



**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**

Ofício nº 65/DINSP/378  
Protocolo COMAER nº 67004.000526/2014-34

Rio de Janeiro, 8 de maio de 2014.

Do Chefe  
Ao Exmo Sr Vice-Diretor do DECEA

Assunto: Copa do Mundo FIFA 2014.

Anexo: A. Relatório de Análise de Desempenho dos PSNA Instalados nas Cidades-Sede da Copa do Mundo.

1. Com o objetivo de cooperar com esse Departamento na complexa tarefa de garantir a segurança, fluidez e eficiência da circulação aérea durante a Copa do Mundo, quando se espera um incremento expressivo nos movimentos aéreos e, em consequência, maior demanda dos serviços de navegação aérea, esta Assessoria elaborou uma programação especial no sentido de inspecionar, no primeiro quadrimestre de 2014, todos os provedores instalados nas cidades-sede desse evento.
2. O relatório, em anexo, avalia o desempenho dos serviços prestados por esses provedores, baseado nos resultados dessas inspeções, e propõe recomendações para a elevação do nível de segurança operacional do serviço de navegação aérea no Brasil, durante a Copa do Mundo.

Brig Ar DILTON JOSE SCHUCK  
Chefe da ASOCEA

MINISTÉRIO DA DEFESA

COMANDO DA AERONÁUTICA

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO



RELATÓRIO DE ANÁLISE DE DESEMPENHO DOS PSNA DO  
SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO  
INSTALADOS EM CIDADES-SEDE DA  
COPA DO MUNDO FIFA BRASIL 2014

## ÍNDICE

	PREFÁCIO.....	4
1	OBJETIVOS.....	5
2	CONCEITUAÇÕES E ABREVIATURAS .....	6
2.1	Significado de Termos e Expressões.....	6
2.2	Abreviaturas Utilizadas .....	7
3	GENERALIDADES.....	8
3.1	O Processo de Inspeção .....	8
3.2	Tipos de Inspeções de Segurança Operacional .....	9
4	INSPEÇÕES PLANEJADAS E REALIZADAS.....	10
5	RESULTADOS DAS INSPEÇÕES.....	12
5.1	Média de Conformidade dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea.....	12
5.2	Não Conformidade dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea.....	13
5.3	Não Conformidades Mais Frequentes .....	20
5.3.1	Falta de Recursos Humanos .....	20
5.3.2	Habilidade no Idioma Inglês .....	20
6	RECOMENDAÇÕES .....	21



## PREFÁCIO

A Copa do Mundo de Futebol FIFA Brasil 2014 será disputada entre os dias 12 de junho e 13 de julho, do ano em curso, e terá o Brasil como país anfitrião escolhido através de política de rodízio de continentes implementada pela FIFA, a partir de 2010.

Desde 2003, o país vem envidando esforços no sentido de se candidatar à sede do evento, bem como demonstrar sua capacidade para tal.

Após o empenho de diversos segmentos do governo nos mais diferentes níveis, com a finalidade de comprovar a viabilidade de execução do torneio no país, a FIFA, em 30 de outubro de 2007, ratificou o Brasil como país sede da Copa do Mundo de 2014.

Esse evento de grande porte, em nível mundial, traz grandes desafios para a infraestrutura de suporte às operações aéreas, de forma geral, e particularmente ao tráfego aéreo, haja vista o grande fluxo de aeronaves que se destinarão ao país, bem como a circulação das mesmas no território nacional.

Espera-se um incremento expressivo nos movimentos aéreos, por ocasião da Copa do Mundo, pois, certamente, haverá uma demanda expressiva dos serviços de tráfego aéreo, sinalizando a necessidade de prestá-los de forma a garantir a segurança, fluidez e eficiência da circulação aérea.

O COMAER possui a responsabilidade de gerir o espaço aéreo territorial e sobrejacente, aonde transitam diversos tipos de voos e de aeronaves, englobando a diversidade das atividades da aviação civil e militar com suas respectivas características e peculiaridades.

Nesse cenário, a ASOCEA elaborou uma programação especial, no sentido de inspecionar, no primeiro quadrimestre de 2014, todos os provedores envolvidos diretamente na Copa do Mundo, com o fito de propor medidas para manter em nível aceitável de segurança operacional do Serviço de Navegação Aérea no Brasil, durante esse importante evento.



## COMANDO DA AERONÁUTICA

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

---

### **1 OBJETIVOS**

Avaliar o desempenho dos serviços de navegação aérea prestados pelos Provedores de Serviços de Navegação Aérea instalados em cidades-sede da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, baseado nos resultados das inspeções coordenadas por esta Assessoria, no primeiro quadrimestre de 2014, e propor recomendações para a elevação do nível de segurança operacional desses provedores.



## **2 CONCEITUAÇÕES E ABREVIATURAS**

Apesar dos termos, expressões e siglas que compõem este capítulo constarem nas ICA 121-10 e ICA 63-22, algumas conceituações serão listadas para facilitar o melhor entendimento do texto.

