

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-90

**PROVISÃO DO SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE
VOO E ALERTA FORA DO ESPAÇO AÉREO
CONTROLADO**

2021

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



TRÁFEGO AÉREO

CIRCEA 100-90

**PROVISÃO DO SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE
VOO E ALERTA FORA DO ESPAÇO AÉREO
CONTROLADO**

2021



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

PORTARIA DECEA Nº 66 /DGCEA, DE 16 DE ABRIL DE 2021.

Aprova a edição da CIRCEA 100-90, Circular que dispõe sobre “Provisão do Serviço de Informação de Voo e Alerta fora do Espaço Aéreo Controlado”.

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 2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da CIRCEA 100-90, “Provisão do Serviço de Informação de Voo e Alerta fora do Espaço Aéreo Controlado”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Circular entra em vigor em 3 de maio de 2021.

Ten Brig Ar HERALDO LUIZ RODRIGUES
Diretor-Geral do DECEA

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1 <u>FINALIDADE</u>	7
1.2 <u>ÂMBITO</u>	7
1.3 <u>ABREVIATURAS</u>	7
1.4 <u>DEFINIÇÕES</u>	7
2 PRESTAÇÃO DO FIS E DO ALERTA.....	10
2.1 <u>LEGISLAÇÃO</u>	10
2.2 <u>OBJETIVOS OPERACIONAIS</u>	10
2.3 <u>PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS</u>	11
3 ESTRUTURAÇÃO DO FIS E DO ALERTA	14
3.1 <u>FASEAMENTO DA EVOLUÇÃO DO FIS E DO ALERTA</u>	14
3.2 <u>POSIÇÃO INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA DE SETOR</u>	14
3.3 <u>POSIÇÃO ASSISTENTE DE INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA DE SETOR</u>	14
3.4 <u>POSIÇÃO OPERACIONAL FISA E AFISA NO ACC</u>	14
3.5 <u>NÚMERO DE POSIÇÕES OPERACIONAIS, AGRUPAMENTO DE SETORES, HORÁRIO DE TRABALHO E CARGA DE TRABALHO MENSAL</u>	14
3.6 <u>EQUIPE OPERACIONAL DO FISA E AFISA</u>	15
4 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	16

PREFÁCIO

Nas Regiões de Informação de Voo (FIR) brasileiras, para o voo realizado dentro do espaço aéreo classe G, são disponibilizados os Serviços de Informação de Voo (FIS) e de Alerta, de acordo com as normativas do SISCEAB em vigor. Atualmente, esses serviços são prestados pelos Centros de Controle de Área (ACC), assim como, abaixo de Áreas de Controle Terminal (TMA), pelos Controles de Aproximação (APP) e, em certos aeródromos não controlados, pelas Estações do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS).

Em decorrência, este tipo de tráfego não controlado perpassa setores dos ACC/APP, normalmente em níveis mais baixos e com características próprias de performance, compartilhando a mesma frequência de comunicação e a atenção dos controladores de tráfego aéreo (ATCO) em relação a outro grupo de aeronaves, de características distintas de voo, que evoluem em altitudes superiores e adjacentes, para as quais é provido o Serviço de Controle de Tráfego Aéreo (ATC).

Com o aumento do tráfego aéreo nos últimos anos, a convivência desses voos em um mesmo setor, recebendo Serviços tão distintos, tem ocasionado certas restrições de fluxo e/ou procedimentos específicos, que podem reduzir, em alguns cenários, a eficiência do FIS, pois a própria regra atual (nacional e internacional) permite priorizar o ATC em detrimento do FIS, quando ambos serviços são prestados, de forma simultânea, pelo mesmo ATCO.

Outro óbice resultante do aumento na convivência de voos recebendo FIS e ATC em um mesmo setor do ACC/APP se refere ao aumento da carga de trabalho do ATCO e à elevada ocupação da frequência. Como medidas de controle em determinados setores, destacam-se a proibição de apresentação de Plano AFIL e, em alguns casos, a restrição temporária na prestação do FIS a certo tipo de voo, principalmente em FIR nacional de grande densidade de movimento aéreo.

