

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

PCA 53-3

**PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO SERVIÇO DE
INFORMAÇÃO AERONÁUTICA**

2019

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



INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

PCA 53-3

**PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO SERVIÇO DE
INFORMAÇÃO AERONÁUTICA**

2019



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

PORTARIA DECEA Nº 130/DGCEA, DE 07 DE AGOSTO DE 2019.

Aprova a edição do Plano de
Reestruturação do Serviço de
Informação Aeronáutica

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição do PCA 53-3 “Plano de Reestruturação do Serviço de Informação Aeronáutica”, que com esta baixa.

Art. 2º Este Plano entra em vigor na data de sua publicação.

Ten Brig Ar JEFERSON DOMINGUES DE FREITAS
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 142, de 13 de agosto de 2019)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ABREVIATURAS E SIGLAS</u>	9
1.3 <u>COMPETÊNCIA</u>	10
1.4 <u>ÂMBITO</u>	10
2 CONCEPÇÃO GERAL DA REESTRUTURAÇÃO	11
2.1 <u>ANÁLISE DA SITUAÇÃO</u>	11
2.2 <u>CENÁRIO ATUAL</u>	12
2.3 <u>CENÁRIO DESEJADO</u>	13
3 ATRIBUIÇÕES	14
3.1 <u>SDOP</u>	14
3.2 <u>SDAD</u>	15
3.3 <u>ORGANIZAÇÕES REGIONAIS</u>	15
4 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	16
REFERÊNCIAS	17

PREFÁCIO

Com a crescente evolução tecnológica dos últimos anos, os serviços relacionados com a Informação Aeronáutica vêm sofrendo uma radical transformação no seu processo de aquisição, gerenciamento e distribuição da informação.

Nesse sentido, o Congresso Mundial AIS (2006) considerou o papel fundamental do AIS na evolução do ATM e definiu novos requisitos, principalmente no que se refere à qualidade e oportunidade da informação. Essa mudança evidenciou a necessidade da transição do AIS para um serviço de gerenciamento da informação, com novas atribuições, responsabilidades e abrangência.

A transição ao AIM não necessariamente implica em excessivas mudanças no que diz respeito à abrangência da informação aeronáutica que deva ser distribuída. A principal mudança está relacionada à introdução de novos serviços e produtos, com a utilização da internet e sistemas automatizados propiciando uma melhor distribuição dos dados, bem como maior qualidade e pontualidade dos mesmos.

Ao longo desse processo, as Salas AIS começaram a gradativamente perder sua importância operacional à medida que os C-AIS, inaugurados a partir de 2013, passaram a exercer as tarefas antes atribuídas às Salas AIS, possibilitando a redução de horário de operação em algumas e a passagem para modalidade de autoatendimento em outras, obrigando o reajuste da Tabela de Pessoal e movimentações de pessoal por intermédio de PLAMOV ou Plano Específico de Movimentação.

Em consequência, a comunidade ATM receberá a informação aeronáutica com maior exatidão, confiabilidade, no momento certo e com custo benefício aceitável.

O primeiro passo para a concretização desse objetivo é a publicação do presente Plano, que estabelece as atribuições das Organizações subordinadas ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para reestruturação do Serviço de Informação Aeronáutica.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

O presente Plano tem a finalidade de estabelecer as atribuições das Organizações subordinadas ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para a reestruturação do Serviço de Informação Aeronáutica.

1.2 ABREVIATURAS E SIGLAS

AGA	- Seção de Aeródromos
AIC	- Circular de Informação Aeronáutica
AIM	- Gerenciamento de Informação Aeronáutica
AIS	- Serviço de Informação Aeronáutica
ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
ATM	- Gerenciamento de Tráfego Aéreo
C-AIS	- Centro de Informação Aeronáutica
CGNA	- Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CINDACTA	- Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
COMAER	- Comando da Aeronáutica
COMGEP	- Comando Geral do Pessoal
DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DGCEA	- Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DOV	- Despachante Operacional
FPL BR	- Sistema Móvel de Entrega de Intenções de Voo no Brasil
ICA	- Instituto de Cartografia Aeronáutica
OM	- Organização Militar
PLN C	- Módulo de Plano de Voo Centralizado
PLN I	- Módulo de Plano de Voo pela Internet
RPA/DRONE	- Aeronave Pilotada Remotamente
SAA	- Sala AIS Automatizada
SAGITARIO	- Sistema Avançado de Gerenciamento de Informações de Tráfego Aéreo e Relatórios de Interesse Operacional
SDAD	- Subdepartamento de Administração
SDOP	- Subdepartamento de Operações
SIGMA	- Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos

SISCEAB	- Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SRPV-SP	- Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo
TP	- Tabela de Pessoal

1.3 COMPETÊNCIA

Compete aos Chefes do SDOP, SDAD, aos Comandantes dos CINDACTA I, II, III e IV, ao Chefe do SRPV-SP, ao Comandante do CGNA e ao Diretor do Instituto de Cartografia Aeronáutica o fiel cumprimento das atribuições contidas neste Plano Específico e a coordenação com as demais OM envolvidas nas ações que visem apoiar a reestruturação do Serviço de Informação Aeronáutica.

