pelos usuários do Poder Judiciário**, sem modificar o sentido, a natureza ou a responsabilidade declarada pela companhia;
- Podem apresentar lacunas quando dados não forem enviados ou registrados;
- Não representam análise técnica conclusiva ou atribuição de responsabilidades;
- Não substituem pareceres, perícias ou investigações.

O INFOVOO é um instrumento de apoio à análise judicial, com finalidade informacional.

3.7 Glossário Técnico Simplificado

Alguns termos utilizados no sistema possuem significado operacional específico. Para facilitar a leitura:

- **Block-off** – momento em que a aeronave inicia o deslocamento para decolagem, quando ocorre a remoção dos calços (descalço) da aeronave no pátio.
- **Block-in** – momento em que a aeronave estaciona e tem os calços recolocados.
- **Taxi-out / Taxi-in** – deslocamentos no pátio e pistas antes da decolagem e após o pouso.
- **Alternância** – pouso em aeródromo não previsto como destino.
- **METAR / SPECI** – boletins meteorológicos oficiais gerados pelo DECEA.
- **Etapa aérea** – trecho específico entre origem e destino.
- **Status do voo** – classificação regulamentar calculada na chegada de um voo que serve como referência normativa para classificação de um voo quanto à sua pontualidade ou regularidade.

3.8 Suporte e Comunicação Institucional

O suporte operacional ao sistema é prestado pelos canais oficiais da ANAC https://www.gov.br/anac/pt-br/canais_atendimento, cabendo:

- à **Superintendência de Tecnologia e Transformação Digital (STD)** - suporte técnico e acesso ao Sistema Santos Dumont;
- à **Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS)** - esclarecimentos sobre dados operacionais exibidos;
- aos **tribunais, empresas aéreas, aeroportos e outros**- gestão de perfis e concessão de acesso aos usuários sob sua responsabilidade.

Eventuais problemas não solucionados por este manual, bem como sugestões de melhoria, devem ser encaminhados para o e-mail geac@anac.gov.br



O suporte técnico não fornece interpretações jurídicas ou pareceres sobre casos concretos.

4. AUTENTICAÇÃO E PERFIS DE ACESSO

O acesso ao INFOVOO ocorre exclusivamente pelo ambiente do **Sistema Santos Dumont** (<https://santosdumont.anac.gov.br/menu/r/api/infovoo/>), mediante autenticação pelo portal **gov.br**, conforme diretrizes internas da ANAC.

A autenticação unificada garante segurança, rastreabilidade e integridade das operações realizadas pelos usuários.

Após a validação da identidade, o usuário é direcionado ao módulo INFOVOO, visualizando apenas as funcionalidades compatíveis com o seu perfil de acesso.

4.1 Perfis de Acesso

O sistema possui dois perfis de acesso, cada um com permissões específicas:

a) Responsável pelo Cadastro - usuários designados por cada instituição para administrar os acessos de todos os demais usuários vinculados à mesma entidade. Este perfil permite:

- cadastrar, ativar ou desativar usuários da instituição;
- consultar voos;
- gerenciar permissões e assegurar que apenas pessoas autorizadas mantenham acesso;
- solicitar à ANAC inclusão ou substituição do responsável institucional, quando necessário.

Somente a ANAC pode conceder ou alterar esse perfil, mediante solicitação formal da instituição.

b) Usuário Comum - perfil destinado aos usuários autorizados apenas a consultar informações operacionais de voos. As permissões incluem:

- consultar voos;

4.2 Regras de Acesso e Segurança

Para garantir o uso adequado do sistema, aplicam-se as seguintes diretrizes:

- o acesso deve ser realizado exclusivamente com as credenciais pessoais do **gov.br** do usuário autorizado;
- é proibido compartilhar contas, senhas ou dispositivos logados;

- todas as consultas ficam registradas automaticamente em logs de auditoria, incluindo:
 - data e hora da operação,
 - parâmetros pesquisados,
 - CPF do usuário;
- cada usuário pode realizar até 40 consultas diárias. Ao atingir esse limite, novas pesquisas ficam bloqueadas até o dia seguinte

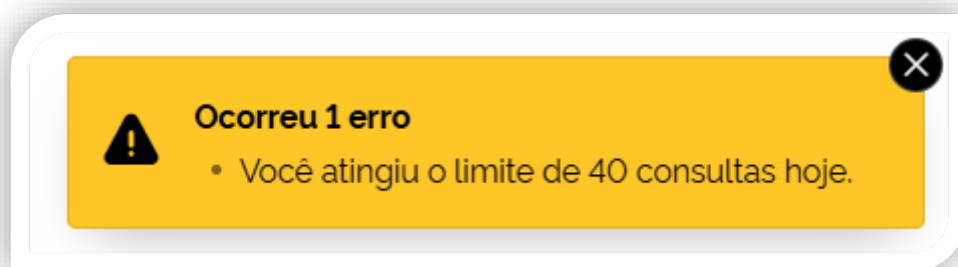


Figura 1: Tela de bloqueio ao atingir 40 consultas diárias


- é proibido o uso de scripts, automações, robôs ou qualquer forma de acesso não manual;
- recomenda-se que o acesso seja realizado apenas em dispositivos seguros, atualizados e pertencentes ao próprio usuário ou à instituição;
- aos dados disponíveis no INFOVOO destinam-se exclusivamente às finalidades previstas no Acordo de Cooperação Técnica entre ANAC e CNJ, não devendo ser utilizadas para quaisquer outros propósitos;
- atividades suspeitas, erros persistentes ou indícios de violação devem ser comunicados imediatamente à ANAC pelo canal oficial informado no manual.

4.3 Recomendações Técnicas

Em caso de dificuldades de login ou carregamento de páginas, recomenda-se:

- tentar o acesso em outro navegador;
- utilizar uma aba anônima para eliminar interferências de cache;
- acessar a partir de outro dispositivo, se possível;
- verificar a disponibilidade da conexão com o gov.br, já que a autenticação depende da plataforma externa.

4.4 Fluxo Básico de Autenticação

- Acessar o endereço oficial:  <https://santosdumont.anac.gov.br/menu/r/api/infovoo/>
- Selecionar “Entrar com gov.br”;
- Confirmar identidade no portal gov.br;
- Aguardar redirecionamento automático para a ferramenta;

• Responsabilidades da ANAC

A ANAC é responsável por:

- manter a disponibilidade e funcionamento do sistema;
- consolidar e disponibilizar os dados recebidos das fontes oficiais;
- assegurar que as informações exibidas correspondem às bases declaradas;
- promover melhorias e correções técnicas;
- manter mecanismos de rastreabilidade e controle de acesso.

A ANAC não realiza a gestão dos usuários vinculados ao Poder Judiciário. Assim, não compete à Agência:

- habilitar ou desabilitar servidores dos tribunais;
- controlar a relação de usuários autorizados em cada órgão do Judiciário;
- administrar perfis funcionais internos de cada tribunal.



Importante: Isso **não impede** que a ANAC realize a gestão de seus próprios usuários internos — como servidores da GEAC, SAS, GTDM ou outras áreas — quando necessário para fins de administração do sistema.

O que a ANAC não faz é **gestão de acessos do Judiciário**.

4.5 Responsabilidade dos Usuários Externos

Cada instituição usuária do INFOVOO — incluindo órgãos do Poder Judiciário, órgãos governamentais, entidades parceiras, empresas aéreas e demais usuários externos devidamente autorizados — é integralmente responsável pela gestão de seus próprios acessos ao sistema.:

Compete a cada instituição:

- **designar um gestor local** (Responsável pelo Cadastro), que atuará como administrador vinculados àquele órgão;

- **conceder, manter e revogar acessos** dos usuários, incluindo a **desabilitação imediata** de usuários que mudem de função, sejam desligados ou deixem de necessitar do acesso;
- garantir que sua lista de usuários autorizados **permaneça sempre atualizada**, evitando acessos indevidos;
- assegurar que as credenciais sejam utilizadas exclusivamente pelos usuários autorizados;
- **zelar pelo uso adequado das informações**, conforme as normas internas de cada órgão e as diretrizes do Acordo de Cooperação Técnica nº 54/2025;
- comunicar à ANAC apenas questões técnicas ou operacionais relacionadas ao funcionamento da plataforma, e não solicitações de habilitação, e não solicitações de habilitação, alteração ou exclusão de perfis;
- zelar pelo uso adequado das informações no contexto processual, conforme as normas internas e o Acordo de Cooperação Técnica nº 54/2025.

A gestão de permissões do INFOVOO é **descentralizada**.

Assim:

- cada instituição é responsável pela administração dos acessos de seus próprios usuários;
- a ANAC **não realiza a gestão de perfis externos**, independentemente do órgão de origem;
- cabe exclusivamente a cada instituição garantir a regularidade, necessidade e legitimidade dos acessos concedidos.

Essa estrutura assegura que cada órgão mantenha autonomia sobre seus usuários, ao mesmo tempo em que preserva a segurança, rastreabilidade e governança do sistema.

5. FUNCIONALIDADES E TELAS DO SISTEMA INFOVOO

Este capítulo apresenta as funcionalidades do Sistema INFOVOO e descreve as telas disponíveis ao usuário.