### **2.1 Significado de Termos e Expressões**

#### **a) Impacto na Segurança Operacional**

Classificação da magnitude do risco de uma não conformidade que define prazos máximos para a sua correção e, quando aplicável, sua mitigação.

#### **b) Inspeção de Segurança Operacional**

Processo de verificação da conformidade normativa das atividades desenvolvidas pelos Provedores de Serviço de Navegação Aérea quanto ao que estabelece a legislação brasileira. No DECEA, este processo verifica a conformidade com as disposições constantes dos Anexos à Convenção da OACI e do nível de implementação dos elementos críticos de um sistema de vigilância da segurança operacional.

#### **c) Plano de Ações Corretivas**

Plano elaborado pela organização inspecionada, após submeter-se a uma inspeção, que se destina a corrigir as não conformidades, relativas à segurança operacional, detectadas pelos INSPCEA.

#### **d) Inspetor do Controle do Espaço Aéreo**

Servidor público civil ou militar (da ativa ou da reserva) do COMAER, habilitado pela ASOCEA para o exercício da função.

#### **e) Provedor de Serviços de Navegação Aérea**

Organização que recebeu do órgão regulador a autorização para a prestação de serviços de navegação aérea, após comprovar o atendimento aos requisitos estabelecidos na legislação e na regulamentação nacional.

#### **f) Protocolos de Inspeção**

Listas de verificação padronizadas, organizadas por área do serviço de navegação aérea, que orientam os questionamentos do inspetor na avaliação do cumprimento das normas nacionais e



## **COMANDO DA AERONÁUTICA**

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

---

apresenta exemplos de evidências a serem coletadas para a confirmação da efetiva implementação dessas normas.

### **2.2 Abreviaturas Utilizadas**

- |            |   |
|------------|---|
| a) IS      | Impacto na Segurança Operacional        |
| b) PAC     | Plano de Ações Corretivas               |
| c) INSPCEA | Inspetor do Controle do Espaço Aéreo    |
| d) PSNA    | Provedor de Serviços de Navegação Aérea |



### **3 GENERALIDADES**

#### **3.1 O Processo de Inspeção**

A inspeção de segurança operacional coordenada pela ASOCEA é o principal monitoramento do SISCEAB para a garantia da segurança operacional.

A conformidade normativa é essencial para a garantia de níveis adequados de segurança operacional. Dessa forma, quanto maior o grau de conformidade dos PSNA com as normas emitidas pelo órgão regulador, o DECEA, maior será o nível de segurança operacional no SISCEAB.

O processo de inspeção previsto na ICA 121-10, de 21 de setembro de 2009, verifica a conformidade dos PSNA, bem como das organizações do COMAER que contribuem para o sistema, com a formação e o treinamento de pessoal para o SISCEAB. Essas verificações são realizadas pelos Inspectores do Controle do Espaço Aéreo (INSPCEA), treinados e habilitados pela ASOCEA.

Nas inspeções dos provedores instalados em cidades-sede da Copa do Mundo foram empregados os Protocolos de Inspeção, que contém requisitos das legislações do DECEA, dos seguintes serviços prestados pelos mesmos: AIS (Informações Aeronáuticas), ATS (Tráfego Aéreo), CNS (Comunicações, Navegação e Vigilância), ENS (Ensino), MET (Meteorologia Aeronáutica), PANS-OPS (Procedimentos de Navegação Aérea) e SAR (Busca e Salvamento).

Para cada não conformidade identificada é feita uma avaliação de seu Impacto na Segurança Operacional (IS), com o objetivo de orientar a priorização das ações dos provedores para a eliminação dessas deficiências. O IS pode assumir valores de 1 a 5, de acordo com a ICA 121-10. Quanto menor o seu valor, maior será o impacto na segurança, conforme exemplificado abaixo.

<b>IS</b>	<b>Descrição</b>
1	Inaceitável
2	Alto
3	Médio
4	Baixo
5	Aceitável

Quadro 1 – Impacto na Segurança Operacional (IS)





Após ser inspecionado, o provedor elabora e implementa um Plano de Ações Corretivas (PAC) para eliminar as não conformidades detectadas pelos INSPCEA, cuja implementação deve ser periodicamente atualizada pelo PSNA.

### **3.2 Tipos de Inspeções de Segurança Operacional**

As inspeções ocorridas nos provedores instalados em cidades-sede da Copa do Mundo foram realizadas em consonância com o preconizado pela ICA 121-10/2009, e empregados dois tipos de inspeções de segurança operacional: Inspeção Regular e Inspeção de Seguimento.

A Inspeção Regular é uma avaliação do PSNA realizada por uma equipe de INSPCEA que aplica os Protocolos de Inspeção de todas as áreas de atuação daquele provedor. Em reinspeções, além de aplicar os Protocolos de Inspeção, os INSPCEA avaliam o grau de implementação do PAC.