Nesse sentido, com objetivo de implementar melhorias nos Serviços de Tráfego Aéreos (ATS) prestados aos voos evoluindo fora do espaço aéreo controlado, percebeu-se a necessidade de dotar essa porção do espaço aéreo nacional com setores específicos, que devem contar com pessoal dedicado exclusivamente à prestação do FIS e do Serviço de Alerta para as aeronaves que, evoluindo nestas porções do Espaço Aéreo, solicitem tais Serviços e mantenham o contato bilateral com o pessoal ATS responsável. Frise-se que as aeronaves em voo controlado continuam recebendo o FIS e o Serviço de Alerta pelo próprio órgão de controle (ACC/APP), responsável pelo espaço aéreo controlado correspondente (classes A, B, C, D e E).

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta publicação tem por finalidade detalhar as melhorias dos Serviços de Informação de Voo e de Alerta, prestados fora do espaço aéreo controlado, que estão sendo implementadas nas Regiões de Informação de Voo (FIR) brasileiras, em complemento às normas e aos procedimentos dispostos na ICA 100-37, “Serviços de Tráfego Aéreo”.

1.2 ÂMBITO

Os dispositivos desta Circular devem ser observados pelas Organizações Regionais do DECEA, assim como pelos órgãos responsáveis pelo provimento dos Serviços de Informação de Voo e de Alerta fora do espaço aéreo controlado nacional.

1.3 ABREVIATURAS

ACC	Centro de Controle de Área
AFIL	Plano de Voo Apresentado em Voo
AFIS	Serviço de Informação de Voo de Aeródromo
APP	Controle de Aproximação
ATC	Controle de Tráfego Aéreo
ATCO	Controlador de Tráfego Aéreo
ATS	Serviços de Tráfego Aéreo
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
FIC	Centro de Informação de Voo
FIR	Região de Informação de Voo
FIS	Serviço de Informação de Voo
FISA	Serviço de Informação de Voo e de Alerta
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
ROTAER	Manual Auxiliar de Rotas Aéreas
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

1.4 DEFINIÇÕES

Este capítulo apresenta as definições especificamente utilizadas nesta Circular sem repetir àquelas já detalhadas na ICA 100-37, “Serviços de Tráfego Aéreo”.

CENTRO DE INFORMAÇÃO DE VOO (FIC)

Órgão ATS destinado à prestação do Serviço de Informação de Voo e de Alerta, em uma Região de Informação de Voo (FIR) ou porção desse espaço aéreo.

CONSELHO OPERACIONAL

Comissão formalmente constituída, composta de pessoal técnico especializado, que tem por finalidade apreciar o desempenho técnico do pessoal operacional.

ESCALA DE SERVIÇO OPERACIONAL

Documento emitido periodicamente que estabelece os dias e os horários de trabalho mensal a serem cumpridos pelo efetivo operacional nos órgãos operacionais.

HABILITAÇÃO TÉCNICA

Qualificação do operador que o credencia a exercer as atribuições e prerrogativas no desempenho de suas funções operacionais em um órgão ATS.

MODELO OPERACIONAL

É o plano de operações concebido para cada órgão ATC, segundo as atribuições deste em relação ao SISCEAB, no qual estão discriminadas as ações operacionais relacionadas com a atividade de controle de tráfego aéreo do órgão ATC.

OPERADOR FISA

Operador ATS possuidor de habilitação técnica necessária à prestação apenas dos Serviços de Informação de Voo e de Alerta fora do espaço aéreo controlado.

POSIÇÃO INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA

Posição operacional de um Órgão ATS, caracterizada por um conjunto de encargos atribuídos a um Operador FISA, para a prestação dos Serviços de Informação de Voo e de Alerta.

