



PORTARIA CONJUNTA Nº 5.754/COMAER/ANAC, DE 23 DE AGOSTO DE 2021.

Dispõe sobre o Sistema de Reporte para a Aviação Civil Brasileira.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso II do art. 18 da Lei Complementar nº 97, de 9 junho de 1999, assim como o inciso I do art. 23 da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto 6.834, de 30 de abril de 2009, e o **DIRETOR-PRESIDENTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC**, no uso das atribuições que lhe foram outorgadas pelo artigo 35, inciso I, combinado com o artigo 24, ambos do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, bem como o disposto pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) na Portaria Interministerial nº 200, de 30 de dezembro de 2011, observado o disposto no art. 37 do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, o disposto no artigo 3º, inciso I do Decreto 9.880, de 27 de junho de 2019, o disposto nos artigos 16 e 17 do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), aprovado pela Portaria Conjunta nº 2, de 20 de dezembro de 2017, o preconizado na Política Nacional de Aviação Civil - PNAC e o que consta do processo nº 00058.044058/2021-32,

RESOLVEM:

Art. 1º Aprovar o Sistema de Reporte para a Aviação Civil Brasileira, na forma do Anexo I a esta Portaria Conjunta.

Art. 2º As informações relevantes relativas à segurança operacional da aviação civil deverão ser comunicadas, coletadas, armazenadas, protegidas, intercambiadas, divulgadas e analisadas.

Parágrafo único. Essa abordagem proativa deverá ser implementada pelo COMAER e pela ANAC como parte de seus sistemas de gestão de segurança operacional.

Art. 3º Esta Portaria Conjunta entra em vigor em 1º de setembro de 2021.

Ten Brig Ar CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA JUNIOR
Comandante da Aeronáutica

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN
Diretor-Presidente da ANAC

ANEXO À PORTARIA CONJUNTA Nº 5.754/COMAER/ANAC, DE 23 DE AGOSTO DE 2021.

1 FINALIDADE

O Sistema de Reporte para a Aviação Civil Brasileira tem a finalidade de aperfeiçoar o mecanismo de reporte mandatório e voluntário de ocorrências, a ser tratado pelo Comando da Aeronáutica - COMAER e Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, como parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

2 DEFINIÇÕES

2.1 Para efeito desta Portaria Conjunta, os termos e expressões têm os seguintes significados:

- a) Informações desidentificadas: informações decorrentes dos relatórios de ocorrências dos quais foram retirados todos os dados pessoais, tais como os nomes e os endereços de pessoas físicas ou outras informações que possam levar à identificação do relator; e
- b) Ocorrência: evento relacionado com a segurança operacional e que ponha em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, que possa pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas, incluindo as ocorrências aeronáuticas.

3 OBJETO E ESCOPO DE APLICAÇÃO

3.1 O presente normativo estabelece diretrizes, como parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), no que tange à:

- a) Comunicação de ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam corrigidas ou tratadas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes, outras pessoas e equipamentos ou instalações que afetem a operação de voo da aeronave; e comunicação de outras informações pertinentes relacionadas com a segurança operacional nesse contexto;
- b) Análise e medidas de acompanhamento em relação às ocorrências comunicadas e a outras informações relacionadas com a segurança operacional; e
- c) Utilização adequada das informações de segurança operacional coletadas.

4 REPORTE MANDATÓRIO

4.1 A ANAC e o COMAER devem disciplinar, no âmbito de suas competências, o reporte mandatório, estabelecendo, em regulamento próprio, as ocorrências susceptíveis de representar um risco significativo para a segurança operacional da aviação civil, observando as categorias estabelecidas no presente item, definindo os procedimentos a serem observados na comunicação a ser feita por meio do mecanismo de reporte mandatório:

- a) Ocorrências relacionadas com a operação das aeronaves, tais como:
 - (i) ocorrências relacionadas com uma colisão;
 - (ii) ocorrências relacionadas com o pouso e a decolagem;
 - (iii) ocorrências relacionadas com o combustível;
 - (iv) ocorrências em voo;
 - (v) ocorrências relacionadas com a comunicação;
 - (vi) ocorrências relacionadas com ferimentos, emergências e outras situações críticas;
 - (vii) ocorrências relacionadas com a tripulação e com a incapacitação da tripulação;
 - (viii) ocorrências relacionadas com as condições meteorológicas;
- b) Ocorrências relacionadas com as condições técnicas, com a manutenção e com a reparação das aeronaves, tais como:
 - (i) defeitos estruturais;
 - (ii) mau funcionamento de sistemas;
 - (iii) problemas de manutenção e de reparação;
 - (iv) problemas de propulsão (incluindo os motores, as hélices e os sistemas de rotor) e das unidades de energia auxiliares, tais como o *Auxiliary Power Unit* (APU);
- c) Ocorrências relacionadas com os serviços e as instalações de navegação aérea, tais como:
 - (i) colisões, quase colisões ou potencial para colisão;

