



PROGRAMA
PSOE-ANAC

PSSO

PLANO DE SUPERVISÃO DA
SEGURANÇA OPERACIONAL
2026



ANAC

AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

DIRETORES

Tiago Chagas Faierstein

Diretor-Presidente

Rui Chagas Mesquita

Diretor

Mariana Olivieri Caixeta Altoé

Diretora

Antônio Mathias Nogueira Moreira

Diretor

Roberto José Silveira Honorato

Diretor

ELABORAÇÃO

Assessoria de Segurança Operacional – Assop

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Assessoria de Comunicação Social - Ascom



Sumário

Sumário Executivo	4
Introdução	5
Gerenciamento do Sistema de Aviação Civil Brasileiro	5
Responsabilidades da Anac na supervisão da segurança operacional	5
PSOE-ANAC e o PSSO	6
Propósito do PSSO	7
Plano Estratégico da Anac	8
Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira (PNSO)	8
Objetivos, metas e indicadores de Segurança Operacional	9
Supervisão da Segurança Operacional para 2026	13
Atividades de supervisão no âmbito da Anac	13
Diretrizes para priorização das atividades de supervisão	14
Portfólio de atividades de supervisão da Anac	17
Plano das atividades previstas para 2026	17

1. Sumário Executivo

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) produz o **Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO)** como parte do **Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC)**, que por sua vez está inserido no **Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR)**. O objetivo deste plano é contribuir para a melhoria contínua da segurança operacional da aviação civil brasileira por meio da identificação de áreas de atuação prioritárias para a Agência.

Desde a segunda edição do PSSO, em 2020, os planos foram estabelecidos considerando-se uma vigência de 3 anos, alinhados à vigência do **Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira (PNSO)**. Este, elaborado pelo Comitê de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira (CSO), fórum composto pela Anac e pelo Comado da Aeronáutica (COMAER), é o equivalente ao *National Aviation Safety Plan (NASP)* da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Por sua vez, o NASP deve estar alinhado aos planos regional (RASP) e global (GASP) da própria OACI. No caso dos países da América do Sul, como o Brasil, o plano regional é o *South American Safety Plan (SAMSP)*.

Com base no art. 79 do PSOE-ANAC, buscou-se alinhar a vigência do novo PSSO ao Ciclo de Planejamento Estratégico da Agência. Como o atual Plano Estratégico encerra-se em 2026 e a última versão do PSSO teve término em 2025, definiu-se que a nova edição terá vigência excepcional de apenas um ano, correspondente a 2026.

Complementarmente, ainda no sentido de observar o que estabelece o PSOE, e com o intuito de aprimorar a capacidade de atuação da Agência no alcance dos objetivos de segurança operacional, no ano de 2025 foi idealizado o *Anexo ao PSSO – Plano de Supervisão para 2025*. Trata-se de um instrumento de gestão de alto nível, contendo diretrizes para a priorização do planejamento das atividades de supervisão das Unidades Diretamente Vinculadas à Diretoria (UDVDs) previstas para aquele ano. Assim, em 2025, foi publicada uma nova versão do PSSO 2023–2025, na qual o novo conteúdo passou a constar como Anexo ao PSSO, enquanto o portfólio e o plano das atividades de supervisão foram organizados como apêndices.

Na edição atual, referente ao PSSO 2026, o conteúdo anteriormente disposto no Anexo foi incorporado ao texto principal do plano, e os apêndices foram devidamente atualizados para o exercício de 2026.

2. Introdução

2.1. Gerenciamento do Sistema de Aviação Civil Brasileiro

O gerenciamento do Sistema de Aviação Civil Brasileiro é compartilhado por diferentes organizações: uma autoridade de aviação civil, a ANAC; e uma autoridade aeronáutica, o COMAER.

Por parte do Comando da Aeronáutica (COMAER), tem-se o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que tem a responsabilidade sobre os temas relativos ao tráfego aéreo, navegação aérea e auxílios à navegação, e as informações aeronáuticas oficiais. Paralelamente, tem-se a autoridade de investigação, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), que é o órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) brasileiro, também pertencente à estrutura do COMAER.

Já a ANAC é responsável pela regulação de todo o restante do universo da aviação civil, como aeródromos, empresas aéreas, organizações de projeto e fabricantes de produtos aeronáuticos, profissionais da aviação (pilotos, mecânicos de manutenção aeronáutica, comissários, despachantes, etc.) e oficinas de manutenção. As principais temáticas tratadas na ANAC são *safety* (segurança operacional), *security* (segurança contra atos de interferência ilícita - AVSEC), regulação econômica de aeroportos e acompanhamento do mercado de transporte aéreo.