POSIÇÃO ASSISTENTE DE INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA

Posição operacional caracterizada por um conjunto de encargos atribuídos a um operador FISA, com o objetivo de auxiliar o titular da Posição Informação de Voo e Alerta na prestação dos Serviços ATS, bem como de promover o intercâmbio de informações entre posições operacionais e órgãos ATS adjacentes, com a finalidade de assegurar a continuidade da prestação de tais serviços. O titular da Posição Assistente de Informação de Voo e Alerta deve estar apto a assumir as funções da Posição Informação de Voo e Alerta que está auxiliando a qualquer momento em que isto se faça necessário.

POSIÇÃO INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA DE SETOR

Posição operacional de um Órgão ATS, caracterizada por um conjunto de encargos atribuídos a um Operador FISA, para a prestação do FIS e do Serviço de Alerta em setores de Informação de Voo e Alerta.

POSIÇÃO ASSISTENTE DE INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA DE SETOR

Posição operacional caracterizada por um conjunto de encargos atribuídos a um operador FISA, com o objetivo de auxiliar o titular da Posição Informação de Voo e Alerta de Setor na prestação dos Serviços ATS para o Setor de Informação de Voo e Alerta correspondente, bem como de promover o intercâmbio de informações entre posições operacionais e órgãos ATS adjacentes, com a finalidade de assegurar a continuidade da prestação de tais serviços. O titular da Posição Assistente de Informação de Voo e Alerta de Setor deve estar apto a assumir as funções da Posição Informação de Voo e Alerta de Setor que está auxiliando a qualquer momento em que isto se faça necessário.

POSIÇÃO OPERACIONAL

Posição de trabalho de um órgão ATS, caracterizada por um conjunto de

encargos operacionais atribuídos a um Operador ou ATCO habilitado, para a prestação de Serviços de Tráfego Aéreo.

SETOR DE INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA

Subdivisão de um espaço aéreo de Informação de Voo e de Alerta, no qual se prestam, exclusivamente, os Serviços de Informação de Voo e de Alerta.

2 PRESTAÇÃO DO FIS E DO SERVIÇO DE ALERTA

2.1 LEGISLAÇÃO

2.1.1 O Anexo 11 – “Serviços de Tráfego Aéreo”, da OACI prevê que o FIS e o Serviço de Alerta possam ser prestados, fora do Espaço Aéreo Controlado de uma FIR, cumulativamente, por um órgão ATC ou, ainda, de forma dedicada por um Centro de Informação de Voo (FIC), que possua a jurisdição operacional deste Espaço Aéreo.

2.1.2 Atualmente, no Brasil, os ACC e os APP prestam o FIS e o Serviço de Alerta em todo o espaço aéreo nacional, conforme disposto na ICA 100-37 – “Serviços de Tráfego Aéreo”.

2.1.3 Para tanto, os órgãos responsáveis pela prestação dos Serviços de Informação de Voo e Alerta cumprem os requisitos previstos na ICA 100-31 – “Requisitos dos Serviços de Tráfego Aéreo”, bem como aplicam os procedimentos correspondentes a tais Serviços, dispostos na ICA 100-37 – “Serviços de Tráfego Aéreo”, na ICA 100-12 – “Regras do Ar”, no MCA 100-16 – “Fraseologia de Tráfego Aéreo”.

2.1.4 O disposto nesta Circular, onde aplicável, deve ser observado em complemento ao disposto nas regulamentações supracitadas.

2.2 OBJETIVOS OPERACIONAIS

2.2.1 O FIS prestado pelos ACC concentra uma grande variedade de informações importantes para o planejamento de voo por parte dos pilotos, desde as informações meteorológicas significativas, operacionalidade dos aeródromos, condições dos auxílios à navegação, informações importantes para a segurança da navegação aérea, risco de colisão entre aeronaves e outras. Diante de determinados cenários mais críticos, as solicitações do FIS junto ao ACC podem se tornar mais recorrentes, incidindo em maior ocupação de frequência e dificuldade para o Controle de Tráfego Aéreo, dispensado às aeronaves evoluindo em espaço aéreo controlado sobrejacente, o que pode resultar no comprometimento da qualidade dos serviços prestados, seja em relação ao ATC ou ao próprio FIS.

2.2.2 Nesse sentido, as inovações tecnológicas e as iniciativas do DECEA disponibilizaram alguns modelos de informação ao usuário, que trouxeram facilidades e potencializaram a capacidade do piloto em conduzir seu voo com eficiência. A exemplo, podemos apontar o VOLMET – que permite aos pilotos conhecer as informações meteorológicas importantes em relação a sua rota, durante o voo, bem como o EFB (*Electronic Flight Bag*) – aplicativo para consulta de informações aeronáuticas em formato digital (cartas de aeródromos visuais e de rotas, publicações aeronáuticas e extratos do ROTAER), podendo ser utilizado tanto em voo como no solo.

2.2.3 A despeito dos recursos tecnológicos disponibilizados, importa ressaltar que o apoio durante o voo é muito importante para a atualização dinâmica das informações às aeronaves voando fora do espaço aéreo controlado, o que poderíamos acrescentar, de maneira significativa à segurança da navegação aérea, as informações sobre a proximidade de outras aeronaves conhecidas, bem como sobre as condições operacionais dos auxílios à navegação aérea e dos aeródromos envolvidos.

2.2.4 Neste cenário, fez-se necessário planejar o provimento do FIS e do Serviço de Alerta fora do espaço aéreo controlado, a partir de posições operacionais dedicadas a tais Serviços ou,

ainda, de órgãos operacionais específicos para estes fins, assegurando uma maior disponibilidade e qualidade do Serviço dispensado às aeronaves, sem sofrer restrições, devido a eventuais prioridades regulamentares relacionadas ao ATC.

2.2.5 Neste sentido, estão sendo criadas posições operacionais específicas para a prestação do FIS e do Serviço de Alerta nos ACC brasileiros, as quais poderão, em um futuro breve, serem absorvidas pela criação e operacionalização de Centros de Informação de Voo (FIC – *Flight Information Center*) nas FIR nacionais.

2.2.6 De maneira geral, as posições operacionais específicas para a prestação do FIS e do Serviço de Alerta fora do espaço aéreo controlado devem permitir a alcançar os seguintes objetivos operacionais:

- a) Aumento da capacidade de controle dos ACC, tendo em vista que as aeronaves evoluindo fora do espaço aéreo controlado serão atendidas em posições operacionais dedicadas;
- b) Melhoria na qualidade dos ATS prestados aos usuários fora do espaço aéreo controlado, devido a maior especialização do pessoal envolvido e o aporte tecnológico disponibilizado nas posições operacionais; e
- c) Maior quantidade de serviços disponíveis ao atendimento às necessidades das aeronaves operando fora do espaço aéreo controlado, como recebimento de AFIL, informações de fluxo aéreo, confirmação do horário de pouso e de decolagem em aeródromos desprovidos de órgão ATS, entre outros aspectos.

2.2.7 Adicionalmente, a provável criação posterior de um FIC permitirá ainda centralizar e agilizar as Fases de Alerta e as coordenações referentes a uma aeronave em perigo junto ao Centro de Coordenação de Salvamento, dentro de sua área de responsabilidade, contribuindo para a redução da carga de trabalho correspondente do ACC e permitindo um maior apoio às atividades de busca e salvamento, caso seja necessário.

2.3 PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS

2.3.1 O Modelo Operacional e o Manual do órgão ATC devem ser revisados, conforme cada caso, contemplando as alterações previstas, no âmbito do ACC, assim como as coordenações e os procedimentos ATS específicos para a prestação do FIS e do Serviço de Alerta.

NOTA: Os procedimentos específicos devem incluir, entre outros aspectos, o apoio por parte de outros operadores ou ATCO para o atendimento de aeronaves utilizando o idioma inglês, caso necessário.