A Inspeção de Seguimento é a avaliação do grau de implementação do PAC. Não há a aplicação integral dos Protocolos de Inspeção, devendo os INSPCEA restringir-se a avaliar as perguntas dos Protocolos que foram não satisfatórias nas inspeções anteriores.

A programação especial da ASOCEA inspecionou todos os provedores envolvidos diretamente na Copa do Mundo em março e na primeira quinzena de abril deste ano.

As inspeções regulares ocorreram nos provedores cuja inspeção, devido a sua periodicidade, já estava prevista para 2014.

As inspeções de seguimento ocorreram nos provedores cuja inspeção, devido a sua periodicidade, não estava prevista para 2014.

**4 INSPEÇÕES PLANEJADAS E REALIZADAS**

No transcorrer dos meses de março e abril de 2014 foram inspecionadas as seguintes organizações:

	<b>Organização</b>	<b>Localidade</b>	<b>Indicador OACI</b>	<b>Tipo de Inspeção</b>
1	CINDACTA I	Brasília	-	Regular
2	DTCEA-BR	Brasília	SBBR	Regular
3	DTCEA-CF	Confins	SBCF	Regular
4	DTCEA-CY	Cuiabá	SBCY	Regular
5	CINDACTA II	Curitiba	-	Seguimento
6	DTCEA-CT	Curitiba	SBCT	Seguimento
7	DTCEA-PA	Porto Alegre	SBPA	Seguimento
8	CINDACTA III	Recife	-	Regular
9	DTCEA-RF	Recife	SBRF	Regular
10	DTCEA-FZ	Fortaleza	SBFZ	Regular
11	DTCEA-MO	Maceió	SBMO	Regular
12	DTCEA-NT	Natal	SBNT	Regular
13	DTCEA-SV	Salvador	SBSV	Seguimento
14	CINDACTA IV	Manaus	-	Seguimento
15	DTCEA-MN	Manaus	SBMN	Seguimento
16	DTCEA-EG	Manaus	SBEG	Seguimento
17	SRPV-SP	São Paulo	-	Seguimento
18	DTCEA-SP	São Paulo	SBSP	Seguimento
19	DTCEA-GL	Galeão	SBGL	Seguimento
20	DTCEA-SC	Santa Cruz	SBSC	Regular

Quadro 2 – PSNA do COMAER



## COMANDO DA AERONÁUTICA

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

	<b>Organização</b>	<b>Localidade</b>	<b>Indicador OACI</b>	<b>Tipo de Inspeção</b>
1	EPTA Cat "Esp"	Belo Horizonte / Pampulha	SBBH	Seguimento
2	EPTA Cat "A"	Belo Horizonte / Carlos Prates	SBPR	Seguimento
3	EPTA Cat "Esp"	São Paulo / Guarulhos	SBGR	Seguimento
4	EPTA	Rio de Janeiro / Galeão	SBGL	Regular
5	EPTA Cat "Esp"	Rio de Janeiro / Santos Dumont	SBRJ	Seguimento

Quadro 3 – PSNA da INFRAERO

8



## 5 RESULTADOS DAS INSPEÇÕES

### 5.1 Média de Conformidade dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea

O gráfico abaixo compara a média de conformidade do SISCEAB em 2013 (95,56%) com a média de conformidades obtida em inspeções realizadas, no ano em curso, junto aos provedores instalados em cidades-sede da Copa do Mundo (97,64%).