O objetivo é orientar, de forma clara e prática, como realizar consultas e interpretar as informações operacionais exibidas no ambiente.

5.1 Contextualização


O INFOVOO é um dos módulos oficiais do **Sistema Santos Dumont**, plataforma corporativa da ANAC que consolida sistemas administrativos, técnicos e operacionais em um ambiente único e seguro.

A integração ao Santos Dumont assegura:

- autenticação unificada gov.br;
- segurança e rastreabilidade de acesso;
- padronização visual e funcional;
- estabilidade e governança tecnológica.

5.2 Acesso ao Sistema

O usuário acessa o INFOVOO pelo endereço institucional:

 <https://santosdumont.anac.gov.br/menu/r/api/infovoo/>

A tela inicial apresenta duas formas de login:

- Entrar com gov.br (padrão para todos os usuários com CPF)
- Entrar com ANAC (exclusivo para estrangeiros sem CPF ou servidores específicos)

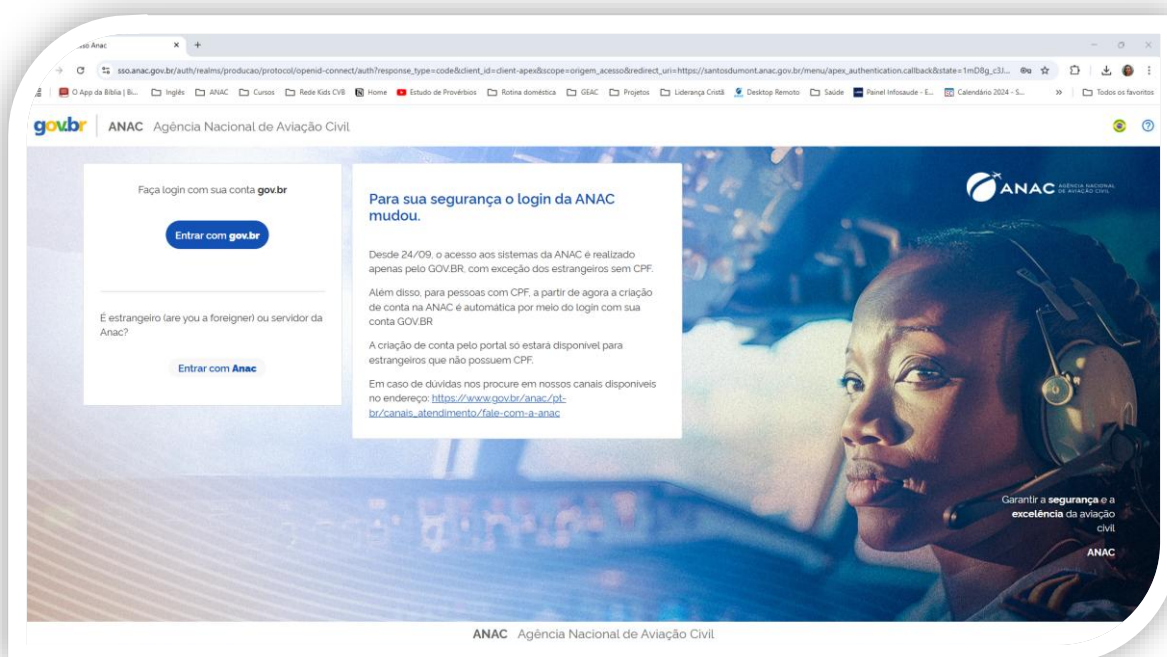


Figura 2: Tela inicial do Sistema Santos Dumont

Após o acesso:

- O usuário realiza autenticação via GOV.BR.
- Uma vez autenticado, o usuário é direcionado para a página inicial da ferramenta.

5.3 Barra Superior da Aplicação

A barra superior está presente em todas as páginas do INFOVOO e reúne elementos essenciais de navegação e apoio ao usuário. Sua finalidade é oferecer acesso rápido às opções gerais da plataforma, independentemente da página acessada.

Os elementos disponíveis na barra superior são:

- **Menu lateral (ícone de três linhas)** - Permite expandir ou recolher o menu de navegação, onde estão listadas todas as páginas acessíveis ao usuário, de acordo com suas permissões.
- **Nome do sistema (“INFOVOO”)** - Retorna o usuário à página inicial da ferramenta.
- **Botão “Menu Principal”** - Redireciona o usuário para a página inicial da ferramenta.
- **Ícone de ajuda / download do manual** - Permite baixar a versão atualizada deste manual diretamente pelo sistema.

- **Nome do usuário** - Exibe o menu pessoal, no qual é possível:
 - alterar dados cadastrais básicos (quando permitido),
 - efetuar logout com segurança.

A barra superior é fixa e permanece acessível durante toda a navegação, garantindo praticidade e consistência no uso do sistema.

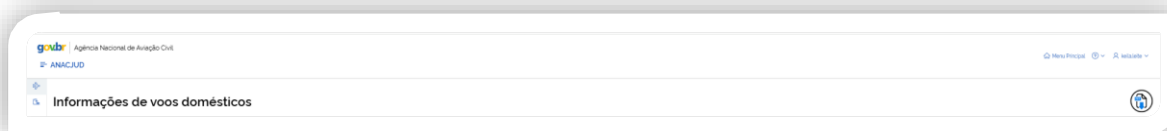


Figura 4: Barra Superior da Aplicação

5.4 Página 1 — Informações de Voos Domésticos

A primeira página do ANACJUD concentra a busca e apresentação dos dados operacionais do voo solicitado pelo usuário.

A partir dos filtros informados pelo usuário, o sistema realiza a pesquisa e apresenta os dados consolidados da operação do voo.

A página é composta pelos seguintes elementos:

- Aviso institucional
- Filtros de pesquisa
- Botões de ação
- Infográfico do voo
- Cards operacionais
- Legenda
- Situação Operacional dos Aeródromos

O botão abaixo, disponível na Página 1, permite gerar um arquivo em formato PDF contendo todas as informações exibidas na interface do sistema. A geração do documento pode levar **até 30 segundos**, dependendo do volume de dados processados.



Figura 5: Botão de geração e arquivo em PDF

O PDF gerado inclui, no rodapé de cada página, informações sobre a **data e o horário da emissão**, bem como a **identificação do usuário responsável** pela geração do documento, garantindo rastreabilidade e transparência.

Cada bloco é descrito a seguir.

5.4.1 Informações Gerais da Página

Na parte superior da tela, o sistema exibe mensagem institucional informando que:

- os dados são consolidados a partir de múltiplas fontes oficiais;
- a precisão de cada informação é de responsabilidade de sua fonte original;
- os dados não constituem juízo de valor sobre causas de atrasos ou cancelamentos.

O aviso permanece fixo em todas as consultas.

5.4.2 Filtros de Pesquisa

Para localizar um voo, devem ser preenchidos quatro filtros obrigatórios:

- Data do voo
Selecionar diretamente no calendário.
Indica a data exata da etapa consultada, fundamental para identificar o voo certo.
- Empresa aérea
Selecionar por lista suspensa exibida ao clicar no respectivo campo.
Impede confusão entre voos de mesma numeração operados por empresas diferentes.
- Aeroporto de origem
Selecionar por lista suspensa exibida ao clicar no respectivo campo.
Identifica a etapa do voo quando há múltiplos segmentos na malha da empresa.

- Número do voo
Preencher manualmente.
Código comercial do voo pesquisado.
Combinado com os demais filtros, garante precisão na consulta.

5.4.3 Botões de Ação

- **Pesquisar** – executa a consulta.
- **Limpar Pesquisa e Reiniciar** – restaura todos os campos ao estado inicial.

Antes da consulta, a página exibe apenas filtros e o aviso institucional.

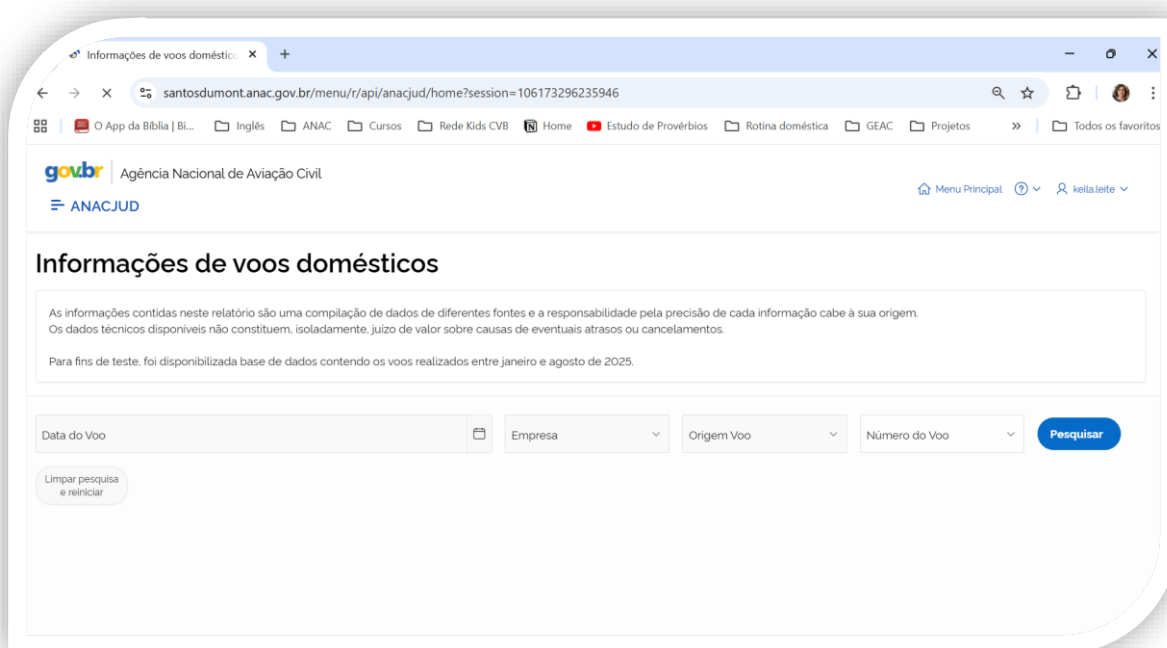


Figura 6: Tela inicial – “Informações de voos domésticos” do ambiente autenticado do Sistema Santos Dumont

5.4.4 Estrutura da Página

Antes da consulta:

- apenas filtros + mensagem institucional.