2.3.2 As informações provenientes de um sistema de vigilância ATS devem ser utilizadas em adição aos recursos básicos previstos para o respectivo órgão ATS, conforme disposto nos subitens a seguir, sendo vedada a sua utilização em substituição aos procedimentos convencionais de coordenação e de transferência de comunicações.

NOTA: O emprego das informações de um Sistema de Vigilância ATS no FIS, previsto na ICA 100-37, aplica-se apenas ao ATCO devidamente habilitado à provisão do Serviço de Vigilância ATS, quando este profissional está encarregado de prover o FIS fora do espaço aéreo controlado.

2.3.2.1 O Chefe do ACC deverá estabelecer, por meio do Modelo Operacional, os seguintes procedimentos relativos ao uso das informações de voo provenientes de um sistema de vigilância ATS pelos operadores FISA:

- a) vídeo-mapa e escala para a visualização das informações de voo; e
- b) procedimentos específicos, desde que não contrariem o disposto nesta Circular, com respeito a (ao);
 - apoio a aeronaves com falha nas comunicações (Cod. 7600);
 - auxílio a aeronaves em emergência (Cod. 7700);
 - atendimento às aeronaves sob interferência ilícita (Cod. 7500);
 - rotina para checagem das falhas do equipamento; e
 - cheque de acuracidade do vídeo-mapa.

2.3.2.2 Adicionalmente, para o uso das informações do sistema de vigilância ATS na prestação do FIS pelos operadores FISA, o Chefe do ACC deverá planejar e implementar:

- a) instrução continuada para os operadores com relação;
 - às limitações do equipamento;
 - às capacidades do equipamento;
 - aos comandos e às funcionalidades do equipamento; e
 - aos procedimentos previstos para o uso do equipamento;
- b) fiscalização e acompanhamento do uso desse equipamento pelos operadores.

2.3.2.3 Considerando o emprego do sistema de vigilância ATS para o FIS, o operador FISA não deverá utilizar:

- a) fraseologia radar, tais como “contato radar”, “acione código” etc. que possa suscitar dúvidas ao piloto de que ele esteja recebendo serviço de vigilância ATS;
- b) procedimentos de identificação radar; e
- c) funções previstas da prestação dos serviços de vigilância ATS.

NOTA: Caso haja um código transponder atribuído para o voo, o operador deverá, caso o piloto ainda não o tenha recebido, informá-lo sobre tal código.

2.3.2.4 No caso de aeronave em emergência, a utilização pelo operador FISA das informações de voo provenientes de um sistema de vigilância ATS devem se limitar ao fornecimento de informações necessárias à orientação da aeronave até o aeródromo adequado de pouso, bem como às informações sobre o tráfego conhecido e/ou conflitante.

2.3.2.5 As informações disponibilizadas ao operador FISA pelo sistema de vigilância ATS, sempre que pertinente, deverão ser transmitidas às aeronaves, desde que se refiram a:

- a) informação sobre tráfegos que constituam perigo de colisão;

- b) alertas em relação às altitudes mínimas de setor;
- c) informações sobre condições meteorológicas pesadas; e
- d) outras informações percebidas que possam afetar a segurança do voo.

3 ESTRUTURAÇÃO DO FIS E DO SERVIÇO DE ALERTA

3.1 FASEAMENTO DA EVOLUÇÃO DO FIS E DO SERVIÇO DE ALERTA

3.1.1 Nesta primeira fase, a estruturação do Serviço de Informação de Voo e do Serviço de Alerta fora do espaço aéreo controlado das FIR nacionais (espaço aéreo de classe G), deve ocorrer a partir de posições operacionais dos ACC, especialmente designadas para esta finalidade.

NOTA: Condicionada à autorização específica do DECEA, a prestação do FIS e do Serviço de Alerta fora do espaço aéreo controlado poderá ocorrer por meio do estabelecimento de Centros de Informação de Voo (FIC).