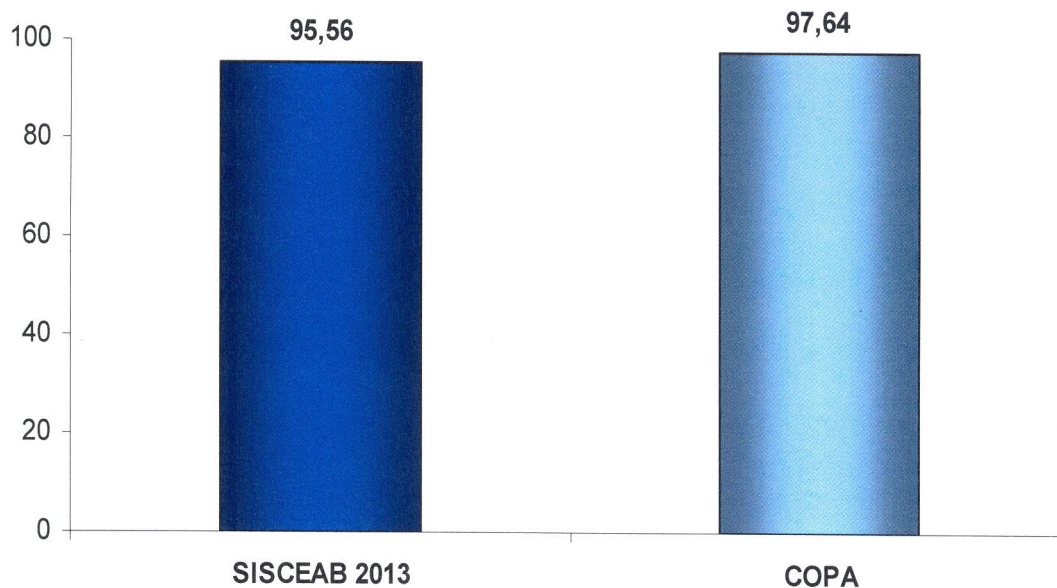


Gráfico 1 – Médias de Conformidade

Podemos observar que a média de conformidade dos provedores envolvidos com as operações da Copa do Mundo encontra-se melhor do que a média de conformidade do SISCEAB e com elevado nível de segurança operacional na prestação dos serviços de navegação aérea, bem próximo à total conformidade (100%).

Apesar da média de conformidade desses provedores encontrar-se bastante elevada, há a possibilidade de melhora para elevar ainda mais a segurança operacional durante este importante evento, recomendando-se, portanto, que os provedores de serviços de navegação aérea envolvidos, devem procurar solucionar ou mitigar as não conformidades apontadas nas inspeções coordenadas pela ASOCEA.



## 5.2 Não Conformidade dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea

Neste tópico, iremos analisar as não conformidade dos provedores envolvidos com as operações da Copa do Mundo e propor recomendações para a elevação dos seus níveis de segurança operacional.

Para facilitar a compreensão, faremos a análise separadamente por jurisdição dos Comandos Regionais.

### 5.2.1 CINDACTA I

Como pode ser observado pelo gráfico abaixo, dos seis provedores envolvidos com a Copa do Mundo na jurisdição do CINDACTA I, três estão com médias de conformidade com as normas acima da média de todos os provedores envolvidos nessa operação (CINDACTA I, EPTA ESP SBBH e EPTA Cat A SBPR).

O DTCEA BR e o DTCEA CF, apesar de estarem com as suas médias abaixo dos provedores envolvidos com a Copa do Mundo, possuem médias acima da do SISCEAB.

Nessa jurisdição, merece atenção especial o DTCEA CY, pois seu grau de conformidade encontra-se bem abaixo da média dos provedores envolvidos com a Copa do Mundo e também da média do SISCEAB.

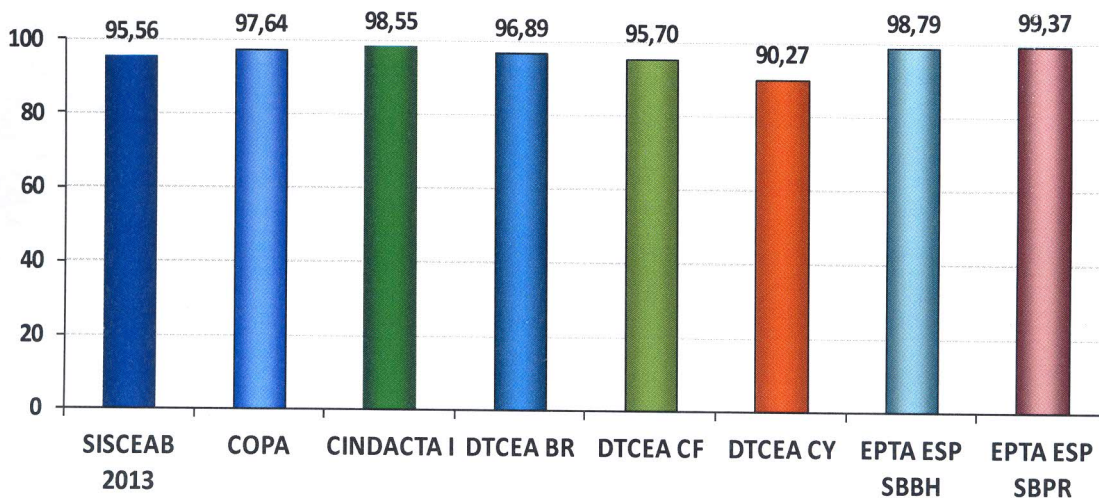


Gráfico 2 - Índices dos PSNA do Regional do CINDACTA I



## COMANDO DA AERONÁUTICA

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Na inspeção ocorrida no período compreendido entre 08 e 11 de abril deste ano, foi observada uma quantidade expressiva de não conformidades nos quatro serviços de navegação aérea que o DTCEA CY proporciona, ou seja, AIS (6), ATS (1), CNS (2) e MET (7), além de não ter solucionado duas não conformidades identificadas em inspeção ocorrida em 2010 (AIS 2010001 e MET 2010 001), conforme demonstrado no quadro a seguir.