Nesse contexto, as ações para o planejamento estratégico-institucional de segurança operacional no Brasil, nos moldes atuais, têm como marco o ano de 2009 com a publicação do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR). O PSO-BR deu origem aos Programas de Segurança Operacional Específicos (PSOE) da ANAC e do COMAER, que estabelecem as políticas e diretrizes e orientam o planejamento e a execução das atribuições de cada instituição na área de segurança operacional.

2.2. Responsabilidades da Anac na supervisão da segurança operacional

A ANAC, enquanto autoridade de aviação civil, tem a competência de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. A lei nº 11.182 estabelece as suas atribuições, dentre as quais, diversas ações que visam à garantia da segurança operacional, como:

- fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;
- proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;
- expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

Desse modo, para garantir a segurança operacional da aviação civil brasileira conforme estabelecido na lei, a Anac implementa diversos processos e procedimentos para os diferentes tipos de regulados da cadeia da aviação, observando a todo tempo as normas e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI.

Adicionalmente, o Regimento Interno da Anac estabelece em seu capítulo III as competências e atribuições da Diretoria e das Unidades Diretamente Vinculadas à Diretoria (UDVDs). No que tange à supervisão da segurança operacional, destaca-se:

Art. 10. Ao Diretor-Presidente incumbe:

(...)

IX - planejar, desenvolver, operacionalizar, supervisionar, promover e aprimorar continuamente os Programas de Segurança da Aviação Civil do Estado Brasileiro, assegurando os recursos financeiros, humanos, tecnológicos e de infraestrutura necessários à efetiva operacionalização desses programas.

Art. 28. À Assessoria de Segurança Operacional compete:

(...)

V - coordenar e integrar a atuação das unidades da Agência no que tange ao gerenciamento da segurança operacional;

VI - propor diretrizes e metodologias, assim como orientar a sua adoção pelas diversas áreas da ANAC, no que se refere aos procedimentos e às ações adotadas no gerenciamento de risco e na garantia da segurança operacional;

(...)

Art. 31. Compete às Superintendências planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito das competências, e, especialmente:

(...)

XXII - implementar ações para o atingimento dos objetivos do PSSO, em colaboração com a ASSOP no que couber;

2.3. PSOE-ANAC e o PSSO

O PSOE-ANAC, atualmente em sua segunda edição, estabelece a política e as diretrizes de segurança operacional da Agência, orientando o planejamento e a execução de suas atribuições neste tema.

Em alinhamento às diretrizes da OACI, a Anac incorporou os conceitos do Anexo 19 à atual versão do Programa, visando aprimorar o seu Sistema de Supervisão da Segurança Operacional. Nesse sentido, a Agência vem buscando aplicar, em todo o ambiente regulatório, uma abordagem fundamentada em dados e orientada ao gerenciamento de riscos

Neste cenário, de maneira a formalizar e dar publicidade à visão estratégica de segurança operacional da Agência, o PSOE-ANAC estabeleceu como diretriz o desenvolvimento de um Plano de Supervisão da Segurança Operacional, o PSSO.

O PSSO considera os principais riscos à segurança operacional identificados e estabelece diretrizes de priorização para as ações da ANAC, para os PSAC e demais entes regulados ou credenciados pela Agência, com o objetivo de melhorar continuamente a supervisão da segurança operacional e o desempenho de segurança operacional da aviação civil.

3. Propósito do PSSO

O PSSO é um instrumento estratégico da Anac para o alcance dos objetivos de segurança operacional. No âmbito do Estado brasileiro, tais objetivos são estabelecidos no Plano Nacional de Segurança Operacional (PNSO). Já o Plano Estratégico da Anac informa os objetivos inerentes à atuação da própria Agência.

Em 2026 entra em vigor a terceira edição do PNSO, a qual apresenta 6 objetivos estratégicos e suas respectivas metas, indicadores e iniciativas de melhoria. Por seu turno, o atual Plano Estratégico da Anac encontra-se em seu último ano de vigência.

3.1. Plano Estratégico da Anac

O Plano Estratégico da Anac encontra-se atualmente em sua terceira edição, com vigência de 2020 a 2026. Esta edição apresenta 13 objetivos estratégicos a serem alcançados pela Agência nesse período, abarcando todo o ambiente regulatório. Dois objetivos estão diretamente relacionados ao gerenciamento da segurança operacional:

- OE2 - “Garantir a Segurança da Aviação Civil”; e
- OE6 - “Fortalecer a Gestão de Riscos no Sistema de Aviação Civil e a Cultura de Segurança”.