3.2 POSIÇÃO INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA

3.2.1 Deve ser criada para a prestação do FIS e do Serviço de Alerta por meio de uma posição operacional dedicada para esta finalidade e ativada, de acordo com os critérios previstos no Modelo Operacional do ACC, observando o disposto nesta Circular.

NOTA: Vide item 3.4.3.

3.2.2 Esta posição poderá ser agrupada com uma posição de controle guarnecida por um ATCO.

3.2.3 O previsto em 3.2.1 aplica-se também para o caso de Posição Informação de Voo e Alerta de Setor.

3.3 POSIÇÃO ASSISTENTE DE INFORMAÇÃO DE VOO E ALERTA

3.3.1 Deve ser criada juntamente com a Posição Informação de Voo e Alerta de Setor (FISA) e será ativada, de acordo com os critérios previstos no Modelo Operacional do ACC, observando o disposto nesta Circular.

NOTA: Vide item 3.4.3.

3.3.2 O previsto em 3.3.1 aplica-se também para o caso de Posição Assistente de Informação de Voo e Alerta de Setor.

3.4 POSIÇÕES OPERACIONAIS PARA A PRESTAÇÃO DO FIS E DO SERVIÇO DE ALERTA NOS ACC

3.4.1 Em relação à estruturação do FIS e do Serviço de Alerta, serão criadas e ativadas posições no ACC em número suficiente para atender à prestação do Serviço de Informação de Voo e de Alerta fora do espaço aéreo controlado da correspondente FIR nacional.

3.4.2 Nesta primeira fase, essas posições fazem parte, ainda, da estrutura operacional e administrativa de um ACC, sendo assim, os horários e as situações de ativação e desativação de tais posições operacionais devem estar definidos no Modelo Operacional do correspondente ACC.

3.4.3 Colhidas as experiências provenientes desta fase inicial de prestação do FIS e Serviço de Alerta pelos ACC, os parâmetros inseridos nos Modelos Operacionais poderão ser objeto de

análise e eventual readequação pelo SDOP, inclusive na hipótese de futuro advento de publicação específica sobre o assunto.

3.5 NÚMERO DE POSIÇÕES OPERACIONAIS, AGRUPAMENTO DE SETORES, HORÁRIO DE TRABALHO E CARGA DE TRABALHO MENSAL

3.5.1 Para a operacionalização inicial da prestação do FIS e do Serviço de Alerta fora do espaço aéreo controlado, a partir das dependências dos ACC, tais órgãos deverão definir, em seus respectivos Modelos Operacionais, a configuração a ser empregada em termos de posições operacionais, abrangendo a sua quantidade, critérios para eventual agrupamento, modalidade de supervisão, horário de funcionamento etc.

NOTA: Vide item 3.4.3.

3.5.2 Até a publicação de norma específica, a carga de trabalho mensal deverá ser estabelecida, de acordo com os critérios previstos na ICA 63-33, “Horário de Trabalho do Pessoal ATC, COM, MET, AIS, SAR e OPM”, considerando a classe do ACC correspondente e os horários previstos de ativação das posições operacionais de FISA.

3.6 EQUIPE OPERACIONAL DO FISA

A equipe operacional dedicada exclusivamente às posições operacionais do FISA deverá possuir a habilitação técnica de Serviço de Informação de Voo e Alerta (FISA), conforme os critérios previstos na ICA 102-7, “Habilitação Técnica para Operador de Telecomunicações”, os quais abrangem a capacitação inicial requerida e o Estágio Operacional no órgão, compreendendo uma fase teórica e outra prática. Após concluídas as fases do Estágio Operacional, o operador será submetido a um Conselho Operacional e, se aprovado, segue o processo para concessão de sua Habilitação Técnica.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

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

4.2 Os casos não previstos nessa Circular serão submetidos ao Senhor Diretor-Geral do DECEA.