ÁREA	NCF	QUESTÃO	IS	RESULTADO
AIS	2010001	1.045 (V7)	5	PERMANECE
AIS	2014001	1.009 (V7)	3	PERMANECE
AIS	2014002	1.015 (V7)	3	PERMANECE
AIS	2014003	1.043 (V7)	3	PERMANECE
AIS	2014004	1.067 (V7)	5	PERMANECE
AIS	2014005	1.125 (V7)	5	PERMANECE
AIS	2014006	1.139 (V7)	4	PERMANECE
ATS	2014001	2.051 (V7)	5	PERMANECE
CNS	2014001	3.039 (V7)	5	PERMANECE
CNS	2014002	3.041 (V7)	5	PERMANECE
MET	2010001	7.005 (V7)	5	PERMANECE
MET	2014001	7.011 (V7)	5	PERMANECE
MET	2014002	7.017 (V7)	4	PERMANECE
MET	2014003	7.059 (V7)	5	PERMANECE
MET	2014004	7.067 (V7)	5	PERMANECE
MET	2014005	7.071 (V7)	4	PERMANECE
MET	2014006	7.085 (V7)	5	PERMANECE
MET	2014007	7.095 (V7)	4	PERMANECE

Quadro 4 – Não Conformidades do DTCEA CY

*(Handwritten signature)*



O impacto na segurança operacional das não conformidades atribuídas pelos inspetores, assim como as remanescentes, são de valores 3, 4 e 5, ou seja, classificadas como de risco médio, baixo e aceitável, respectivamente.

Em face do exposto, recomenda-se que o DTCEA CY melhore, com urgência, o seu grau de segurança operacional para os serviços que presta, solucionando as suas não conformidades ou, pelo menos, mitigá-las com vistas à redução de seu impacto na segurança operacional da Copa do Mundo.

### 5.2.2 CINDACTA II

O gráfico abaixo demonstra que os graus de conformidade dos provedores na jurisdição do CINDACTA II encontram-se acima da média do SISCEAB e, também, acima da média de conformidade de todos os envolvidos nas operações da Copa do Mundo.

Além disso, os elevados graus de conformidade com as normas emitidas pelo DECEA, órgão central do SISCEAB, bem próximos à total conformidade (100%), garante uma operação segura por parte desses provedores.

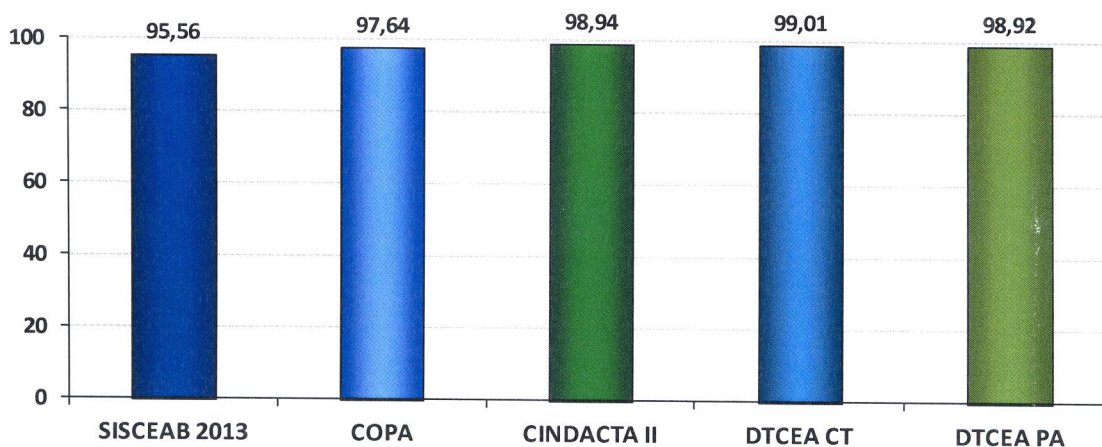


Gráfico 3 - Índices dos PSNA do Regional do CINDACTA II

### 5.2.3 CINDACTA III

Como pode ser observado no gráfico abaixo, dos seis provedores na jurisdição do CINDACTA III, envolvidos na operação da Copa do Mundo, o DTCEA RF e o



## COMANDO DA AERONÁUTICA

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

DTCEA FZ estão com graus de conformidade acima da média da Copa e próximos à total conformidade (100%).

Os demais, apesar de estarem abaixo dessa média, ainda permanecem com graus de conformidade acima da média do SISCEAB.