Destaca-se, entretanto, que os demais objetivos e indicadores estabelecidos no Plano contribuem acessoriamente para a melhoria do desempenho da segurança operacional.

Complementarmente, a Anac publica o Plano de Diretrizes Estratégicas, um instrumento de nível tático que desdobra os objetivos estratégicos em objetivos estratégicos específicos para um ciclo de vigência mais curto. Nesse sentido, foi criado o Plano de Diretrizes Estratégicas 2026. Os OEEs relacionados aos OE2 e OE6 são apresentados no capítulo 3.3.2.

3.2. Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira (PNSO)

O PNSO é o documento de Governança do Estado Brasileiro que contém a direção estratégica do Brasil para a gestão da segurança operacional por um período de 3 anos.

A ANAC e o COMAER são responsáveis pelo desenvolvimento, implementação e monitoramento do PNSO, em articulação com a sociedade civil organizada. Atualmente em sua terceira edição, que abrange o período de 2026 a 2028, o plano estabelece objetivos, metas e indicadores, em alinhamento com iniciativas internacionais, levando em consideração a edição 2026-2028 do Plano de Segurança Operacional da Região SAM (*South American Safety Plan – SAMSP*) e do Plano Global de Segurança Operacional da Aviação (*Global Aviation Safety Plan – GASP*).

Complementarmente, o PNSO endereça as questões emergentes de segurança operacional, o que inclui: novas tecnologias, políticas públicas, modelos de negócio e operações com potencial impacto futuro, para as quais ainda não existem dados suficientes para uma análise apropriada. O PNSO 2026-2028 acompanha as seguintes questões emergentes:

- a) desastres naturais;
- b) voos em condições meteorológicas adversas;
- c) veículos de pouso e decolagem vertical (VTOL) e vertiportos.

O PNSO endereça também os perigos emergentes que demandam monitoramento contínuo, tais como:

- a) densidade de tráfego aéreo;
- b) risco aviário (fauna);
- c) interferências externas (lasers, pipas, balões e drones);
- d) formação de capital humano;
- e) fatores humanos e balonismo tripulado;

O PNSO identifica, ainda, as categorias de alto risco (*High Risk Categories - HRCs*) para diferentes segmentos da aviação civil. Neste ciclo as categorias de alto risco identificadas foram:

a) Operação 121 regular:

1. CFIT (*Controlled Flight Into or Toward Terrain*)
2. LOC-I (*Loss of Control in Flight*)
3. MAC (*Airprox / TCAS Alert / Loss of Separation / Near Midair Collisions / Mid-Air Collisions*)
4. RE (*Runway Excursion*)
5. RI (*Runway Incursion*)
6. ARC (*Abnormal Runway Contact*)
7. TURB (*In-Flight Turbulence Encounter*)
8. SCF-NP (*System/Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant)*)
9. SCF-PP (*System/Component Failure or Malfunction (Propeller-Powerplant)*)

b) Operação 135 (táxi-aéreo):

1. CTOL (*Collision With Obstacle(s) During Takeoff and Landing*)
2. SCF-PP (*System/Component Failure or Malfunction (Propeller-Powerplant)*)
3. RE (*Runway Excursion*)
4. LOC – I (*Loss of Control in Flight*).

c) Operação 141 instrução:

1. LOC-I (*Loss of Control in Flight*)
2. SCF-PP (*System/Component Failure or Malfunction (Propeller-Powerplant)*)
3. SCF-NP (*System/Component Failure or Malfunction (Non Propeller-Powerplant)*)
4. RE/LOC-G (*Runway Excursion / Loss of Control on the Ground*)

3.3. Objetivos, metas e indicadores de Segurança Operacional

Como balizador de avaliação de desempenho de segurança operacional, no âmbito das competências da Anac e durante a vigência deste plano, foram considerados os objetivos de segurança operacional estabelecidos no PNSO 2026-2028, assim como os do Plano Estratégico 2020-2026 da Anac.