1.4 ÂMBITO

O presente Plano Específico, de observância obrigatória, aplica-se a todos os órgãos e setores do SISCEAB envolvidos neste processo, tendo em vista o planejamento para a reestruturação do Serviço de Informação Aeronáutica.

2 CONCEPÇÃO GERAL DA REESTRUTURAÇÃO

2.1 ANÁLISE DA SITUAÇÃO

2.1.1 Com a disponibilização dos Produtos AIS no formato digital, via AISWEB, e com o trâmite de intenções de voo via *site* de internet e aplicativo FPL-BR, o atendimento presencial e tradicional nas Salas AIS foi reduzido consideravelmente nos últimos anos e a presença do operador AIS em Salas AIS deixou de ser absolutamente necessária.

2.1.2 A criação dos C-AIS – Centro de Informação Aeronáutica – fez com que a demanda por operadores AIS para atuarem no processo de aprovação de intenções de voo tivesse um incremento considerável.

2.1.3 O processo de centralização dos planos de voo no SIGMA – Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos –, por meio de endereçamento único, permitirá que as intenções de voo sejam submetidas a análises sintática e semântica.

2.1.4 O SIGMA, o SAGITÁRIO e o Banco de Dados do ICA operarão de forma integrada, e, com a criação e entrada em operação do C-AIS CGNA, o número atual de C-AIS e Salas AIS poderá ser gradativamente reduzido, o que acarretará, futuramente, a necessidade de novas movimentações específicas no âmbito do AIS.

2.1.5 No processo de centralização de planos de voo, o Instituto de Cartografia Aeronáutica tem um papel fundamental, uma vez que é responsável pela análise, elaboração e divulgação de informações relacionadas com o espaço aéreo, sua infraestrutura e serviços relacionados, informações que devem ser distribuídas na íntegra, no momento certo e com qualidade assegurada para usuários internos e externos dos serviços ATM.

2.1.6 O CGNA e o ICA estão se estruturando, inclusive regimentalmente, para adequar-se ao cenário em evolução, situação que requer que seus respectivos efetivos de profissionais AIS sejam ampliados, absorvendo profissionais excedentes em outras áreas de atuação.

2.1.7 As Organizações Regionais também fazem parte desse processo e deverão ter seus respectivos efetivos AIS redimensionados e completados com profissionais provenientes das Salas AIS que serão transformadas em autoatendimento. Essa movimentação possibilitará ao novo efetivo exercer as funções das Salas AIS de Órgão ATC, da área AGA e, possivelmente, também, a análise de RPA/DRONES.

2.1.8 Com a entrada em operação efetiva do C-AIS CGNA, uma nova janela de oportunidade surgirá, considerando-se a possibilidade de do número de C-AIS e Salas AIS.

2.1.9 A utilização de sistemas automatizados trará alterações substanciais na forma atual da prestação do Serviço de Informações Aeronáuticas. Será possível avaliar a conveniência e a oportunidade da suspensão momentânea da formação de novos profissionais AIS pela EEAR, por dois anos, período no qual o currículo do profissional AIS poderá ser modificado de forma a permitir a formação de novos profissionais adequados para fazer frente às novas exigências do AIM.

2.2 CENÁRIO ATUAL

2.2.1 No Brasil, a necessidade de evolução para um modelo de informação mais ágil decorre da observação do movimento das Salas AIS de Aeródromo. Constatase, por meio de indicadores, que os pilotos, dependendo do nível de tecnologia a seu dispor, não comparecem mais às Salas AIS para o planejamento e obtenção de informações necessárias à realização de seu voo.

2.2.2 Foi considerado o previsto na NOP 02/SDOP/2013, que trata do conceito Sala AIS Virtual e o Autoatendimento por sistemas automatizados em Salas, e o contemplado no TAP de 02 OUT 2017 da PFF 017 – Melhoria da Qualidade, Integridade e Disponibilidade da Informação Aeronáutica.

2.2.3 Devido à evolução no tipo de serviço prestado pelo DECEA, é preciso que as condições atuais sejam revistas, como a mudança das Salas AIS com atendimento presencial para a modalidade de autoatendimento.

2.2.4 O Projeto Centralização do Plano de Voo busca a eficiência do processo no recebimento, análise e encaminhamento de mensagens referentes às intenções de voo pela integração automatizada com todos os setores envolvidos e com redução de intervenção humana para verificar a consistência das informações.

2.2.5 O autoatendimento propicia que o usuário utilize o portal PLN I (interface disponível para o piloto ou o DOV entregar sua intenção de voo por meio da Internet) disponível na AISWEB para solicitar o seu plano de voo sem a necessidade de um operador AIS.

2.2.6 A utilização da internet para solicitar plano de voo reduz a interferência humana no processo e diminui a carga de trabalho para o operador AIS em uma Sala AIS convencional.