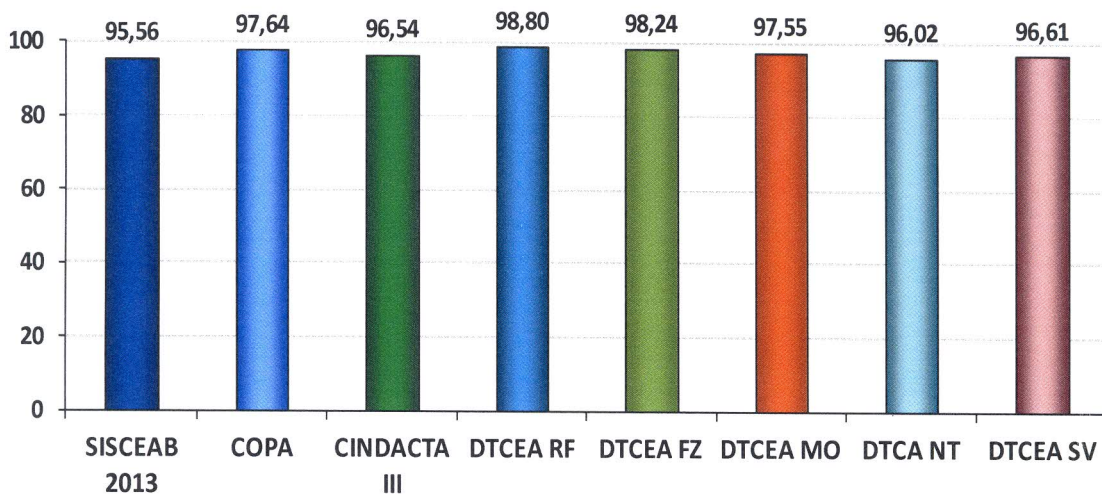


Gráfico 4 - Índices dos PSNA do Regional do CINDACTA III

Dentre as não conformidades encontradas nos provedores situados nessa jurisdição, merece destaque a não conformidade ATS 2012003 observada no DTCEA SV, que trata sobre a demanda de tráfego aéreo no aeródromo, pois este já exige a ativação da posição "autorização de tráfego", que, entretanto, não foi ainda ativada devido o espaço físico atual da TWR SV não comportar a instalação de mais uma posição operacional, não possibilitando, por conseguinte, o aumento de controladores na equipe.

Considerando que durante a Copa do Mundo, espera-se um aumento considerável no tráfego aéreo, recomenda-se que essa posição seja ativada pelo menos, durante o evento.





#### 5.2.4 CINDACTA IV

Dos três provedores envolvidos na Copa do Mundo, na jurisdição do CINDACTA IV, apenas o DTCEA MN encontra-se com o seu grau de conformidade acima da média de todos os provedores envolvidos nesse evento, conforme pode ser observado no gráfico abaixo.

O CINDACTA IV, apesar de estar com seu grau de conformidade abaixo da média dos provedores da Copa, ainda mantém-se acima da média do SISCEAB.

No entanto, merece especial atenção o DTCEA EG, pois está com o seu grau de conformidade com as normas abaixo da média do SISCEAB.

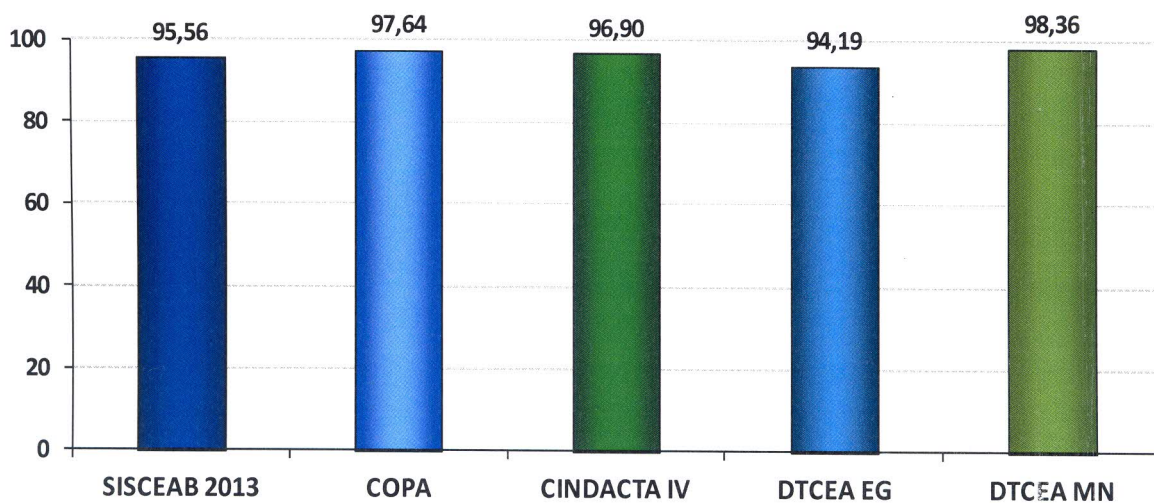


Gráfico 5 - Índices dos PSNA do Regional do CINDACTA IV

Na inspeção ocorrida no início deste ano, foi observada que o DTCEA EG não obteve êxito na eliminação de dez não conformidades nos serviços de navegação aérea que presta: AIS (5), ATS (2) e CNS (3), conforme demonstrado no quadro a seguir.