3.3.1. PNSO 2026-2028

Objetivo	Meta	Indicador
1. Aprimorar a segurança operacional das operações de transporte aéreo comercial regidas pelo RBAC 121.	1.1 Até 2028 manter ou diminuir o indicador da média móvel em 60 meses de acidentes por milhões de decolagens nas operações RBAC 121, usando como referência o período de 2021 a 2025.	1.1a Média móvel da quantidade de acidentes aeronáuticos por milhão de decolagens em operações segundo o RBAC 121, em um período de 60 meses.
	1.2 Até 2028 manter ou diminuir o indicador da média móvel em 60 meses de incidentes graves por milhão de decolagens nas operações RBAC 121, usando como referência o período de 2021 a 2025.	1.2a Média móvel da quantidade de incidentes aeronáuticos graves por milhão de decolagens em operações segundo o RBAC 121, em um período de 60 meses.
	1.3 Entre 2026 e 2028 nenhum acidente com fatalidades nas operações RBAC 121.	1.3a Quantidade de acidentes com fatalidades, no período de 2026 e 2028.
2. Aperfeiçoar a capacidade de supervisão da segurança operacional do Estado brasileiro.	2.1 Até 2028 manter o <i>effective implementation</i> (EI) referente à <u>autoavaliação</u> do Brasil igual ou acima de 92% .	2.1a Resultado (EI) da autoavaliação, que consiste na porcentagem do número de perguntas do protocolo USOAP CMA da OACI respondidas como satisfatórias pelo Estado brasileiro no Self-Assessment por número e questões de protocolo aplicáveis. * Periodicidade de atualização anual. ** As perguntas da área de auditoria SSP não compõem esse cálculo no momento.
3. Melhorar a Implementação do Programa de Segurança Operacional do Estado (PSO-BR) / State Safety Program (SSP).	3.1 Até 2027 realizar a autoavaliação das PQs relativas à implementação do PSO-BR.	3.1a Quantidade de PQs relativas a PSO / SSP preenchidas no ICAO Online Framework (OLF) em relação à quantidade total de PQs relativas a PSO / SSP aplicáveis.
	3.2 Até 2028 atingir o <i>effective implementation</i> (EI), relativo a todas as PQs SSP em autoavaliação acima de 75% .	3.2a Resultado (EI) da autoavaliação das PQs SSP, que consiste na porcentagem do número de perguntas do protocolo USOAP CMA da OACI referentes a SSP respondidas como satisfatórias pelo Estado brasileiro no Self-Assessment por número de questões SSP de protocolo aplicáveis. * Periodicidade de atualização anual.

Objetivo	Meta	Indicador
<p>4. Aprimorar o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional / Safety Management System (SGSO / SMS) nos Provedores de Serviço.</p>	<p>4.1 Até 2028 aprimorar o nível de operacionalidade do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional dos Provedores de Serviço de Aviação Civil (PSAC), de forma a atingir um aumento do Índice SGSO Geral, tendo como referência este indicador avaliado com dados de dezembro de 2025.</p> <p>4.2 Até 2028 aprimorar o nível de operacionalidade dos <i>Safety Management System</i> (SMS) dos Provedores de Serviço de Navegação Aérea (PSNA), mantendo uma tendência positiva para o indicador, tendo como referência o ano de 2025.</p>	<p>4.1a Índice SGSO Geral - Percentual que representa a média dos Índices SGSO Segmentos.</p> <p>O Índice SGSO Segmento representa, em cada segmento de interesse (121, 135, 141, 145, 153) e para o universo de regulados aplicáveis* a média dos Índices SGSO Regulado avaliado trimestralmente.</p> <p>O Índice SGSO Regulado que representa para TODAS** as questões aplicáveis a cada regulado a média ponderada:</p> <p>1) das questões SGSO avaliadas por níveis de maturidade inexistente (0), presente (2), adequado (3,5), operacional (7) ou efetivo (10); e</p> <p>2) das questões SGSO por componentes das diretrizes de avaliação de SGSO: política e objetivos (10%), Gerenciamento de Risco de SO (40%), Garantia da Seg. Operacional (30%), Promoção da Seg. Operacional (20%).</p> <p>* Os PSAC para os quais este objetivo se aplica são: a) Operadores certificados segundo o RBAC 119, e operando segundo o RBAC 135, com exigência regulamentar de estabelecer e manter um SGSO; b) Operadores certificados segundo o RBAC 119, e operando segundo o RBAC 121. c) Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC) tipos II e III; d) Organizações de Manutenção certificadas segundo o RBAC 145, e que atendem os PSAC relacionados acima; e e) Operador de aeródromo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto; f) para todos os regulados relacionados acima considera-se aqueles com certificado ativo e nos quais a totalidade de questões SGSO foram aplicadas e possui ao menos uma atividade de vigilância SGSO após a certificação inicial.</p> <p>** Por TODAS as questões entende-se para cada regulado, aquelas avaliadas no trimestre e as demais mais recentes anteriormente avaliadas. Significa que mesmo que um regulado tenha sido avaliado no trimestre em um subconjunto de questões, o indicador é formado pela avaliação para todas as questões aplicáveis a cada regulado com os valores mais recentes disponíveis.</p> <p>4.2a Porcentagem de questões avaliadas anualmente como satisfatórias nas vistorias de desempenho, considerando como base o total de questões consideradas aplicáveis nas avaliações de SMS dos PSNA.</p>