Após a consulta:

- infográfico do voo
- legenda
- situação operacional (origem e destino)
- tabelas detalhadas de partidas e chegadas

5.4.5 – Fluxo Operacional do Voo (Infográfico)

Após a pesquisa, o INFOVOO exibe o Fluxo Operacional do Voo, um infográfico que sintetiza visualmente a operação realizada pelo voo. Esse elemento facilita a compreensão dos principais eventos da etapa analisada.

a) Infográfico

Elementos exibidos:

- horário de decolagem realizado
- horário de pouso realizado
- duração do voo
- taxi-out
- taxi-in
- trajetória programada (linha tracejada)
- trajetória realizada (linha contínua)

Quando aplicável, também evidência:

- aeroporto alternativo (somente quando informado nos dados operacionais)



O infográfico não exibe escalas. Apenas os eventos e aeródromos efetivamente envolvidos na etapa consultada.

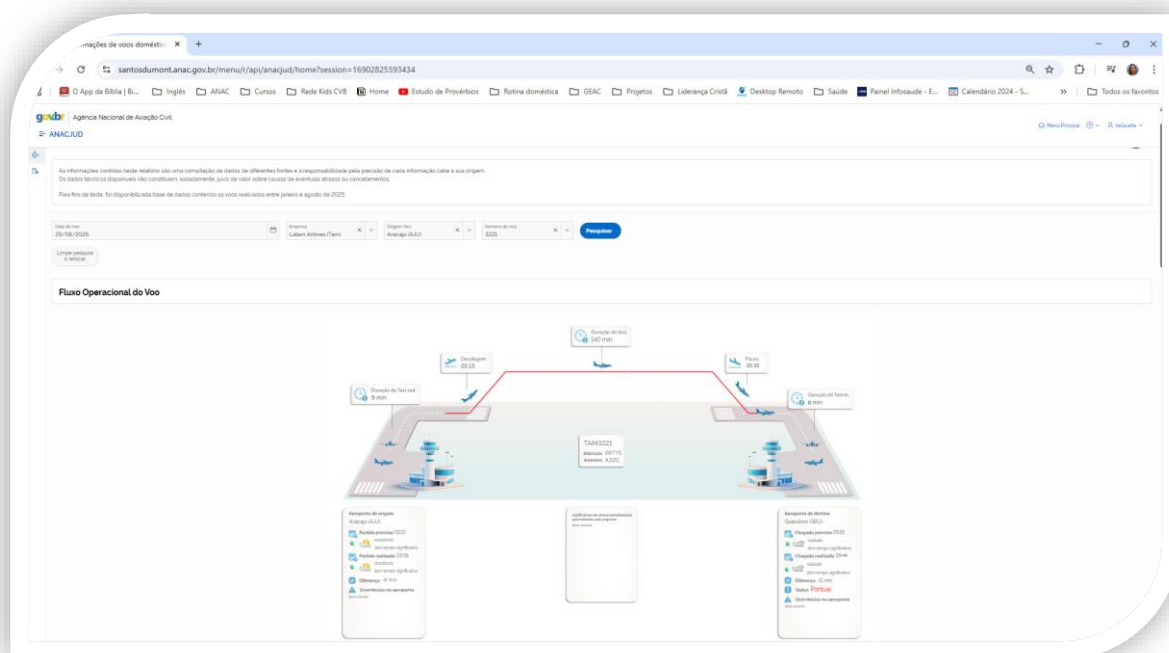


Figura 7 – Infográfico “Fluxo Operacional do Voo”

b) Cards Informativos

Abaixo do infográfico, são apresentados até quatro cards operacionais:

1. Aeroporto de Origem - contém exclusivamente informações operacionais registradas no aeródromo de partida:

- partida prevista
- partida realizada
- diferença em minutos
- condições meteorológicas (METAR/SPECI)
- ocorrências reportadas, se houver

2. Aeroporto Alternado (*quando houver alternância*) - é exibido quando os dados informam que o voo **não pousou diretamente no destino previsto** e precisa pousar em outro aeroporto por razões meteorológicas ou operacionais

- pouso no alternado
- partida subsequente (se houver)
- meteorologia
- ocorrências



Se **não** houver alternância, este card permanece oculto.

3. Justificativas da Empresa Aérea

O card apresenta, quando informadas pela companhia:

- justificativas de atraso;
- justificativas de cancelamento (quando aplicável)
- categoria da justificativa (ex.: Passageiros e bagagens – Check-in atrasado, não realizado a tempo do fechamento do voo)

Os campos a seguir são de envio mandatório à ANAC conforme Portaria 791/2012. Não há espaço para discricionariedade no preenchimento do campo, as empresas aéreas devem identificar o código que se assemelha ao caso fático e reportá-lo via Sistema de Registro de Voos (SRV).

○ Tabela DE → PARA das Justificativas

Código	Descrição - Portaria 791/SSO de abril/2012	Descrição - INFOVOO
AE	restrições no fluxo de tráfego aéreo no aeródromo de destino - pista de pouso e decolagem fechada devido à obstruções, falta de pessoal, restrições por ruídos	Restrições à gestão do fluxo de tráfego aéreo - Pista de pouso do aeroporto de destino fechada gerando reflexos no tráfego aéreo

AF	facilidades aeroportuárias - estacionamentos, congestionamento na rampa, iluminação, estrutura, limitações no gate	Restrições à gestão do fluxo de tráfego aéreo - Limitações de infraestrutura de pátio, terminal e/ou equipamentos
AM	restrições no aeroporto de partida - serviços de tráfego aéreo, partida e pushback, aeroporto e/ou pista fechada devido a obstruções ou condições climáticas, falta de pessoal, voos especiais	Autoridades Aeroportuárias - Restrições no aeroporto de partida: Pista de pouso fechada, gerenciamento do tráfego aéreo, recursos humanos ou outras
AG	imigração, vistoria aduaneira, sanitária/saúde - passageiros, tripulação	Limitações no desembarco por autoridades aeroportuárias (Receita Federal, ANVISA, VIGIAGRO, IBAMA)
AS	segurança (contra atos ilícitos) mandatória/obrigatória - passageiros, bagagem, tripulação	Segurança (contra atos ilícitos) mandatória/obrigatória
MI	ação sindical na própria companhia aérea - ação sindical interna	Ação sindical na própria companhia aérea
MO	ação sindical fora da companhia aérea - ação sindical externa (exceto controle de tráfego aéreo)	Ação sindical fora da companhia aérea - ação sindical fora da companhia aérea
MX	diversos - inexistência de código apropriado; razões em texto livre	Inexistência de código apropriado
AW	restrições no fluxo de tráfego aéreo no aeródromo de destino por condições climáticas - restrições no fluxo no aeródromo de destino por condições climáticas	Restrições à gestão do fluxo de tráfego aéreo no aeródromo de destino por condições climáticas
WG	ground handling dificultado por clima - ventos fortes, chuva forte, neve	Ground handling dificultado por condições climáticas adversas, ventos fortes, chuva forte, etc
WI	degelo da aeronave - remoção de gelo/neve (exclui falha de equipamento)	Remoção do gelo e/ou neve da aeronave
WO	local de partida - abaixo dos limites operacionais	Aeroporto de origem abaixo dos limites operacionais
WR	em rota ou local alternativo - abaixo dos limites operacionais	Aeroporto alternativo ou rota abaixo dos limites operacionais
WS	remoção de gelo, neve, água e areia do aeroporto - condições das pistas e taxiways	Remoção de contaminantes (gelo, neve, água e areia) da pista de pouso e decolagem e de taxiamento
WT	local de destino - abaixo dos limites operacionais	Aeroporto de destino abaixo dos limites operacionais
RA	revezamento de aeronave - chegada atrasada da aeronave anterior	Revezamento de aeronave: chegada atrasada da aeronave de outro voo ou de uma localização anterior
RC	revezamento da tripulação técnica - tripulação à espera de outro voo	Revezamento da tripulação técnica à espera de outro voo
RL	conexão de carga - à espera de carga de outro voo	Espera de carga de outro voo (conexão)
RO	controle operacional - mudança de rota, desvio, consolidação, troca de aeronave exceto técnica	Ajuste operacional: mudanças na rota, desvio, consolidação, aeronaves
RS	revezamento da tripulação de cabine - tripulação à espera de outro voo	Revezamento da tripulação de cabine: tripulação à espera de outro voo
RT	erro de check-in - erros com passageiros ou bagagens na origem	Erros de check-in com passageiros ou bagagens na origem

AT	restrições no fluxo de tráfego aéreo em rota devido às exigências/capacidade do controle de tráfego aéreo - problemas de capacidade/demanda	Restrições à gestão do fluxo de tráfego aéreo em rota devido a exigências/capacidade do controle de tráfego aéreo
AX	restrições no fluxo de tráfego aéreo em rota devido à pessoal/equipamento do controle de tráfego aéreo - capacidade reduzida por falta de funcionários, falha de equipamentos, exercício militar, demanda extraordinária	Restrições à gestão do fluxo de tráfego aéreo em rota por falta de recursos humanos, falhas em equipamentos, exercícios militares ou demandas extraordinárias
CA	atraso na liberação – correios - liberação do correio após o prazo previsto	Carga e mala postal - Atraso na liberação: correios
CC	atraso na liberação - liberação da carga após o prazo previsto	Carga e mala postal - Atraso na liberação: carga
CD	documentação - documentação atrasada ou incorreta para a carga	Carga e mala postal - Documentação atrasada ou incorreta: carga
CE	documentação e embalagem – correios - documentação incompleta e/ou incorreta	Carga e mala postal - Documentação/embalagem incompleta e/ou incorreta: correios
CI	embalagem inadequada - necessidade de embalar ou etiquetar a carga novamente	Carga e mala postal - Embalagem inadequada : carga
CO	carregamento atrasado – correios - atraso na entrega de correio no aeroporto/aeronave	Carga e mala postal - Excesso de carga, resultando em recarregamento ou retirada: carga
CL	carregamento atrasado – correios - atraso na entrega de correio no aeroporto/aeronave	Carga e mala postal - Carregamento atrasado : correios
CP	carregamento atrasado - atraso na entrega da carga no aeroporto/aeronave	Carga e mala postal - Carregamento atrasado: Carga
DF	danos durante operações em voo - colisão com pássaro, relâmpago, turbulência, aterrissagem violenta, sobrepeso, colisão no taxiamento	Danos na aeronave e falha de equipamentos durante operações em voo: colisão com pássaro, relâmpago, turbulência, aterrissagem violenta ou com sobrepeso, colisão durante o taxiamento
DG	danos durante operações em solo - colisões (exceto taxiamento), danos no carregamento/d Descarregamento ou reboque, contaminação, clima extremo	Danos na aeronave e falha de equipamentos durante operações em solo: colisões (exceto em taxiamento), danos ao realizar carregamento/d Descarregamento ou reboque, contaminação, condições climáticas extremas
EC	preparação da documentação de carga – sistema - falha no sistema de controle de carga e/ou documentação	Danos na aeronave e falha de equipamentos - Sistemas: falha em sistema de controle de carregamento/documentação - carga
ED	controle de partida – sistema - falha em sistemas automatizados, check-in, carregamento, peso e balanceamento	Danos na aeronave e falha de equipamentos - Sistemas: Falha nos sistemas automatizados, incluindo check-in, sistemas de controle de carregamento e de peso e balanceamento
EF	planos de voo – sistema - falha no sistema automatizado de plano de voo	Danos na aeronave e falha de equipamentos - Sistemas: Falha em sistema automatizado de plano de voo
FA	pedidos especiais ou equívoco da tripulação de cabine - pedidos especiais fora da rotina	Operações e tripulação - Pedidos especiais da tripulação de cabine não englobados na rotina operacional
FB	pedido do comandante para verificações de segurança - pedidos extraordinários além dos requisitos obrigatórios	Operações e tripulação - Pedidos extraordinários do comandante além dos requisitos mandatórios para verificações de segurança

FC	falta de tripulação de cabine - saúde, limitações de horas/escala, documentação	Operações e tripulação - Falta de tripulação de cabine - problemas de saúde, limitações de horas de voos/escala, documentação, etc.
FF	exigências operacionais - alteração tardia de combustível ou carga paga	Operações e tripulação - Exigências operacionais, alteração tardia de combustível ou de carga paga
FL	atraso no embarque da tripulação de cabine - atraso da tripulação de cabine (exceto reserva), atraso nos checks	Operações e tripulação - Atraso no embarque da tripulação de cabine ou procedimentos de partida.
FP	plano de voo - conclusão atrasada ou mudança	Operações e tripulação - conclusão atrasada ou mudança do plano de voo
FR	pedido especial da tripulação técnica - pedidos especiais fora da rotina	Operações e tripulação - Pedidos especiais da tripulação técnica não englobados na rotina operacional
FS	falta de tripulação técnica - saúde, limitações de horas/escala, documentação	Operações e tripulação - Falta de tripulação técnica: problemas de saúde, limitações de horas de voos/escala, documentação, etc
FT	atraso no embarque da tripulação técnica - embarque atrasado da tripulação técnica	Operações e tripulação - Atraso no embarque da tripulação técnica ou procedimentos de partida
GB	catering - atraso/entrega incompleta, atraso no carregamento	Rampa e Handling - Catering: atraso no carregamento e/ou entrega incompleta
GC	limpeza de aeronave - atraso na limpeza	Rampa e Handling - Atraso na limpeza da aeronave
GD	documentação da aeronave atrasada ou incorreta - peso/massa incorreta ou atrasada, documento geral, reclamação de passageiros	Rampa e Handling - Documentação da aeronave atrasada ou incorreta
GE	equipamento de carregamento - falta/quebra de equipamento, falta de funcionários	Rampa e Handling - Falta e/ou quebra de equipamento ou falta de funcionários para sua operação
GF	abastecimento/desabastecimento - atraso na entrega do combustível, exclui pedidos atrasados	Rampa e Handling - Atraso na entrega do combustível para abastecimento/desabastecimento
GL	carregamento e descarregamento - grandes volumes, carga especial, falta de funcionários	Rampa e Handling - Falta de funcionários para o carregamento e descarregamento de grandes volumes e/ou volumes especiais
GS	equipamentos de manutenção - falta/quebra de equipamento, falta de operadores	Rampa e Handling - Falta e/ou quebra de equipamento de manutenção e/ou falta de funcionários para sua operação
GT	equipamento técnico - falta/quebra de equipamento, falta de operadores; inclui gerador, air-start, pushback tug, de-icing	Rampa e Handling - falta e/ou quebra de equipamento técnico e/ou falta de funcionários para sua operação (gerador, air-start, pushback tug, de-icing...)
GU	container - falta ou inoperação de contêineres/pallets	Rampa e Handling - Falta de containers ou pallets e/ou inoperação
OA	não há posição/finger disponível - demora da liberação devido à atividade da empresa aérea	Outros - Indisponibilidade de posições/gates para aeronave e/ou demora da liberação devido à atividade da empresa aérea
PB	procedimentos com as bagagens - bagagens distribuídas incorretamente ou tardiamente	Passageiros e bagagens - Procedimentos com bagagens: Distribuição incorreta ou tardia
PC	atraso/incorrecção de pedido ao fornecedor - catering	Passageiros e bagagens - Catering: atraso ou incorrecção de pedido feito ao fornecedor

PD	check-in atrasado – passageiro - check-in reaberto para passageiros atrasados	Passageiros e bagagens - Check-in reaberto para passageiros atrasados
PE	erro de check-in - erros relativos a passageiros ou bagagens	Passageiros e bagagens - Erro de check-in de passageiros ou bagagens
PH	embarque - discrepâncias na chamada de passageiros, falta de checagem	Passageiros e bagagens - Embarque: discrepâncias na chamada de passageiros ou falta de checagem de passageiros
PL	check-in atrasado - check-in não realizado a tempo	Passageiros e bagagens - Check-in atrasado: não realizado à tempo do fechamento do voo
PO	overbooking - erros de registros não resolvidos no check-in	Passageiros e bagagens - Overbooking/erros de registros não resolvidos no check-in
PS	publicidade comercial/comodidade do passageiro - atraso para VIPs, imprensa, PCDs	Passageiros e bagagens - Atraso de voo em virtude de motivos diversos : VIP's, imprensa, PNE...
SG	tempo em solo programado - atraso por turnaround inferior ao necessário	Outros - Atraso gerado devido a tempo em solo inferior ao necessário (turnaround)
TA	peças de reposição para AOG - aguardo de peças enviadas para outra base	Aeronave e equipamentos - Atraso para espera por peças de reposição para AOG (Aircraft on Ground) em outro aeroporto
TC	mudanças na aeronave - razões técnicas, atraso prolongado	Aeronave e equipamentos - Mudança de aeronave por razões técnicas
TD	defeitos técnicos - defeitos na aeronave, itens MEL	Aeronave e equipamentos - Manutenção não programada incluindo itens considerados pelo MEL (Minimum Equipment List)
TL	aeronave de reserva - indisponível por razões técnicas	Aeronave e equipamentos - Aeronave de reserva indisponível por razões técnicas
TM	manutenção programada - liberação atrasada	Aeronave e equipamentos - Manutenção programada: liberação atrasada pela manutenção
TN	manutenção não programada - verificações especiais, reparos adicionais	Aeronave e equipamentos - Manutenção não-programada: verificações especiais e/ou reparos adicionais, além da manutenção programada
TS	manutenção e peças de reposição - falta de peças, falta/quebra de equipamentos especializados	Aeronave e equipamentos - Manutenção e peças de reposição: falta de peças de reposição, falta de e/ou quebra de equipamentos especializados necessários para reparos

4. Aeroporto de Destino - O card do aeródromo de chegada apresenta:

- chegada prevista
- chegada realizada
- diferença
- status final do voo (pontual/atrasado/adiantado), conforme Res. nº 218/2012
- meteorologia
- ocorrências



Importante: O status do voo é sempre calculado com base na chegada em virtude da necessidade de alinhamento com as normas ANAC para pontualidade.