## COMANDO DA AERONÁUTICA

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

ÁREA	NCF	QUESTÃO	IS	RESULTADO
AIS	2010005	1.041 (V7)	5	PERMANECE
AIS	2010006	1.045 (V7)	5	PERMANECE
AIS	2012001	1.009 (V7)	5	PERMANECE
AIS	2013004	1.063 (V7)	5	PERMANECE
AIS	2013006	1.083 (V7)	4	PERMANECE
ATS	2012001	2.051 (V7)	5	PERMANECE
ATS	2012013	2.172 (V7)	5	PERMANECE
CNS	2013001	3.011 (V7)	5	PERMANECE
CNS	2013002	3.023 (V7)	5	PERMANECE
CNS	2013003	3.025 (V7)	5	PERMANECE

Quadro 5 – Não Conformidades do DTCEA EG

O impacto na segurança operacional das não conformidades atribuídas pelos inspetores, assim como as remanescentes, são de valores 4 e 5, ou seja, classificadas como de risco baixo e aceitável, respectivamente.

Dentre as não conformidades que permanecem no DTCEA EG, destaca-se a ATS 2012013, que aborda a inexistência de coordenação com a administração do aeroporto que assegure o recebimento oportuno das informações sobre o surgimento de perigos que afetem a segurança das operações ou sobre inoperância de auxílios, em que pese a existência de Acordo Operacional, porém o mesmo não aborda o tema em apreço.

Considerando o incremento nas operações decorrentes da Copa do Mundo, é recomendável que o DTCEA EG e a administração aeroportuária celebrem, com urgência, um Acordo Operacional sobre a coordenação do trato dessas informações.

Em face do exposto, recomenda-se que o DTCEA EG melhore o seu grau de segurança operacional para os serviços que presta, solucionando as suas não



conformidades ou, pelo menos, mitigá-las com vistas à redução de seu impacto na segurança operacional da Copa do Mundo.

### 5.2.5 SRPV SP

Conforme pode ser observado no quadro abaixo, quase todos os provedores na jurisdição do SRPV SP, envolvidos nas operações da Copa do Mundo, encontram-se com grau de conformidade acima da média de todos os provedores desse evento, com destaque para as EPTA ESP SBGR, SBGL e SBRJ com total conformidade com as normas emitidas pelo DECEA.

Apenas o DTCEA SC possui grau de conformidade um pouco abaixo da média da Copa, porém mantém-se acima da média do SISCEAB.

Os elevados graus de conformidade com as normas emitidas pelo DECEA, órgão central do SISCEAB, bem próximos à total conformidade (100%), garante uma operação segura por esses provedores.

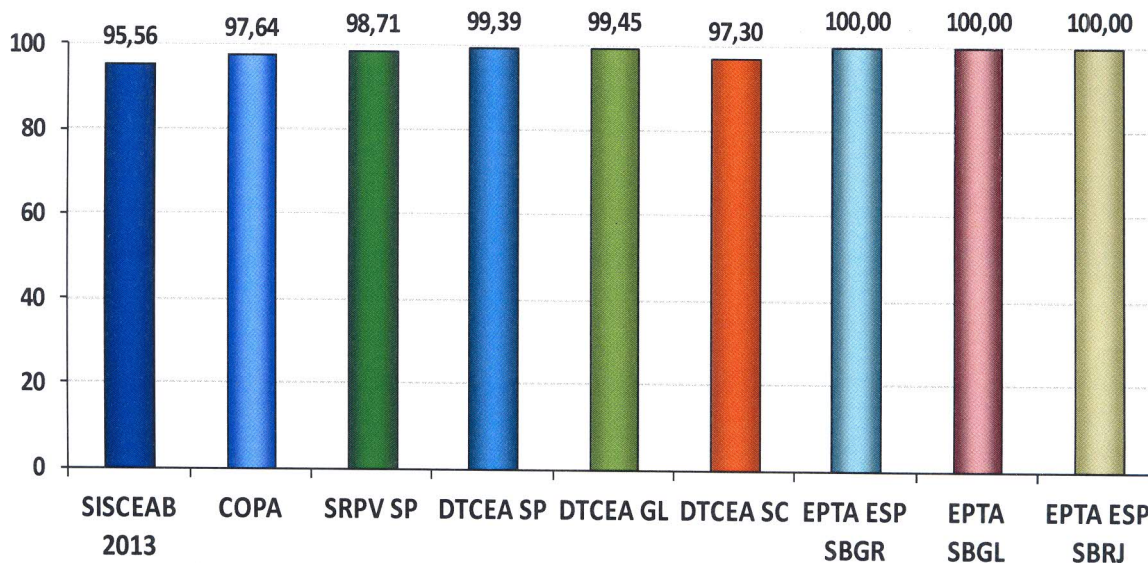


Gráfico 6 - Índices dos PSNA do Regional do SRPV-SP



### **5.3 Não Conformidades Mais Frequentes**

Dentre todas as não conformidades existentes nos provedores envolvidos na operação da Copa do Mundo, as duas apresentadas a seguir são comuns a quase todos os prestadores de serviços e, portanto, devem merecer especial atenção para elevar a segurança operacional durante este evento.

#### **5.3.1 Falta de Recursos Humanos**

É comum a falta de recursos humanos para atender os serviços ATS, MET e AIS, principalmente, as atividades das Salas de Tráfego, tanto as responsáveis em atender as aeronaves civis como as militares.

É importante salientar que algumas Salas de Tráfego Militares poderão atender aeronaves civis durante o evento, tais como a de SBGL, SBSC e SBBR.

Portanto, é recomendável que os provedores envolvidos na Copa do Mundo e que possuem carência de recursos humanos tenham seu efetivo reforçado, pelo menos, durante o evento.

#### **5.3.2 Habilidade no Idioma Inglês**

Os PSNA carecem de operadores AIS habilitados no idioma inglês para atenderem as Salas de Tráfego, em consequência, é recomendável que os provedores com essa deficiência adotem medidas mitigadoras para que haja sempre pelo menos um profissional capacitado a comunicar-se no idioma inglês com as tripulações estrangeiras, durante o evento.

Nos CINDACTA, que são responsáveis pelo serviço SAR, há também grande falta de operadores SAR habilitados para comunicarem-se no idioma inglês. Tendo em vista o incremento das operações, principalmente de aeronaves estrangeiras, é recomendável que esses Centros também adotem medidas para mitigar essa deficiência.



## **6 RECOMENDAÇÕES**

Os resultados das inspeções realizadas nos meses de março e abril do ano em curso, nos PSNA envolvidos na operação da Copa do Mundo, contemplam importantes constatações, sendo a principal delas, que este importante evento ocorrerá dentro de uma elevada média de conformidade (97,64%) desses provedores com as normas do órgão regulador do SISCEAB, o DECEA, bem próximo da conformidade total (100%), assegurando, assim, um excelente nível de segurança operacional, durante esse evento.

No entanto, apesar dessa excelência, há diversos aspectos que podem ser aprimorados, com vistas ao melhor desempenho do SISCEAB nesse evento, e a elevação ainda maior da segurança operacional no nível de segurança operacional nos provedores envolvidos na Copa do Mundo.

Por conseguinte, a fim de aumentar a segurança operacional do serviço de navegação aérea no Brasil, durante a Copa do Mundo, são emitidas as seguintes recomendações:

- a) Todos os provedores envolvidos nesse evento devem procurar solucionar ou mitigar as não conformidades apontadas nas inspeções coordenadas pela ASOCEA;
- b) O DTCEA-CY deve melhorar, com urgência, o seu grau de segurança operacional para os serviços que presta, solucionando as suas não conformidades ou, pelo menos, mitigá-las com vistas à redução de seu impacto na segurança operacional da Copa do Mundo;
- c) Que seja ativada, pelo menos durante o evento, a posição "autorização de tráfego" na TWR SV, tendo em vista a demanda do tráfego já justificar a sua ativação e devido, principalmente, ao incremento esperado na quantidade das operações;
- d) Considerando o incremento nas operações decorrentes da Copa do Mundo, é recomendável que o DTCEA EG e a administração aeroportuária celebrem, com urgência, um Acordo Operacional que assegure o recebimento oportuno



## COMANDO DA AERONÁUTICA

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

---

das informações sobre o surgimento de perigos que afetem a segurança das operações ou sobre inoperância de auxílios;

- e) O DTCEA EG deve melhorar o seu grau de segurança operacional para os serviços que presta, solucionando as suas não conformidades ou, pelo menos, mitigá-las com vistas à redução de seu impacto na segurança operacional da Copa do Mundo;
- f) Visando mitigar a falta de recursos humanos para atender os serviços ATS, MET e AIS, principalmente, as atividades das Salas de Tráfego, tanto as responsáveis em atender as aeronaves civis como as militares, é recomendável que os provedores envolvidos na Copa do Mundo e que possuem carência de recursos humanos tenham seu efetivo reforçado, pelo menos, durante o evento;
- g) Devido a carência de operadores AIS habilitados no idioma inglês para atenderem as Salas de Tráfego, é recomendável que os provedores com essa deficiência adotem medidas mitigadoras para que haja sempre pelo menos um profissional capacitado a comunicar-se no idioma inglês com as tripulações estrangeiras, durante o evento; e
- h) Tendo em vista o incremento das operações, principalmente de aeronaves estrangeiras, e a falta de operadores SAR habilitados para comunicarem-se no idioma inglês, é recomendável que os CINDACTA, responsáveis pela prestação desses serviços, adotem medidas para mitigar essa deficiência.

Rio de Janeiro, 07 de maio de 2014.

Brig Ar DILTON JOSÉ SCHUCK  
Chefe da ASOCEA