Objetivo	Meta	Indicador
5. Aprimorar a segurança operacional nas operações de transporte aéreo regidas pelo RBAC 135.	5.1 Até 2028, manter ou diminuir o indicador 5.1a, tendo como referência o limite definido pela soma da média dos valores do indicador entre os anos de 2023 e 2025, com o desvio padrão dos valores do indicador 5.1a no mesmo período.	5.1a Soma móvel em 12 meses da quantidade de acidentes em operações segundo o RBAC 135.
	5.2 Até 2028, manter ou diminuir o indicador 5.2a, tendo como referência o limite definido pela soma da média dos valores do indicador entre os anos de 2023 e 2025, com o desvio padrão dos valores do indicador 5.2a no mesmo período.	5.2a Soma Móvel de 12 meses da quantidade de incidentes graves em operações segundo o RBAC 135.
6. Aprimorar a segurança operacional nas operações aéreas de instrução regidas pelo RBAC 141.	6.1 Até 2028, manter ou diminuir o indicador 6.1a, tendo como referência o limite definido pela soma da média dos valores do indicador entre os anos de 2023 e 2025, com o desvio padrão dos valores do indicador 6.1a no mesmo período.	6.1a Soma móvel em 12 meses da quantidade de acidentes aeronáuticos em operações segundo o RBAC 141.

Tabela 1 - Objetivos, metas e indicadores do PNSO 2026-2028

3.3.2. Plano Estratégico 2020-2026

Objetivo Estratégico	Indicadores/Parâmetros de Acompanhamento*	Meta
OE2 - Garantir a segurança da aviação civil	2.1. Média móvel da taxa de acidentes no segmento regido pelo RBAC 121	-
OE6 - Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança	6.1. Percentual de cumprimento das metas do Plano de Supervisão da Segurança Operacional - PSSO	80

Tabela 2 - Objetivos, metas e indicadores do Plano Estratégico 2020-2026

*Portfólio de indicadores e metas atualizado conforme Portaria nº 18.330, de 1º de dezembro de 2025.

Para o ano de 2026, foram estabelecidos no Plano de Diretrizes Estratégicas os seguintes objetivos estratégicos específicos relacionados aos OE2 e OE6:

Objetivo Estratégico Específico	Resultado-chave
OEE 2.01 Aprimorar os mecanismos de implementação efetiva do <i>State Safety Programme</i> (SSP) no Brasil.	Atualizar o PSOE-ANAC conforme emenda 2 do Anexo 19.
OEE 2.02 Garantir que as organizações certificadas cumpram os requisitos de aeronavegabilidade.	Atender cronograma para revisão de critérios de risco para fiscalização de organização de produção.
OEE 2.03 Aumentar a segurança operacional no setor aéreo, por meio da repressão aos serviços executados por entes sem certificação na aviação civil brasileira.	Implementar sistemática de mensuração e monitoramento da incidência de serviços executados por entes sem certificação na Aviação Civil Brasileira. Atender, com o auxílio dos Núcleos Regionais de Aviação Civil, pelo menos 98% das demandas provenientes de UORGs finalísticas, priorizando atividades de ação fiscal.
OEE 6.01 Aprimorar o processo de vigilância para identificar proativamente riscos à segurança operacional e permitir um diagnóstico preciso e tempestivo do desempenho do setor.	Executar 100% do plano de trabalho anual de fiscalização previsto para 2026. Emissão de autos de infração dentro de 90 dias após término da atividade de fiscalização ou 45 dias após avaliação AAA, conforme aplicável. Construir a base de dados de checklists.
OEE 6.02 Suportar a implantação da melhoria da segurança dos aeroportos objeto de renegociação de contratos de concessão.	Apoiar a implementação das melhorias relativas aos 23 aeroportos regionais incluídos na renegociação de contratos de concessão nos aspectos de infraestrutura, segurança operacional e AVSEC.
OEE 6.03 Reduzir os números de casos de passageiros indisciplinados a bordo de aeronaves fortalecendo a cultura de segurança no setor e sociedade.	Implementar a regra de passageiros indisciplinados, considerando o item 2 da agenda regulatória da Anac 2025/2026.
OEE 6.04 Elevar a proteção dos passageiros, bagagens e cargas nos principais terminais aeroportuários brasileiros.	Definir os parâmetros para modernização de equipamentos de segurança da aviação civil considerando o item 5 da agenda regulatória da Anac 2025/2026.
OEE 6.05 Tornar mais céleres os serviços prestados pela SIA, incorporando ao processo de melhoria a experiência do usuário.	Aumentar de 01 para 04 o número de serviços prestados pela SIA digitalizados.
OEE 6.06 Fortalecer a coordenação de Sala de Crise, aumentando a efetividade e a padronização da resposta a eventos críticos.	Diminuir um nível no risco do evento de risco "Não execução dos protocolos" do processo de Negócio "Gerenciar Crise".