O sistema exibe exclusivamente os dados disponíveis nas bases integradas. Quando alguma informação não estiver presente nas origens oficiais, o campo correspondente permanece em branco ou oculto, conforme o padrão visual da página.

5.4.6 – Legendas

Abaixo do infográfico, o sistema apresenta a **Legenda de Símbolos**, que reúne todas as representações visuais utilizadas na página “Informações de Voos Domésticos”. Essa legenda auxilia o usuário a interpretar corretamente os elementos gráficos relacionados aos horários previstos e realizados, condições meteorológicas, ocorrências aeroportuárias e demais informações operacionais exibidas.

A legenda está sempre disponível na interface do INFOVOO e pode ser utilizada como referência rápida para compreensão dos símbolos apresentados.

A legenda pode ser utilizada como apoio interpretativo, especialmente para distinguir informações operacionais representadas visualmente, assegurando leitura adequada dos dados técnicos consolidados pelo sistema. Todo o conteúdo ali apresentado corresponde diretamente às bases oficiais integradas ao INFOVOO.



Observação: O conteúdo completo da legenda — símbolos, significados, responsáveis pela informação e bases normativas — é exibido diretamente no sistema INFOVOO, sempre vinculado ao voo consultado.

Símbolo	Significado / Legenda	Responsável pela Informação	Referência Normativa
	Representa os aeroportos de origem, alternado ao destino na etapa do voo.	Empresa Aérea	- Portaria nº 2 177/SAS/ANAC (Anexo I) - Dados Relativos ao registro de Serviços Aéreos; - Portaria nº 3 506/SAS/ANAC (dados de operadores nacionais); - Portaria nº 3 507/SAS/ANAC (dados de operadores estrangeiros)
	Duração do Taxi-out - Tempo de movimentação da aeronave em solo entre a remoção dos cones (block-out) e a decolagem do 1º voo.	ANAC (cálculo automático - com integração de dados operacionais do DECEA)	- Portaria nº 3 506/SAS/ANAC (dados de operadores nacionais); - Portaria nº 3 507/SAS/ANAC (dados de operadores estrangeiros); - Manual de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (MCA 100 22).
	Decolagem - Horário real em que a aeronave deixou o solo.	Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)	Manual de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (MCA 100 22)
	Duração efetiva do voo - Intervalo entre o momento da decolagem e o pouso - 1º voo.	CGNA/DECEA	Manual de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (MCA 100 22)
	Pouso - Momento real em que a aeronave toca o solo na pista do aeroporto de destino ao aterrissado.	CGNA/DECEA	Manual de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (MCA 100 22)
	Duração do 2º voo.	CGNA/DECEA	Manual de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (MCA 100 22)
	Duração do Taxi-in - Tempo da movimentação da aeronave em solo, do pouso até a parada no portão (block-in).	CGNA/DECEA	Manual de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (MCA 100 22)
	Horário previsto de partida do voo, de acordo com os dados fornecidos pela empresa e ajustado para o horário local.	Empresa Aérea	- Portaria nº 2 177/SAS/ANAC (Anexo I) - Dados Relativos ao registro de Serviços Aéreos; - Portaria nº 3 506/SAS/ANAC (dados de operadores nacionais); - Portaria nº 3 507/SAS/ANAC (dados de operadores estrangeiros)
	Horário realizado de partida do voo, de acordo com os dados fornecidos pela empresa e ajustado para o horário local.	Empresa Aérea	- Portaria nº 2 177/SAS/ANAC (Anexo I) - Dados Relativos ao registro de Serviços Aéreos; - Portaria nº 3 506/SAS/ANAC (dados de operadores nacionais); - Portaria nº 3 507/SAS/ANAC (dados de operadores estrangeiros)
	Horário previsto de chegada do voo, de acordo com os dados fornecidos pela empresa e ajustado para o horário local.	Empresa Aérea	- Portaria nº 2 177/SAS/ANAC (Anexo I) - Dados Relativos ao registro de Serviços Aéreos; - Portaria nº 3 506/SAS/ANAC (dados de operadores nacionais); - Portaria nº 3 507/SAS/ANAC (dados de operadores estrangeiros)
	Horário realizado de chegada do voo, de acordo com os dados fornecidos pela empresa e ajustado para o horário local.	Empresa Aérea	- Portaria nº 2 177/SAS/ANAC (Anexo I) - Dados Relativos ao registro de Serviços Aéreos; - Portaria nº 3 506/SAS/ANAC (dados de operadores nacionais); - Portaria nº 3 507/SAS/ANAC (dados de operadores estrangeiros)
	Meteorologia - Condição de céu e clima no momento de partida e chegada, nos horários previsto e realizado, com base em boletim METAR.	DECEA	https://publicacoes.decea.mil.br
	Status meteorológico do aeródromo nos horários previsto e realizado, com base em boletim METAR - VMC (Visual Meteorological Conditions) - Condições mínimas satisfatórias (visibilidade > 5000m e teto > 1000ft)	DECEA	https://publicacoes.decea.mil.br
	Status meteorológico do aeródromo no momento da partida prevista, com base em boletim METAR - VMC Marginal - Visibilidade entre 1500m e 5000m e teto entre 500 e 1000ft	DECEA	https://publicacoes.decea.mil.br
	Status meteorológico do aeródromo nos horários previsto e realizado, com base em boletim METAR - IAC - Condições por instrumentos (visibilidade < 1000m no solo < 500ft)	DECEA	https://publicacoes.decea.mil.br
	Sem informação disponível (último METAR > 3h)	DECEA	https://publicacoes.decea.mil.br
	Diferença entre os horários previsto e realizado de partida ou chegada, calculado em minutos	ANAC (campo calculado)	- Portaria nº 2 177/SAS/ANAC (Anexo I) - Dados Relativos ao registro de Serviços Aéreos; - Portaria nº 3 506/SAS/ANAC (dados de operadores nacionais); - Portaria nº 3 507/SAS/ANAC (dados de operadores estrangeiros); - Resolução nº 21629/2016/ANAC, art. 6º, §2º (conceito de atraso)
	Status - Condição final de etapa do voo com base na diferença entre horários previsto e realizado, segundo critérios da ANAC. Voo Pontual: voo que chegou com menos de 30 minutos de atraso em relação ao previsto. Voo Atrasado: voo que chegou com 30 minutos ou mais de atraso em relação ao previsto.	ANAC	- Portaria nº 2 177/SAS/ANAC (Anexo I) - Dados Relativos ao registro de Serviços Aéreos; - Portaria nº 3 506/SAS/ANAC (dados de operadores nacionais); - Portaria nº 3 507/SAS/ANAC (dados de operadores estrangeiros); - Resolução nº 21629/2016/ANAC, art. 6º, §2º (conceito de atraso)
	Ocorrência no aeroporto.	DECEA	

Figura 8 – Legenda de Símbolos da Página “Informações de Voos Domésticos”

5.4.7 – Situação operacional nos aeroportos de origem e destino

A seção de situação operacional apresenta dados agregados sobre voos que operaram nos aeroportos envolvidos na etapa consultada.

Essa área tem por objetivo contextualizar a operação do voo consultado, permitindo a comparação com outras operações realizadas nos mesmos aeroportos no período analisado.

Ela é dividida em três blocos:

a) Diferença Média entre Horário Previsto e Operado

O primeiro bloco apresenta um resumo estatístico, dividido em dois painéis:

Aeroporto de Origem

O painel exibe:

- diferença média entre horário previsto e realizado da empresa do voo consultado;
- diferença média das demais empresas que operaram no intervalo considerado (2 horas antes e 1 hora depois da partida prevista);
- quantidade total de voos utilizados no cálculo.

Aeroporto de Destino

O painel exibe:

- diferença média entre horário previsto e realizado da empresa do voo consultado;
- diferença média das demais empresas que chegaram ao aeroporto no mesmo dia;
- quantidade total de voos utilizados no cálculo.

Esses indicadores fornecem uma visão rápida sobre o contexto operacional dos aeroportos envolvidos, permitindo identificar atrasos isolados ou generalizados.

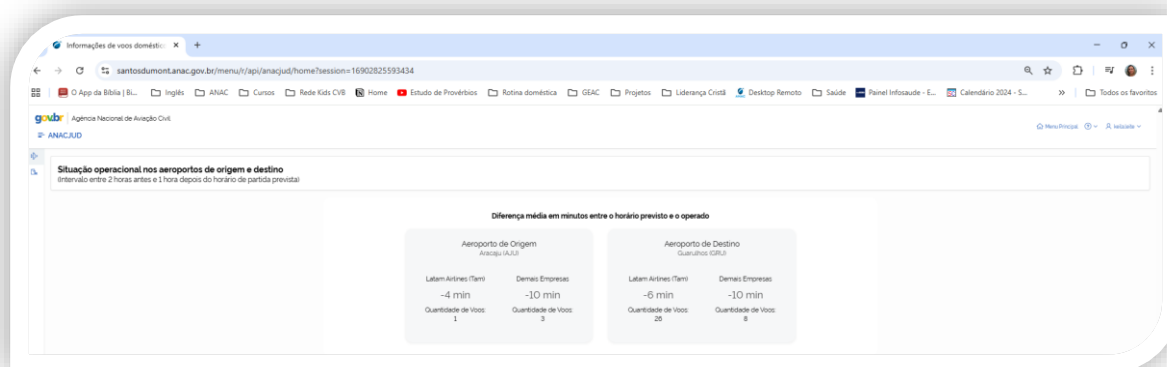


Figura 9 — Diferença média entre horário previsto e operado

b) Operações no Aeródromo de Origem

A tabela apresenta os voos operados no aeroporto de origem dentro do intervalo considerado duas horas antes e uma hora depois do dia e horário previsto do voo consultado.

São exibidas as seguintes informações:

- Empresa Aérea
- Número do Voo
- Partida Prevista
- Partida Real
- Diferença em Minutos

Essa tabela permite verificar se, na janela operacional do voo consultado, o aeroporto apresentava atrasos disseminados ou se o comportamento anormal foi pontual.

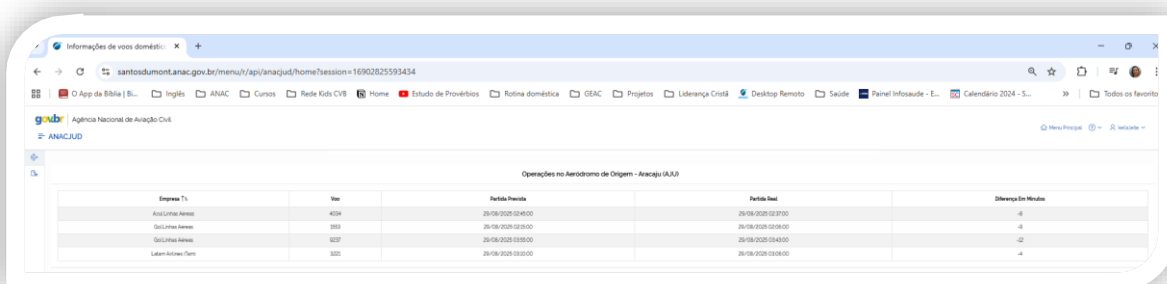


Figura 10 — Operações no Aeródromo de Origem

c) Operações no Aeródromo de Destino

Neste bloco, o sistema apresenta os voos com chegada no aeroporto de destino no mesmo dia da operação analisada.

A tabela exibe:

- Empresa Aérea
- Número do Voo
- Chegada Prevista
- Chegada Real
- Situação da Chegada (Pontual, Atrasado, Adiantado)
- Diferença em Minutos

Essa visão permite identificar o cenário operacional do aeródromo no período, avaliando se houve impactos sistêmicos na chegada de voos.

Empresa T1	Voo	Chegada Prevista	Chegada Real	Situação Chegada	Diferença Em Minutos
Azul Linhas Aéreas	2794	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:33:00	Pontual	3
Azul Linhas Aéreas	4353	29/08/2023 08:40:00	29/08/2023 08:32:00	Pontual	-8
Azul Linhas Aéreas	2792	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:32:00	Pontual	-2
GOL Linhas Aéreas	3553	29/08/2023 08:00:00	29/08/2023 08:40:00	Pontual	-40
GOL Linhas Aéreas	3625	29/08/2023 08:00:00	29/08/2023 08:48:00	Pontual	-48
GOL Linhas Aéreas	3626	29/08/2023 08:40:00	29/08/2023 08:30:00	Pontual	-10
GOL Linhas Aéreas	3638	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:30:00	Pontual	-5
GOL Linhas Aéreas	3529	29/08/2023 08:20:00	29/08/2023 08:48:00	Pontual	-28
Latam Airlines Brasil	3393	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:40:00	Pontual	-10
Latam Airlines Brasil	3399	29/08/2023 08:20:00	29/08/2023 08:30:00	Pontual	-10
Latam Airlines Brasil	3362	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:34:00	Pontual	4
Latam Airlines Brasil	3363	29/08/2023 08:20:00	29/08/2023 08:20:00	Pontual	-4
Latam Airlines Brasil	3445	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:40:00	Atrasado	10
Latam Airlines Brasil	3327	29/08/2023 08:20:00	29/08/2023 08:40:00	Pontual	20
Latam Airlines Brasil	3375	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:30:00	Pontual	-5
Latam Airlines Brasil	3376	29/08/2023 08:20:00	29/08/2023 08:04:00	Pontual	-16
Latam Airlines Brasil	3365	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:28:00	Pontual	-2
Latam Airlines Brasil	3395	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:29:00	Pontual	-1
Latam Airlines Brasil	3423	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:20:00	Pontual	-10
Latam Airlines Brasil	4127	29/08/2023 08:00:00	29/08/2023 08:30:00	Pontual	-3
Latam Airlines Brasil	3347	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:30:00	Pontual	-5
Latam Airlines Brasil	3389	29/08/2023 08:00:00	29/08/2023 08:07:00	Pontual	7
Latam Airlines Brasil	3327	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:28:00	Pontual	-2
Latam Airlines Brasil	3367	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:29:00	Pontual	-1
Latam Airlines Brasil	3367	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:29:00	Pontual	-1
Latam Airlines Brasil	3447	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:32:00	Pontual	2
Latam Airlines Brasil	3363	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:30:00	Pontual	-4
Latam Airlines Brasil	3425	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:37:00	Pontual	7
Latam Airlines Brasil	3362	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:28:00	Pontual	-2
Latam Airlines Brasil	3369	29/08/2023 08:40:00	29/08/2023 08:38:00	Pontual	-2
Latam Airlines Brasil	3322	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:30:00	Pontual	-5
Latam Airlines Brasil	3322	29/08/2023 08:30:00	29/08/2023 08:44:00	Pontual	14
Latam Airlines Brasil	3479	29/08/2023 08:20:00	29/08/2023 08:28:00	Pontual	-8
Latam Airlines Brasil	3367	29/08/2023 08:40:00	29/08/2023 08:38:00	Pontual	-2

Figura 11 — Operações no Aeródromo de Destino



Essas informações fornecem contexto ao magistrado para compreender o comportamento operacional do aeroporto na data analisada.

A seção Situação operacional nos aeroportos de origem e destino fornece uma contextualização objetiva, permitindo ao julgador avaliar:

- se o atraso analisado foi isolado ou parte de um padrão no aeroporto;
- se a empresa aérea foi mais ou menos afetada que outras companhias;
- se o cenário operacional geral contribuiu para o desempenho do voo.

Não há atribuição de causa ou análise interpretativa; o sistema apenas consolida dados oficiais de origem regulatória.

Com a conclusão das funcionalidades apresentadas na página “**Informações de Voos Domésticos**”, o usuário dispõe de um conjunto completo de dados operacionais consolidados para a etapa selecionada, incluindo horários previstos e realizados, condições meteorológicas, justificativas apresentadas e desempenho comparativo nos aeródromos de origem e destino.

Essa visão inicial oferece o panorama para compreensão da operação do voo. Para aprofundar a análise e visualizar a movimentação detalhada da aeronave ao longo de toda a etapa, o sistema disponibiliza a página “**Trilho da Aeronave**”, apresentada na seção seguinte. Essa funcionalidade complementa a consulta ao permitir a reconstrução temporal e espacial dos eventos registrados no voo.

5.5 Página 2 - Trilho da Aeronave

A segunda página do INFOVOO apresenta o **Trilho da Aeronave**, acessada a partir do menu superior do sistema. Essa página apresenta um mecanismo de consulta complementar à “Informações de voos domésticos”, permitindo visualizar, quando disponível, a sequência cronológica dos eventos operacionais registrados para a aeronave vinculada ao voo pesquisado. A página tem caráter exclusivamente informativo e apresenta somente os dados efetivamente registrados nos sistemas operacionais da aviação civil.

O Trilho da Aeronave mostra todas as etapas (voos anteriores e posteriores) realizadas pela aeronave no mesmo dia operacional, permitindo contextualizar atrasos e avaliar encadeamentos operacionais. O horário exibido no gráfico corresponde ao horário local do voo.

5.5.1 Estrutura da Página

Ao abrir o módulo, o usuário visualiza:

- o título “Trilho da Aeronave”;
- a mensagem institucional padrão, idêntica à exibida na primeira página, esclarecendo a origem e a responsabilidade dos dados;
- os filtros de pesquisa, idênticos ao da página 1,
- os botões Pesquisar e Limpar pesquisa e reiniciar.

A interface inicial é idêntica à da página anterior, porém destinada a um relatório distinto.

Se o usuário acessou o Trilho a partir da Página 1, os campos já serão automaticamente preenchidos.

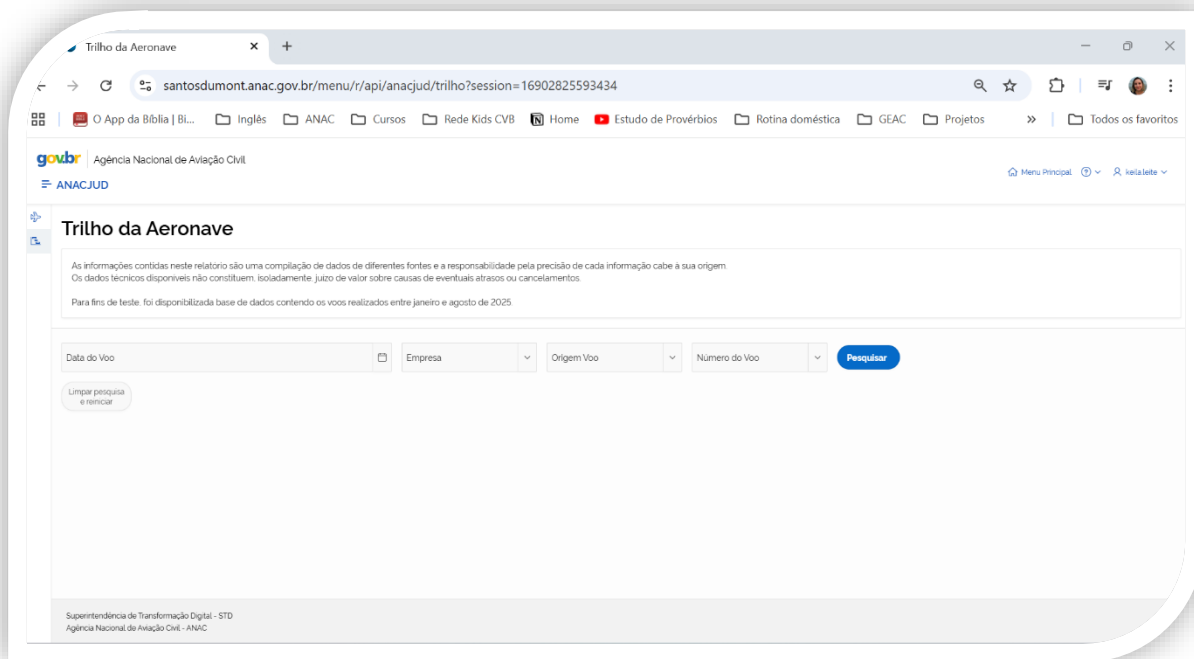


Figura 12 — Tela inicial da página “Trilho da Aeronave”

5.5.2 Infográfico do Trilho

O infográfico do Trilho da Aeronave pode ser exibido de duas formas distintas:

a) Exibição automática após a consulta da página “Informações de Voos Domésticos”

Quando o usuário realiza a pesquisa do voo na página 1 e o sistema identifica que existem dados completos e consistentes sobre a aeronave envolvida, o módulo “Trilho da Aeronave” é carregado automaticamente como segunda aba de visualização.

Nessa situação, o usuário não precisa repetir a pesquisa: o sistema já utiliza os mesmos parâmetros informados anteriormente.

b) Consulta direta dentro da página “Trilho da Aeronave”

O usuário também pode acessar diretamente o módulo “Trilho da Aeronave” pelo menu superior do Santos Dumont e realizar uma nova pesquisa informando:

- Data do voo
- Empresa
- Origem

- Número do voo

Assim como na página anterior, o trilho só é exibido quando houver dados completos.

O trilho é apresentado em linha horizontal e exibe:

- cada etapa realizada pela aeronave
- horários previstos e realizados
- origem e destino de cada perna
- atrasos acumulados
- *tooltip* com detalhes ao passar o cursor

O trilho não exibe escalas e representa apenas as etapas efetivamente encontradas na base de dados.

CONTEÚDO EXIBIDO

Após a execução da pesquisa — seja iniciada diretamente na Página "Trilho da Aeronave" ou automaticamente herdada da consulta realizada na Página 1 ("Informações de Voos Domésticos") — o sistema apresenta o **trilho da aeronave**, composto por um gráfico horizontal que representa cronologicamente todas as etapas realizadas pelo equipamento na data pesquisada.

A interface exibe os seguintes elementos:

a) Linha do Trilho (Gráfico Horizontal)

O trilho representa, de forma visual e sequencial, todas as pernas de voo operadas pela mesma aeronave na data selecionada. Cada segmento corresponde a uma etapa, contendo:

- origem e destino
- indicação gráfica da duração da etapa.
- posição relativa em relação às demais etapas do dia.

A exibição é sempre limitada à **aeronave associada ao voo pesquisado**, garantindo precisão e coerência na reconstrução operacional.

b) Caixa de Detalhes (Tooltip) – Informações da Etapa

Ao posicionar o cursor sobre qualquer segmento do trilho, surge uma janela de informações detalhadas, contendo:

- número do voo

- empresa aérea
- aeronave (modelo)
- matrícula
- origem → destino
- horário previsto de partida / chegada
- horário realizado de partida / chegada
- situação da etapa (pontual, atrasada ou adiantada)
- diferença em minutos
- equipamento

Esse recurso permite que o usuário visualize rapidamente dados operacionais de cada trecho sem necessidade de abrir relatórios adicionais.

c) Tabela de Operações (Parte inferior da página)

Logo abaixo do trilho gráfico, o sistema apresenta uma tabela com todas as etapas operadas pela aeronave naquela data, contendo:

- Empresa aérea
- Origem
- Destino
- Partida prevista
- Partida realizada
- Chegada prevista
- Chegada realizada

A tabela funciona como complemento textual ao gráfico, permitindo análise precisa dos horários e eventuais discrepâncias.



OBSERVAÇÕES IMPORTANTES

- O trilho não exibe escalas do voo pesquisado; ele apresenta o conjunto de etapas realizadas pela aeronave ao longo do dia.
- A exibição não representa trajetória geográfica, mas sim sequência operacional.
- Se o usuário vier da Página 1, o trilho já será carregado pré-preenchido com o voo consultado, sem necessidade de repetir a pesquisa.
- Se o usuário iniciar diretamente pela Página 2, deve preencher os filtros para visualizar o trilho.
- Caso a aeronave programada tenha sido substituída, o sistema não exibe o trilho, para evitar interpretações equivocadas.

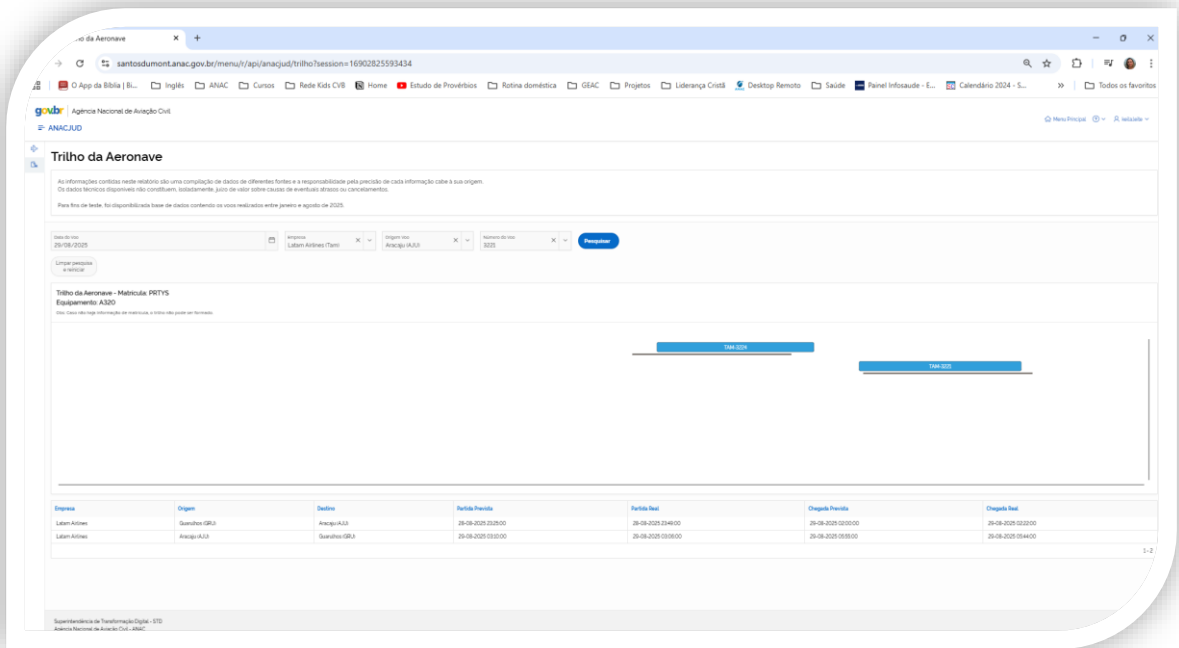


Figura 13 — Exemplo de trilho da aeronave exibido após consulta

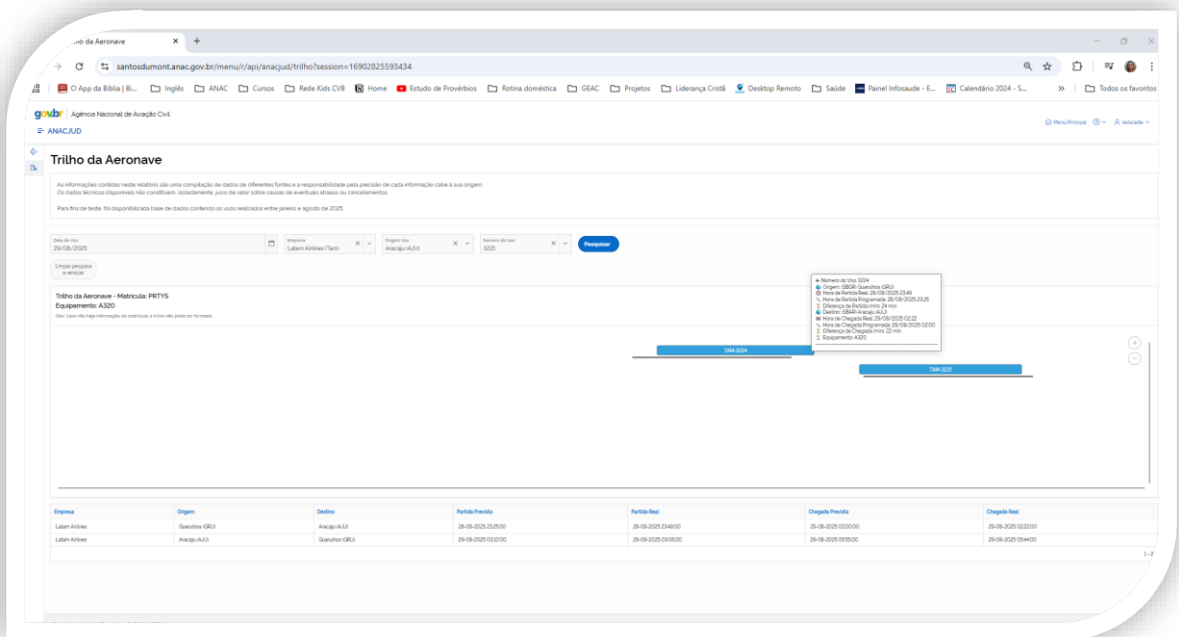


Figura 14 — Exemplo de trilho da aeronave exibido após consulta com *Tooltip*

5.6 Página 3 – Pessoas Autorizadas

A Página 3 – Pessoas Autorizadas fica disponível **exclusivamente** para usuários com o perfil de **Responsável pelo Cadastro**, conforme descrito no item 4.1. Essa página permite o gerenciamento dos usuários vinculados à instituição, incluindo concessão, remoção e acompanhamento do status de acesso.

5.6.1 Finalidade da Página

A função principal da página é permitir que o Responsável pelo Cadastro:

- cadastre novos usuários com perfil de usuário comum;
- visualize usuários ativos e inativos da instituição;
- gerencie permissões conforme necessidade operacional;
- mantenha atualizado o rol de usuários habilitados;
- zele pelo uso adequado do sistema no âmbito institucional.

O Responsável pelo Cadastro é vinculado a **uma única instituição**, definida previamente pela ANAC, e responde pelo controle de acessos no âmbito daquele órgão.

5.5.2 Estrutura da Página

A página apresenta o campo:

Pessoa Jurídica

- Preenchido **automaticamente** com o órgão ou tribunal ao qual o Responsável está vinculado.
- Não pode ser alterado pelo usuário.
- Define a entidade para a qual o acesso será concedido.

O único perfil disponível para novos usuários é **Usuário Comum**. Perfis de Responsável pelo Cadastro são criados **exclusivamente pela ANAC**, mediante solicitação formal do tribunal.

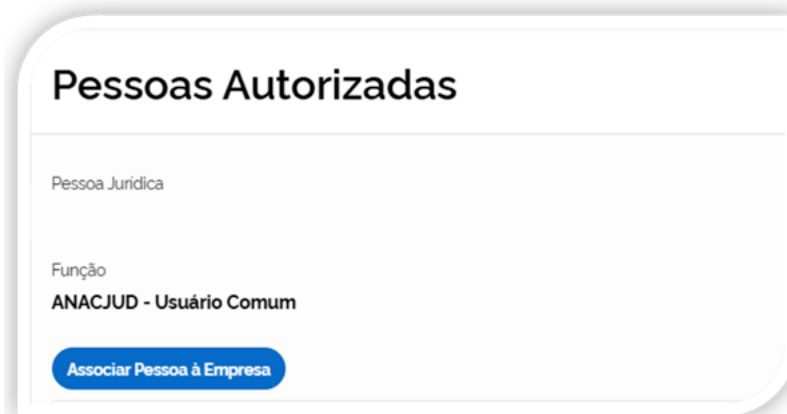


Figura 13 — Campo “Pessoas Autorizadas” da Página 3

5.5.3 Cadastro de Novo Usuário

Para cadastrar um novo usuário, o Responsável deve:

- Selecionar o botão “Associar pessoa à empresa”.
- Realizar a busca pelo CPF e data de nascimento do usuário:
- Confirmar o vínculo para habilitar o acesso selecionando o botão “Associar Pessoa”.

Após a confirmação:

- O novo usuário recebe automaticamente o perfil de Usuário Comum, e
- A permissão estará totalmente ativa em até 10 minutos, de acordo com os ciclos internos do Santos Dumont

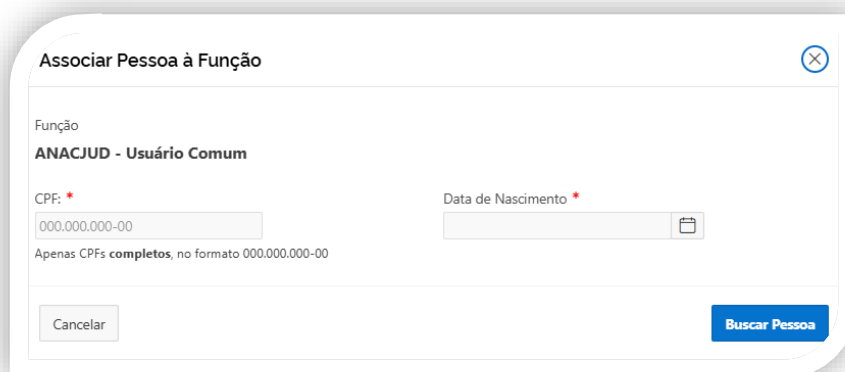


Figura 14 — Cadastro de novo usuário

5.5.4 Tabela de Usuários Vinculados

A página exibe uma tabela contendo:

- usuários ativos;

- usuários inativos;
- CPF ou identificação principal;
- status de acesso;
- data de criação ou modificação do vínculo (quando aplicável).

Essa tabela funciona como o painel principal para gestão institucional de acessos.

5.5.5 Responsabilidades do Responsável pelo Cadastro

O usuário responsável deve:

- remover acessos de usuários desligados ou que não necessitem mais de acesso;
- realizar verificações periódicas do quadro de usuários;
- garantir que apenas pessoas autorizadas permaneçam habilitadas;
- orientar os usuários quanto às regras de uso descritas na Seção 4.5.

6. CONCLUSÃO

O Sistema INFOVOO representa um marco significativo na cooperação institucional entre a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), fortalecendo a integração de informações oficiais de aviação civil e ampliando a transparência nas relações entre órgãos públicos.

A ferramenta foi desenvolvida para oferecer ao Poder Judiciário acesso rápido, seguro e padronizado a dados operacionais de voos domésticos, permitindo a reconstrução clara e objetiva da operação de uma etapa aérea com base em informações provenientes de múltiplas fontes oficiais — empresas aéreas, ANAC, DECEA/CGNA e REDEMET.

Com a disponibilização de módulos específicos — Informações de Voos Domésticos, Trilho da Aeronave e Pessoas Autorizadas —, o INFOVOO proporciona um ambiente de consulta estruturado, com elementos visuais e dados técnicos fundamentais para subsidiar análises judiciais relacionadas ao transporte aéreo.

A ANAC reforça seu compromisso com:

- transparência e clareza na apresentação das informações;
- padronização e rigor técnico na consolidação dos dados;
- segurança e governança na gestão de acessos;
- colaboração institucional contínua com o Poder Judiciário.

Este manual foi elaborado para orientar o uso adequado do sistema, garantindo que magistrados, servidores e demais usuários autorizados possam interpretar corretamente as informações disponibilizadas e usufruir plenamente das funcionalidades oferecidas.

A Agência permanecerá empenhada em evoluir o sistema, aprimorar modelos de integração e atender às necessidades operacionais do Poder Judiciário, contribuindo para decisões mais fundamentadas, céleres e alinhadas às normas da aviação civil brasileira.



ACOMPANHE A ANAC NAS REDES SOCIAIS



[/oficialanac](#)



[/company/oficial-anac](#)



[/oficialanac](#)



[/oficialanacbr](#)



[/oficial_anac](#)