2.3 CENÁRIO DESEJADO

2.3.1 O serviço de autoatendimento possibilitará a prestação de serviço ao aeronavegante de forma autônoma, com os Produtos e Serviços AIS sendo disponibilizados aos usuários, por intermédio de um terminal apropriado, com acesso ao site AISWEB, sem a necessidade de emprego de operadores AIS, com a utilização de novos conceitos e tecnologias em substituição à forma convencional de atendimento que atualmente é prestado pelas Salas AIS.

2.3.2 Do ponto de vista normativo, a Circular de Informação Aeronáutica (AIC) nº 04/17, de 02 MAR 2017, regulamentou os critérios e as regras para a implantação e o funcionamento da Sala AIS de autoatendimento e para a prestação do serviço de Meteorologia Aeronáutica.

2.3.3 Planejamento para a migração e configuração das Salas AIS de acordo com os parâmetros contidos na AIC 04/17, que definem as condições para a prestação de serviço nas Salas AIS na modalidade de autoatendimento.

2.3.4 A referida AIC 04/17, norma que define as condições para a prestação de serviço nas Salas AIS na modalidade de autoatendimento, precisará ser atualizada. em virtude de ter sido identificada a necessidade da revisão de alguns conceitos.

3 ATRIBUIÇÕES

3.1 SDOP

3.1.1 Solicitar as Organizações Regionais que informem quais são as Salas AIS de suas respectivas áreas de jurisdição que estão em condições de migrar para a modalidade de Sala AIS de autoatendimento.

3.1.2 Levar em consideração o número total de Planos de Voo e de mensagens de atualização que tramitaram nas formas presencial e via telefone nos anos de 2017 e 2018, que tenham somado 10 ou menos mensagens por dia, durante pelo menos 15 dias por mês, bem como os parâmetros contidos na AIC 04/17, que definem as condições para a prestação de serviço nas Salas AIS na modalidade de autoatendimento.

3.1.3 Reestruturar as tabelas de pessoal das Salas AIS que passarão a operar na modalidade de autoatendimento.

3.1.4 Decompor as macroatividades e ações de modo a subdividir o trabalho necessário em partes menores e mais facilmente gerenciáveis, para que a execução das ações que recaem em todos os Órgãos subordinados seja concluída de forma articulada, eficiente e no prazo estabelecido.

3.1.5 Supervisionar, coordenar e monitorar as atividades relacionadas à execução das macroatividades e ações sob os auspícios dos Órgãos envolvidos.

3.1.6 Realizar reuniões de coordenação periódicas com os Órgãos envolvidos e com os responsáveis pelas macroatividades e ações estabelecidas.

3.1.7 Analisar as demandas não previstas por meio do gerenciamento da mudança.

3.1.8 Atualizar as Publicações de Informação Aeronáutica afetas aos órgãos envolvidos.

3.1.9 Assessorar o DGCEA nos assuntos relativos ao planejamento e ao gerenciamento desse Plano.

3.1.10 Acompanhar a evolução operacional do C-AIS CGNA para posterior reavaliação e do número atual dos C-AIS em operação.

3.2 SDAD

3.2.1 Viabilizar a transferência de pessoal dos Órgãos Operacionais, indicados pelo SDOP, que se encontrarem na situação de excedentes, por intermédio do Plano de Movimentação Específico e dar celeridade aos processos.

3.2.2 Conduzir, em coordenação com o COMGEP, o processo de distribuição dos militares atendendo às necessidades do COMAER, em função da realocação para outras organizações de recursos humanos não transferidos por ocasião da migração e mudança de TP.

3.3 ORGANIZAÇÕES REGIONAIS

3.3.1 Efetuar levantamento do efetivo excedente de seus respectivos destacamentos de acordo com a tabela atual de pessoal aprovada pelo COMGEP e encaminhá-lo ao SDOP para confecção do Plano Específico.

3.3.2 Informar quais são as Salas AIS de suas respectivas áreas de jurisdição que estão em condições de migrar para a modalidade de Sala AIS de autoatendimento.

3.3.3 Manter o SDOP informado das áreas e funções exercidas pelos profissionais AIS lotados em suas respectivas áreas de jurisdição, de acordo com o previsto na ICA 53-3 “Planejamento de Pessoal AIS”.

3.3.4 Promover a criação, pelo Regional responsável pela migração, de um plano de manutenção e de contingenciamento das Salas AIS que migrarão para a modalidade de autoatendimento.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1 O Diretor-Geral do DECEA poderá determinar atualizações deste Plano ou a emissão de orientações complementares, em decorrência do acompanhamento e da análise da conjuntura.

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

4.3 Os casos não previstos neste Plano serão submetidos ao Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Documentação da Aeronáutica. *Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica: NSCA 5-1*. Rio de Janeiro, 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Glossário da Aeronáutica: MCA 10-4*. Brasília, DF, 2001.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Manual de Abreviaturas, Siglas e Símbolo da Aeronáutica: MCA 10-3*. Brasília, DF, 2003.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Serviço de Autoatendimento AIS/MET: AIC N04/1*. Rio de Janeiro, 2017.