Tabela 3 - Objetivos Estratégicos Específicos estabelecidos no Plano de Diretrizes Estratégicas 2026

4. Supervisão da Segurança Operacional para 2026

O PSOE-ANAC define o escopo do PSSO em seu Capítulo IX – *Da garantia da segurança operacional*. Em relação às atividades de supervisão, destaca-se o que diz o art. 78:

Seção II- Do Plano de Supervisão da Segurança Operacional

(...)

Art. 78. O PSSO-ANAC deve estabelecer diretrizes para a priorização das atividades de supervisão da segurança operacional, direcionando a elaboração da programação e do planejamento destas atividades, assim como a alocação dos recursos para sua execução.

(...)

§ 2º Essas diretrizes devem incluir a definição dos assuntos relativos à Segurança Operacional cujas demandas de fiscalização sejam prioritárias para os planos de fiscalização específicos das Superintendências.

§ 3º Os planos de fiscalização mencionados devem conter a programação e o planejamento das atividades de supervisão da segurança operacional e prever ainda os recursos humanos e financeiros necessários para a execução destas atividades.

Nesse sentido, o PSSO busca auxiliar no alcance dos objetivos de segurança operacional através de um planejamento coordenado das atividades de supervisão das Unidades Diretamente Vinculadas à Diretoria (UDVDs). Esta iniciativa está em consonância com o Plano Estratégico da ANAC (2020-2026), que estabelece, dentre seus objetivos estratégicos (OEs), o OE6 – Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança.

A esse respeito, o Plano dispõe que é necessário o desenvolvimento, de forma proativa, de mecanismos e instrumentos de gestão que aprimorem, entre os regulados e a própria Agência, a cultura de segurança, a sistemática de gestão de riscos no sistema de aviação civil, a gestão da fiscalização e a mensuração e o monitoramento dos resultados alcançados para a segurança. O Plano destaca ainda a necessidade de a Anac aplicar, em todo o ambiente regulatório, uma abordagem fundamentada em dados e orientada à gestão de riscos.

Assim, este capítulo consolida importantes iniciativas estabelecidas em planos e programas da Agência, robustecendo a sua capacidade de atuação no alcance dos objetivos de segurança operacional.

4.1. Atividades de supervisão no âmbito da Anac

As atividades de certificação e fiscalização integram o Sistema de Supervisão da Segurança Operacional da ANAC (SSSO).

Certificação compreende o conjunto de atividades destinadas a verificar e atestar que um profissional, produto, empresa ou processo atende aos requisitos estabelecidos em legislação relativa à aviação civil, visando a proteger e a resguardar o interesse público conforme as disposições da lei, no interesse da segurança, e da qualidade dos serviços aéreos.

Fiscalização compreende o conjunto de ações destinadas ao acompanhamento das atividades reguladas e à adoção dos mecanismos e dos incentivos necessários e adequados à promoção da conformidade e das melhores práticas no setor.

No que tange à supervisão da segurança operacional exercida pela Anac, as atividades de certificação e fiscalização de entes regulados são desempenhadas pelas seguintes UDVDs:

- Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR)
- Superintendência de Padrões Operacionais (SPO)
- Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL)
- Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA)

Adicionalmente, a Superintendência de Inteligência e Ação Fiscal (SFI) realiza atividades de fiscalização de natureza ação fiscal, que são aquelas atinentes à execução de serviços regulados pela ANAC por entes sem certificação, com objetivo de promover a regularidade das operações.

As Superintendências podem realizar essas atividades de forma programada ou por demanda. São caracterizadas como “por demanda” aquelas em atendimento às solicitações de regulados, com vistas a processos de certificação, além de casos pontuais, como os de apuração de denúncia de irregularidades.