- (ii) ocorrências específicas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATM/ANS);
 - (iii) ocorrências operacionais de ATM/ANS;
- d) Ocorrências relacionadas com os aeródromos e os serviços de terra, tais como:
- (i) ocorrências relacionadas com as atividades e as instalações dos aeródromos;
 - (ii) ocorrências relacionadas com a movimentação dos passageiros, da bagagem, do correio e da carga; e
 - (iii) ocorrências relacionadas com a assistência das aeronaves em solo e a sua manutenção.

5 REPORTE VOLUNTÁRIO

5.1 A ANAC e o COMAER devem disciplinar, no âmbito de suas competências, o reporte voluntário.

5.2 O mecanismo de reporte voluntário do Estado Brasileiro, composto dos reportes estabelecidos pela ANAC e pelo COMAER, visa facilitar a coleta de elementos de ocorrências que não possam ser coletados por meio do mecanismo de reporte mandatório, nos termos do item 4, e de outras informações que o autor da comunicação considere um perigo real ou potencial para a segurança operacional da aviação civil.

5.3 O reporte voluntário não deve ser utilizado para o relato de fatos que constituam crime ou contravenção penal de qualquer natureza ou mesmo de violações intencionais de regulamentação.

5.4 O Relato ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA para Segurança de Voo (RCSV) é parte integrante do sistema de reporte voluntário do Estado Brasileiro, e, como fonte do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER, tem a sua proteção garantida pela Lei nº 12.970, de 08 de maio de 2014.

5.5 O RCSV receberá tratamento primário pelo CENIPA e as informações de segurança operacional não serão disponibilizadas antes de desidentificação.

5.6 As informações coletadas por meio do RCSV têm como finalidade principal o levantamento de dados estatísticos, para subsidiar análises e ações em prol da melhoria da segurança operacional.

6 PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS

6.1 Compete ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA e à ANAC:

- a) No tocante ao sistema de reporte do Estado Brasileiro, estabelecer o processo para a análise das ocorrências coletadas, observado o disposto nos itens 4 e 5, a fim de identificar os perigos para a segurança operacional associados a essas ocorrências ou grupos de ocorrências; e
- b) Utilizar as informações obtidas a partir da análise das ocorrências para identificar as medidas preventivas ou corretivas a tomar, se for o caso, no âmbito do PSO-BR.

6.2 Compete ao CENIPA:

- a) No tocante ao mecanismo de reporte mandatório, classificar as comunicações que se enquadrem como ocorrência aeronáutica, nos casos de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo, procedendo à investigação dos casos previstos nas legislações em vigor; e
- b) No tocante ao mecanismo de reporte voluntário do Estado Brasileiro, compartilhar com o DECEA e a ANAC, em tempo hábil, as informações de segurança operacional das ocorrências contidas no RCSV, garantindo a proteção da fonte.

7 DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1 O sistema deverá assegurar que as informações desidentificadas sejam postas à disposição para todas as partes relevantes, de modo a permitir-lhes, por exemplo, cumprir as obrigações que lhes incumbem em relação à melhoria da segurança operacional da aviação civil.

7.2 O tratamento desses reportes será feito de forma que tais informações não sejam utilizadas para fins distintos da segurança operacional e deverá salvaguardar adequadamente a proteção da identidade dos autores das comunicações e das pessoas mencionadas nos relatórios de ocorrências.

7.3 A proteção mencionada no item 7.2 não se aplicará quando um dos seguintes casos for verificado:

- a) Conduta dolosa; ou

b) Manifesta e grave falta de cuidado perante um risco óbvio e uma falta de idoneidade profissional que tenham levado a não tomar os cuidados evidentemente necessários nessas circunstâncias, causando um prejuízo previsível a uma pessoa ou a um bem, ou comprometendo gravemente o nível de segurança operacional da aviação civil.

7.4 As organizações envolvidas, em conformidade com a legislação em vigor, tomarão as medidas necessárias para garantir o tratamento adequado ao acesso dos elementos das ocorrências recebidas nos termos dos itens 4 e 5.

7.5 As informações recebidas por meio de reporte mandatório ou voluntário podem ser integradas em um sistema único.