As fiscalizações programadas ocorrem após serem concluídos os processos de certificação/outorga, quando é implementado um programa de vigilância continuada sobre os detentores dos certificados, sejam eles pessoas físicas ou jurídicas. Nesse contexto, cada Superintendência elabora um plano anual, contendo as atividades programadas para o ano calendário seguinte. Este plano pode contemplar ainda uma previsão de atividades por demanda, em um volume planejado de acordo com o histórico de cada área.

4.2. Diretrizes para priorização das atividades de supervisão

Conforme disposto no art.78 do PSOE-ANAC, o PSSO deve estabelecer as diretrizes para a priorização das atividades de supervisão da segurança operacional, incluindo a definição dos assuntos cujas demandas de fiscalização sejam prioritárias para os planos de fiscalização específicos das Superintendências.

Desse modo, complementarmente à observância aos objetivos de segurança operacional elencados no capítulo 3.3, os planejamentos das atividades de supervisão das Superintendências relacionadas devem seguir as seguintes diretrizes:

- O gerenciamento de riscos;
- Os princípios da regulação responsiva;
- As diretrizes para a qualidade regulatória da Anac; e
- O modelo de fiscalização baseada em risco.

4.2.1. Do Gerenciamento de Riscos

O PSOE-ANAC, em seu capítulo VIII, dispõe sobre o gerenciamento de riscos à segurança operacional no âmbito da Agência, estabelecendo uma abordagem sistemática para identificar, avaliar e mitigar os riscos inerentes ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado e ao seu próprio ambiente organizacional.

Complementarmente, a Anac dispõe dos seguintes normativos que orientam o processo de gerenciamento de riscos:

- a) Instrução Normativa nº 200/2024 (Estabelece diretrizes para o Processo de Gerenciamento de Riscos à Segurança Operacional no âmbito da Anac);
- b) Portaria nº 18.235/2025 (Estabelece o Regimento Interno dos Subcomitês Setoriais de Segurança Operacional);
- c) Portaria nº 18.331/2025 (Estabelece a tolerância ao risco da Anac e os limites de alçada para comunicação e tratamento dos riscos, no contexto de segurança operacional);
- d) Portaria nº 18.474/2025 (Aprova o Manual de Referência da Gestão de Riscos à Segurança Operacional da Anac).

É fundamental a observância a estes documentos por parte das UDVDs, a fim de melhor suportar o desenvolvimento e melhoria das suas metodologias de priorização.

4.2.2. Da Regulação Responsiva

A regulação responsiva é uma inovação ao modelo tradicional regulatório baseado essencialmente em punições, conhecido como comando e controle. Devido às diversas limitações desse modelo, cada vez mais os reguladores, dos mais variados setores, vêm buscando estratégias alinhadas à regulação responsiva.

Nesse contexto, a Anac lançou em 2020 o Projeto Regulação Responsiva, que propõe repensar a sua forma de regulação para utilizar ferramentas de comando e controle somente quando estritamente necessário. Desse modo, o foco passa a ser no fornecimento de incentivos às condutas corretas, a prevenção e a conformidade regulatória, e não a utilização de ações baseadas em sancionatório.

Em 2026, a Anac dá mais um passo importante em direção à consolidação desse modelo, com a entrada em vigor de novos normativos que modernizam o processo sancionador e fortalecem as estratégias de fiscalização e promoção da conformidade junto aos entes regulados. Trata-se das Resoluções nº 761/2024, que dispõe sobre os incentivos e as providências voltados à promoção da conformidade regulatória e estabelece o rito do processo administrativo sancionador no âmbito da Anac, e nº 762/2024, que dispõe sobre infrações à regulamentação da aviação civil e estabelece valores-base de multa para as infrações listadas.

As novas disposições buscam tornar o ciclo de fiscalização e de aplicação de providências mais proporcional e eficiente, além de fortalecer a capacidade institucional de atuação coordenada e indutora de boas práticas no setor de aviação civil brasileiro.

4.2.3. Das diretrizes para a qualidade regulatória da Anac

As diretrizes para qualidade regulatória da Anac têm o propósito de explicitar os princípios gerais que norteiam a atividade regulatória, formalizando quais caminhos devem ser trilhados pela equipe de servidores para alcançar objetivos que promovem o desenvolvimento de uma aviação segura e de excelência.

No que tange às atividades de supervisão, destacam-se as diretrizes “Planejamento da Fiscalização” e “Execução da Fiscalização”, para as quais são elencadas respectivas estratégias a serem seguidas. A incorporação das diretrizes para qualidade regulatória pelas UDVDs é vital para que a Anac atue de forma mais eficiente e eficaz na governança, gestão e garantia da segurança operacional.

4.2.4. Da fiscalização baseada em risco

A fiscalização baseada em risco é um elemento do PSOE-ANAC que estabelece uma abordagem para a fiscalização fundamentada em avaliações de risco, desempenho de segurança operacional de regulados, análises prospectivas, objetivos de segurança operacional do Estado e em outras diretrizes aplicáveis, de maneira que sejam identificadas, priorizadas e tratadas áreas de maior necessidade ou risco.

Nesse sentido, está próxima a publicação da Instrução Normativa que estabelecerá as diretrizes para a Fiscalização Baseada em Risco para aspectos de segurança operacional no âmbito da Anac, devendo ser observada por todas as unidades e colaboradores envolvidos.

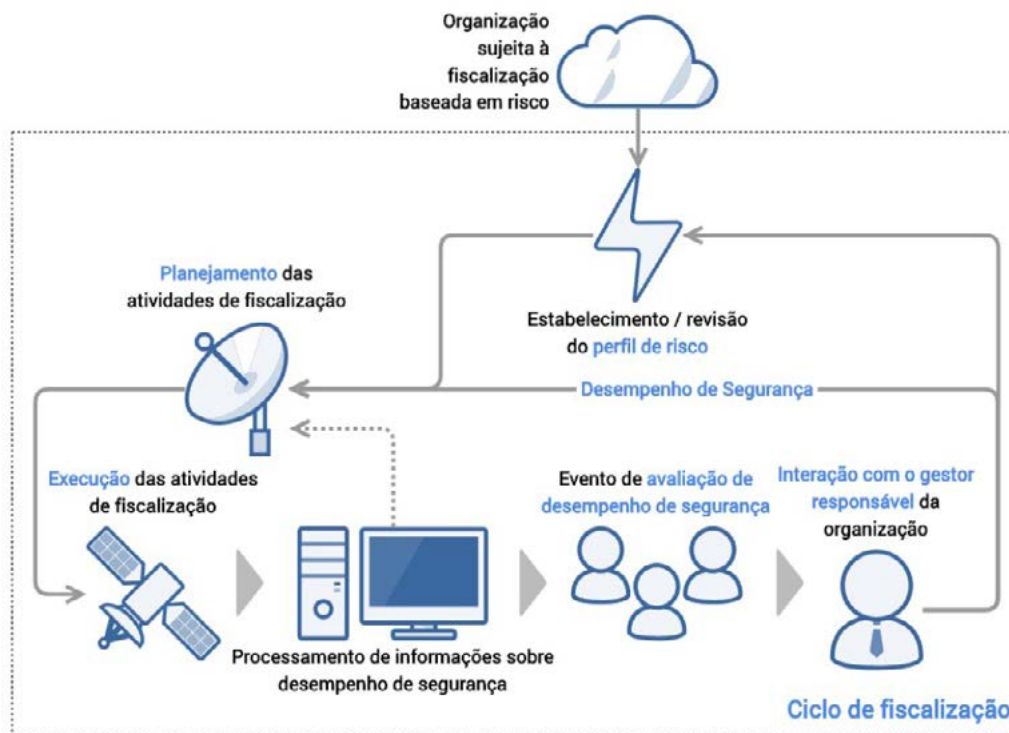


Figura 1 - Modelo conceitual da fiscalização baseada em risco

4.3. Portfólio de atividades de supervisão da Anac

No âmbito da supervisão da segurança operacional, cada UDVD exerce uma variedade de atividades de certificação e fiscalização, a depender do tipo de regulado e da situação. O Apêndice A apresenta o portfólio detalhado de todas as atividades de supervisão exercidas pelas UDVDs relacionadas: SPO, SAR, SIA, SPL e SFI.

[Apêndice A - Portfólio de atividades de supervisão da ANAC \(clique para acessar\)](#)

4.4. Plano das atividades previstas para 2026

O Apêndice B apresenta o planejamento das atividades das cinco UDVDs relacionadas à supervisão da segurança operacional – SPO, SAR, SIA, SPL e SFI – para o ano de 2026. Ressalva-se que, ao longo do ciclo, será feito o acompanhamento da implementação deste Plano, podendo haver alterações diante de situações não previstas ou novas necessidades.

[Apêndice B - Plano das atividades previstas para 2026 \(clique para acessar\)](#)



ANAC AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL