

# PSOE

Programa de  
**Segurança**  
Operacional Específico

# Prefácio

A indústria da aviação civil tem impulsionado o desenvolvimento econômico e social de diversos países e regiões ao redor do mundo. Essa indústria apresenta números expressivos e com forte tendência de crescimento no que se refere à sua contribuição com os produtos internos brutos, à quantidade de empregos gerados e ao total de passageiros e de carga paga transportados anualmente em escala global.

Entretanto, o crescimento significativo das atividades de transporte aéreo no cenário nacional e internacional traz consigo a necessidade de que as nações e regiões, bem como a indústria, respondam de forma proativa aos atuais e emergentes riscos à segurança operacional advindos desse crescimento. Essa capacidade de resposta, por sua vez, traduz-se no desenvolvimento de regulação estratégica e de infraestrutura que sejam capazes de orientar e garantir o crescimento sustentável da indústria da aviação civil, com base no equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional.

Por conseguinte, a melhoria da segurança operacional e o avanço da modernização da navegação aérea no nível global dependem essencialmente de planejamento. Nesse contexto torna-se imperativa a atuação contínua dos países e regiões no estabelecimento, análise crítica e tratamento de suas prioridades para a segurança operacional, enquanto promovem e monitoram o crescimento da indústria da aviação civil.

Esse planejamento também torna transparente para a sociedade e demais partes interessadas quais são os resultados desejados, as responsabilidades e a capacidade de atuação dos diversos setores da indústria da aviação civil na prestação de seus serviços, bem como das autoridades responsáveis pela regulação e fiscalização desses setores.

O cenário da aviação civil internacional descrito acima justifica a iniciativa tomada pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em 2006, no sentido de publicar um Anexo à Convenção de Aviação Civil Internacional contendo as normas e as recomendações para o gerenciamento da segurança operacional no âmbito dos Estados signatários da convenção e de seus respectivos Provedores de Serviços da Aviação Civil (PSAC).

De acordo com a proposta inicial, esse Anexo deveria suportar a evolução contínua de estratégias proativas voltadas à melhoria da segurança operacional. O conjunto dessas estratégias foi então denominado *State Safety Programme* (SSP), ou, em português, Programa de Segurança Operacional (PSO), cujo foco é o tratamento sistemático dos riscos inerentes à atuação do Estado sobre a indústria da aviação civil por ele regulada e fiscalizada. Por sua vez, o documento que consolida as normas e recomendações pela OACI foi identificado como Anexo 19, intitulado *Safety Management*.

Nesse sentido, o PSO consiste em um sistema de gerenciamento voltado ao aprimoramento da capacidade de atuação regulatória e administrativa do Estado sobre a segurança operacional. Importa destacar que essa capacidade é preexistente nos Estados que já possuem estrutura organizacional, processos e responsabilidades formalmente definidos e satisfatoriamente implementados para exercício da regulação e fiscalização sobre a indústria da aviação civil, tal como estabelecido pela OACI, de acordo com o *State's Safety Oversight System* no DOC 9734. Esse documento apresenta os elementos chave para estruturação do Estado, a fim de que o mesmo possa desenvolver satisfatoriamente suas funções de supervisão da segurança operacional. Esses elementos receberam a denominação de "Oito Elementos Críticos da Supervisão da Segurança Operacional" (8 EC). No âmbito da ANAC tal sistema é denominado de Sistema de Supervisão da Segurança Operacional (SSSO).

A operacionalização do Sistema de Supervisão da Segurança Operacional é planejada e controlada pelo Plano de Supervisão da Segurança Operacional da ANAC (PSSO -ANAC). Trata-se do documento no qual são especificados os procedimentos e recursos associados que devem ser aplicados, por quem e quando, necessários à execução das atividades da ANAC de normatização, fiscalização, certificação e registro.

De acordo com o Anexo 19, cada Estado signatário deve estabelecer seu PSO, compatível com o porte e a complexidade das atividades de aviação civil desenvolvidas sob sua regulação e fiscalização, e voltado ao alcance de um nível aceitável de desempenho da segurança operacional por ele estabelecido. Nesse contexto, o PSO direciona as autoridades de aviação civil a realizarem o monitoramento e mensuração dos resultados alcançados para a segurança operacional com a implementação do SSSO. Como parte integrante de seu PSO, cada Estado deve requerer dos PSAC sob sua fiscalização a implementação do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), cujo foco é a eficácia na identificação e resolução das deficiências sistêmicas dessas organizações que afetam a segurança operacional que é requerida para suas atividades.

O Estado, por sua vez, deve prover suporte à implementação do SGSO na indústria da aviação civil. Sobre esse aspecto observa-se que, via de regra, os PSO dos Estados apresentam somente diretrizes gerais, e os detalhes relativos aos SGSO de cada tipo de PSAC são cobertos pelos regulamentos específicos e outros instrumentos normativos complementares aplicáveis.

O PSO deve ser implementado levando-se em conta o porte e a complexidade do sistema de aviação civil de cada Estado, e deve possuir objetivos específicos relacionados ao alcance do maior nível praticável de segurança operacional para as atividades de transporte aéreo, conforme estabelecido na política de Estado. Nesse contexto, o PSO auxilia o Estado a realizar o monitoramento e mensuração dos resultados alcançados para a segurança operacional com a implementação do SSSO.

Em alinhamento com esse compromisso, e considerando a distribuição de responsabilidades entre as duas autoridades responsáveis pela aviação civil no país, o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) foi aprovado em 8 de janeiro de 2009. Esse Programa estabelece como estratégia para a segurança operacional da aviação civil a elaboração e implementação de programas específicos para a ANAC e o COMAER. Esses Programas de Segurança Operacional Específicos para a Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC), e para o Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER), uma vez aprovados pelas respectivas Autoridades, tornam-se parte integrante do PSO-BR.

De acordo com o art. 3º do PSO-BR, cabe à Agência Nacional de Aviação Civil elaborar e aprovar seu PSOE contendo as diretrizes para si, enquanto órgão regulador, e para seus entes regulados nas áreas de sua competência legal, ou seja, as áreas cobertas pelos Anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional (especificamente com relação ao Anexo 1, restringindo-se ao pessoal certificado pela ANAC).

Por fim, faz-se necessário evidenciar que o PSOE-ANAC consolida-se como parte integrante do PSO-BR à medida que a implementação do SGSO ocorre de modo satisfatório nos PSAC. E a Agência, por sua vez, prossegue na implementação de correções, ações corretivas, ações preventivas e melhorias em sua capacidade de atuação regulatória, fiscalizatória e administrativa com foco na segurança operacional.

# Sumário

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Capítulo I: Da finalidade e escopo do PSOE-ANAC</b>   | <b>5</b>  |
| <b>Capítulo II: Das responsabilidades da ANAC na supervisão da segurança operacional da aviação civil brasileira</b>                       | <b>7</b>  |
| <b>Capítulo III: Das diretrizes, objetivos e metas de desempenho da segurança operacional para a indústria da aviação civil brasileira</b> | <b>10</b> |
| <b>Capítulo IV: Da supervisão da segurança operacional</b>   | <b>12</b> |
| <b>Capítulo V: Da política de tratamento de violações</b>  | <b>14</b> |
| <b>Capítulo VI: Da investigação de acidente e incidente</b>  | <b>15</b> |
| <b>Capítulo VII: Do Sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO)</b>   | <b>16</b> |
| <b>Capítulo VIII: Do gerenciamento de riscos à segurança operacional pela ANAC</b>   | <b>21</b> |
| <b>Capítulo IX: Da garantia da segurança operacional</b>   | <b>25</b> |
| <b>Capítulo X: Da promoção da segurança operacional</b>  | <b>29</b> |

# Capítulo I

## Da finalidade e escopo do PSOE-ANAC

Art. 1º Este Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC), que é parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), estabelece a política e as diretrizes de segurança operacional da Agência, orientando o planejamento e a execução de suas atribuições na área de segurança operacional, conforme definidas em lei.

Art. 2º Este PSOE-ANAC deve orientar a atuação da ANAC sobre a segurança operacional da aviação civil sob sua jurisdição, no âmbito de suas competências, no sentido de:

- I. assegurar que o Estado brasileiro possua um sistema de supervisão da segurança operacional adequado ao contexto da indústria da aviação civil brasileira, observadas as competências da Agência;
- II. apoiar a atuação coordenada entre a ANAC e COMAER, em suas respectivas funções de gerenciamento de riscos e de melhoria contínua da segurança operacional da aviação civil;
- III. incorporar à regulamentação da indústria da aviação civil requisitos que permitam a avaliação do desempenho da segurança operacional;
- IV. desenvolver, implantar e executar o monitoramento e a mensuração do desempenho de segurança operacional da indústria da aviação civil brasileira;
- V. apoiar o desenvolvimento, a operacionalização e a melhoria contínua dos Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) dos Provedores de Serviço de Aviação Civil (PSAC), bem como assegurar sua interação com os sistemas da Agência; e
- VI. orientar a atuação dos colaboradores da ANAC no que tange ao planejamento, desenvolvimento, operacionalização, manutenção, monitoramento, revisão e melhoria contínua do PSOE-ANAC nos seus aspectos internos e interfaces com os SGSO implementados nos PSAC.

Art. 3º Este PSOE-ANAC também estabelece as diretrizes para a indústria da aviação civil brasileira, no que se refere à segurança operacional, estando em consonância com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

Parágrafo único. Os detalhamentos relativos aos requisitos específicos a cada segmento da indústria da aviação mencionada no caput deste artigo devem ser publicados em instrumentos normativos complementares.

Art. 4º Com o intuito de garantir o exercício adequado de suas funções no que tange à segurança operacional, a ANAC deve dispor de:

- I. estrutura organizacional apropriada para o exercício da supervisão e gerenciamento da segurança operacional da aviação civil, na qual são claramente estabelecidas funções e responsabilidades específicas;
- II. recursos, incluindo-se os financeiros, humanos, tecnológicos e de infra-estrutura; e
- III. instrumentos normativos que suportem o exercício de suas funções.

Art. 5º A política e as diretrizes estabelecidas neste PSOE-ANAC abrangem as estruturas legais, normativas, organizacionais, técnicas, financeiras e processuais da ANAC requeridas para o pleno exercício das atividades de normatização, certificação e fiscalização da segurança operacional da indústria da aviação civil brasileira, no âmbito de suas competências.

Parágrafo único. A ANAC deve realizar o monitoramento e a avaliação contínua da conformidade dessas estruturas com as normas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em particular aquelas expressas nos Anexos 1, 6, 8, 14 e 19, conforme aplicável.

Art. 6º A ANAC deve aprimorar este Programa continuamente, bem como mantê-lo atualizado em relação ao contexto da indústria da aviação civil brasileira, revisando-o conforme necessário.

Art. 7º A ANAC deve manter um plano de gerenciamento de crise que contemple a coordenação de suas atividades em casos de circunstâncias excepcionais que possam impactar de modo adverso a segurança operacional da aviação civil.

## Capítulo II

### **Das responsabilidades da ANAC na supervisão da segurança operacional da aviação civil brasileira**

#### **Seção I** **Da legislação da segurança operacional**

Art. 8º O arcabouço da legislação nacional para supervisão do gerenciamento da segurança operacional de responsabilidade da ANAC se compõe, mas não se limita a:

- I. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica;
- II. Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.
- III. Decreto Nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- IV. Decreto Nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências; e
- V. Resolução Nº 110, de 15 de setembro de 2009 da ANAC, que altera o Regimento Interno da ANAC, incluindo alterações posteriores.

Parágrafo único. Esta legislação é complementada pelos requisitos constantes nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) ou equivalentes, bem como pelos métodos aceitáveis de cumprimento desses requisitos presentes nas Instruções Suplementares (IS) ou equivalentes.

#### **Seção II** **Das responsabilidades da ANAC quanto ao gerenciamento da segurança operacional**

Art. 9º A ANAC, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo e no exercício de suas competências, observa e implementa as políticas e diretrizes estabelecidas pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) e pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC).

Art. 10. O Diretor-Presidente é responsável pelas atividades da ANAC em relação à supervisão e ao gerenciamento da segurança operacional, incluindo a responsabilidade primária por:

- I. planejar, desenvolver, operacionalizar, manter, monitorar, revisar, analisar criticamente e melhorar continuamente o PSOE-ANAC;
- II. assegurar a existência e alocação de recursos financeiros, humanos, tecnológicos e de infraestrutura necessários à efetiva operacionalização do PSOE-ANAC;
- III. fomentar ações voltadas à divulgação do PSOE-ANAC e iniciativas de promoção da segurança operacional correlatas;

Art. 11. A Diretoria Colegiada da ANAC é responsável por:

- I. assegurar que os objetivos deste PSOE sejam alcançados;
- II. acompanhar a operacionalização do PSOE-ANAC visando sua melhoria contínua;
- III. aprovar a regulação das atividades da aviação civil tendo em vista o interesse da segurança operacional, considerando as diretrizes expostas neste Programa e os acordos internacionais relacionados celebrados pelo Brasil;
- IV. estabelecer e monitorar o Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO); e
- V. orientar os setores pertinentes da ANAC para que planejem, organizem, desenvolvam, controlem, promovam, aprimorem e estimulem continuamente a segurança operacional, com suporte dos órgãos de assistência direta e imediata da Diretoria.

Art. 12. As Superintendências, como órgãos executivos, são responsáveis por coordenar o desenvolvimento, a operacionalização, a manutenção e a melhoria contínua do PSOE-ANAC em suas áreas de atuação.

Art. 13. Respeitadas as suas áreas de atuação, os Superintendentes são responsáveis por:

- I. implementar as ações necessárias de forma a atingir os objetivos e metas estabelecidos por este PSOE-ANAC e em demais instrumentos normativos relacionados;
- II. assegurar a disponibilidade de um quadro de colaboradores, devidamente capacitados, para o exercício das atividades de supervisão e gerenciamento da segurança operacional;
- III. assegurar que sejam incluídos nos processos de certificação e vigilância continuada dos PSAC a verificação do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO, conforme aplicável;

- IV. supervisionar a segurança operacional dos PSAC, incluindo a verificação do desempenho da segurança operacional estabelecido em seus respectivos SGSO;
- V. avaliar a implementação dos processos de gerenciamento de risco por parte dos PSAC;
- VI. assegurar a efetiva implementação dos processos internos de gerenciamento de risco;
- VII. assegurar a análise e a incorporação, onde couber, das recomendações de segurança operacional emitidas pelo órgão investigador de acidentes aeronáuticos aos regulamentos, processos, procedimentos e demais atividades sob sua responsabilidade; e
- VIII. estabelecer programas de eventos para a promoção da segurança operacional, visando à divulgação do PSOE-ANAC e de assuntos e informações de segurança operacional relevantes para o desempenho das atividades da ANAC.

Art. 14. A implementação do PSOE-ANAC, bem como as mudanças ao referido programa, deve ocorrer de forma coordenada e harmonizada entre os diversos setores da ANAC que desenvolvam e operacionalizem processos e atividades a ele relacionados.

## Capítulo III

### **Das diretrizes, objetivos e metas de desempenho da segurança operacional para a indústria da aviação civil brasileira**

#### **Seção I** **Das diretrizes da ANAC para a segurança operacional**

Art. 15. São diretrizes da ANAC, no âmbito da segurança operacional da aviação civil brasileira:

- I. garantir que a ANAC possua o arcabouço regulatório requerido para o exercício da regulação e fiscalização da segurança operacional;
- II. assegurar que a aviação civil, no escopo de atuação da ANAC, alcance e mantenha um nível aceitável de desempenho da segurança operacional, observando os requisitos estabelecidos pela regulamentação nacional e em referências internacionais;
- III. atuar em colaboração com a indústria da aviação civil e com o COMAER, promovendo a harmonização entre as organizações no que diz respeito às suas funções e responsabilidades relativas ao gerenciamento de riscos à segurança operacional;
- IV. realizar o monitoramento e a mensuração do desempenho da segurança operacional alcançado pela indústria da aviação civil brasileira;
- V. priorizar a alocação de recursos e esforços da Agência em função dos resultados da avaliação dos riscos à segurança operacional por ela identificados;
- VI. coordenar e melhorar continuamente suas funções no que tange à supervisão e ao gerenciamento da segurança operacional;
- VII. executar as atividades de sua competência de forma a viabilizar a implementação dos respectivos SGSO dos PSAC; e
- VIII. promover a interação entre os setores que compõem a indústria da aviação civil brasileira.

#### **Seção II** **Dos objetivos e metas de desempenho da segurança operacional**

Art. 16. Como fator determinante para o desempenho do gerenciamento da segurança operacional exercido pela ANAC, a Diretoria da Agência deve estabelecer e comunicar:

- I. os objetivos e metas de desempenho da segurança operacional para a indústria da aviação civil brasileira, orientados pelas diretrizes estabelecidas neste Programa;
- II. o planejamento para a supervisão da segurança operacional que considere os objetivos e metas de desempenho da segurança operacional e determine os recursos e processos operacionais necessários ao alcance de tais objetivos e metas; e
- III. os parâmetros para análise crítica dos resultados alcançados pela

super- visão da segurança operacional, com relação aos objetivos e metas de desempenho estipulados.

Parágrafo único. A regulação deverá orientar e garantir o crescimento sustentável da indústria da aviação civil, com base no equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional.

Art. 17. O planejamento de que trata o art. 16, II, em consonância com o Planejamento Estratégico da ANAC, deve subsidiar a elaboração do Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO-ANAC), conforme estabelecido no art. 77, em particular, no que diz respeito à definição das ações estratégicas da Agência que visam o alcance dos objetivos da segurança operacional.

Art. 18. Com base nos parâmetros do art. 16, III, a ANAC deve realizar a análise crítica dos resultados alcançados pela supervisão da segurança operacional por meio de um conjunto de indicadores que seja capaz de representar:

- I. o nível de desempenho da segurança operacional alcançado pelos entes regulados, em função da eficácia das abordagens de gerenciamento de riscos operacionais por eles adotadas; e
- II. a efetividade das ações da Agência para mitigar e controlar os riscos por ela identificados em seu contexto interno e no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado.

Art. 19. Compete à Diretoria da ANAC e às Superintendências:

- I. analisar criticamente os resultados alcançados pela supervisão da segurança operacional; e
- II. definir, de forma coordenada e harmonizada com os demais setores pertinentes da Agência, os parâmetros e indicadores para a análise crítica dos resultados de que trata o inciso I deste artigo.

Art. 20. O conjunto de indicadores de que trata o art. 18 deve ser utilizado pela ANAC para mensuração e monitoramento do Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO).

Art. 21. A ANAC deve analisar criticamente os resultados das ações adotadas para o alcance dos objetivos e metas de desempenho da segurança operacional e rever essas ações caso os indicadores evidenciem tendências desfavoráveis ao cumprimento dos objetivos e metas estipulados.

Art. 22. O estabelecimento dos limites mensuráveis para os indicadores e prazos para o alcance dos objetivos constituem as metas de desempenho da segurança operacional a serem monitoradas pela ANAC.

Art. 23. O NADSO deve ser formalizado em instrumento normativo apropriado especificamente elaborado para este fim, aprovado pela Diretoria da ANAC.

# Capítulo IV

## Da supervisão da segurança operacional

Art. 24. A ANAC deve manter o Sistema de Supervisão da Segurança Operacional (SSSO) com o objetivo de:

- I. promover a adoção das normas e recomendações contidas nos Anexos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) relacionados à segurança operacional, assim como de suas diretrizes associadas constantes dos documentos relacionados, conforme avaliação de aplicabilidade da Agência; e
- II. assegurar que a indústria da aviação civil brasileira seja capaz de prover um nível de segurança operacional igual, ou melhor, àquele definido pelas normas e recomendações da OACI.

Art. 25. O Sistema de Supervisão da Segurança Operacional da ANAC, com base nos oito elementos críticos da supervisão da segurança operacional da OACI, deve garantir:

- I. a efetiva participação da ANAC no processo de elaboração da legislação básica de aviação, visando contribuir para o estabelecimento do amparo legal necessário para o exercício das funções de supervisão da segurança operacional;
- II. a elaboração e revisão de regulamentos de forma a estabelecer requisitos de segurança operacional, suportados pela legislação básica, que assegurem a existência de normas e procedimentos para as atividades aeronáuticas relacionadas com a operação, os produtos, os serviços, os equipamentos e a infraestrutura;
- III. a provisão de recursos humanos e financeiros necessários e suficientes ao cumprimento de suas funções em relação à supervisão da segurança operacional;
- IV. o estabelecimento de requisitos de competência e experiência para o pessoal técnico da Agência que desempenhe funções de supervisão de segurança operacional, assim como a provisão do treinamento apropriado para manter e aprimorar sua competência em nível adequado, incluindo treinamento inicial e recorrente;
- V. a provisão de material de orientação técnica, ferramentas e informações críticas de segurança operacional ao pessoal técnico, conforme aplicável, de forma a permitir que estes desempenhem suas funções de supervisão de acordo com os requisitos estabelecidos e de forma padronizada. Essa provisão inclui:
  - a. orientação técnica pela ANAC para a indústria na adoção e cumprimento dos requisitos previstos nos regulamentos; e
  - b. instruções e/ou outros instrumentos normativos aplicáveis.
- VI. o estabelecimento e implementação de processos e procedimentos para assegurar que o pessoal e as organizações que desempenhem atividades na

aviação civil atendam aos requisitos estabelecidos antes que recebam consentimento para exercer os privilégios de uma licença, certificado, registro, autorização e/ ou aprovação para conduzir a atividade em questão;

- VII. o estabelecimento e implementação de processos e procedimentos para garantir que sejam executadas as atividades de vigilância continuada, incluindo inspeções e auditorias, para proativamente assegurar que os detentores de licenças, certificados, autorizações e/ou aprovações atendam continuamente aos requisitos estabelecidos e operem com os níveis adequados de competência e segurança operacional requeridos para o desempenho da atividade para a qual tenham sido licenciados, certificados, autorizados e/ou aprovados. Esses processos e procedimentos devem incluir a supervisão de pessoal credenciado;
- VIII. o estabelecimento e implementação de processos e procedimentos para assegurar que sejam resolvidas deficiências identificadas pela ANAC ou outra autoridade competente que impactem na segurança operacional da aviação civil brasileira. Estes processos e procedimentos devem incluir, sem se limitar:
- a. o tratamento de recomendações recebidas;
  - b. a resolução de conflitos identificados; e
  - c. a adoção de medidas coercitivas apropriadas.

Art. 26. A supervisão de segurança operacional exercida pela ANAC deve levar em consideração elementos prescritivos e de desempenho na avaliação do atendimento aos requisitos de segurança operacional por parte dos entes regulados.

Art. 27. A supervisão de segurança operacional exercida pela ANAC deve ser capaz de identificar a degradação das condições técnicas e financeiras, conforme aplicável, requeridas para garantir a segurança operacional nas atividades realizadas pelos entes regulados.

Art. 28. O planejamento para a revisão e melhoria do Sistema de Supervisão da Segurança Operacional deve ser formalizado no Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO-ANAC).

## Capítulo V

### Da política de tratamento de violações

Art. 29. Os setores da ANAC responsáveis pela regulação e fiscalização da aviação civil brasileira devem definir ementários que permitam a interpretação dos requisitos para fins coercitivos, identificando o enquadramento das condições verificadas e os casos em que eles se aplicam.

Art. 30. A ANAC deve estabelecer condições e circunstâncias sob as quais os PSAC seriam permitidos lidar e resolver internamente deficiências específicas em relação ao cumprimento aos regulamentos, no âmbito de seus respectivos SGSO, com a condição mínima de que comprovem à Agência a efetividade das ações corretivas aplicadas.

Art. 31. A ANAC deve requerer que os entes regulados forneçam evidências de que conseguem identificar deficiências em relação ao cumprimento aos requisitos de segurança operacional e ocorrência de infrações ao Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), bem como propor ações corretivas eficazes que visem à mitigação dos riscos que elas representam para a segurança operacional em suas atividades.

Art. 32. A ANAC, em resposta aos riscos identificados no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, deve:

- I. impor ações coercitivas contra os entes regulados que infringirem a legislação, em especial aqueles que o fazem de forma reiterada ou deliberada;
- II. realizar ações de promoção da segurança operacional, acompanhar e orientar aqueles que demonstrarem comprometimento com a solução das deficiências; e
- III. estabelecer parâmetros para a distinção entre violações e erros, bem como estabelecer e executar as ações administrativas pertinentes em cada caso.

## Capítulo VI

### Da investigação de acidente e incidente

Art. 33. Este PSOE-ANAC assume como premissa a existência de estruturas e processos, independentes da ANAC, para conduzir as investigações de acidentes e de incidentes aeronáuticos por parte do Estado brasileiro.

Art. 34. As análises técnico-científicas da investigação de ocorrências aeronáuticas devem ser utilizadas pela ANAC como fonte de dados e informações para o processo de gerenciamento do risco à segurança operacional da aviação civil.

Art. 35. A ANAC deve:

- I. estabelecer e documentar procedimentos específicos descrevendo o modo como serão tratadas internamente à Agência as recomendações emitidas pelos processos de investigação de acidentes, de forma a garantir que todas as ações pertinentes sejam efetivamente implementadas;
- II. solicitar ao órgão investigador a participação na comissão de investigação nos acidentes e incidentes aeronáuticos, sempre que for de interesse da Agência, de forma a identificar eventuais lacunas e oportunidades de melhoria nas áreas de atuação da ANAC que possam estar associadas aos eventos em questão e adotar as ações corretivas pertinentes;
- III. consolidar informações, dados, pareceres e análises de risco elaboradas pelos setores internos responsáveis pela vigilância operacional e de mercado, e/ou fornecidas por entes externos, concernentes a acidentes ou outros eventos de segurança operacional.

## Capítulo VII

### Do Sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO)

#### Seção I Dos objetivos da implementação do SGSO

Art. 36. Como parte do gerenciamento da segurança operacional da aviação civil brasileira, a ANAC deve requerer a implementação e manutenção de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) nos PSAC listados no art. 43.

Art. 37. A implementação do SGSO nos PSAC tem por objetivo a incorporação de princípios e ferramentas de gestão organizacional às atividades por eles desenvolvidas, de acordo com os regulamentos de segurança operacional aplicáveis.

Art. 38. A aplicação desses princípios e ferramentas de gestão organizacional deve produzir como resultado mensurável a mitigação e controle eficaz dos riscos operacionais dos PSAC, condição requerida para obtenção e revalidação de suas certificações ou autorizações, conforme aplicável.

Art. 39. O SGSO requerido pela ANAC deve:

- I. estabelecer a política e os objetivos da organização para a segurança operacional;
- II. estabelecer as metas e indicadores de desempenho da segurança operacional que permitam avaliar o alcance dos objetivos da segurança operacional;
- III. estabelecer a estrutura organizacional e os responsáveis pela implementação, manutenção e melhoria contínua do sistema;
- IV. identificar os perigos e avaliar os riscos operacionais a eles associados;
- V. aplicar ações corretivas e preventivas desenvolvidas a partir dos riscos operacionais avaliados, bem como avaliar a efetividade dessas ações;
- VI. executar supervisão permanente das atividades da organização, de modo a garantir a segurança operacional requerida;
- VII. planejar e realizar periodicamente avaliações internas ou auditorias do SGSO, visando sua adequação ao contexto operacional da organização e a melhoria contínua dos níveis de desempenho da segurança operacional;
- VIII. assegurar que as pessoas envolvidas com atividades sensíveis para a segurança operacional possuam as competências necessárias e estejam cientes de suas responsabilidades;
- IX. comunicar os resultados relativos ao desempenho da segurança operacional, bem como disseminar informações que aprimorem a cultura da segurança operacional da organização;
- X. gerar e organizar documentos e registros que forneçam evidências do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO; e

- XI. atender a quaisquer outros requisitos específicos de SGSO estabelecidos em instrumentos normativos aplicáveis aos PSAC.

Art. 40. As Superintendências devem estabelecer, de forma coordenada e harmonizada entre si, os critérios para a elaboração de métodos aceitáveis de cumprimento com os requisitos de SGSO, conforme as particularidades de cada categoria de PSAC.

Parágrafo único. Os critérios mencionados no caput deste artigo devem ser definidos em instrumento normativo aplicável, levando em consideração o porte organizacional e a complexidade das atividades exercidas pelos PSAC, o nível dos riscos associados às suas atividades, bem como as responsabilidades da ANAC em relação aos usuários dos serviços por eles prestados.

Art. 41. A ANAC deve definir, em instrumento normativo aplicável, o método de aceitação dos Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional dos Provedores de Serviço da Aviação Civil (PSAC) por ela regulados, levando em conta o porte destes provedores e a complexidade das atividades por eles exercidas.

## **Seção II** **Da Estruturação do SGSO**

Art. 42. A estruturação do SGSO deve possuir, no mínimo, os seguintes componentes e elementos:

- I. Componente 1 – Política e objetivos da segurança operacional;
  - a. Elemento 1.1 – Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção;
  - b. Elemento 1.2 – Responsabilidade primária acerca da segurança operacional;
  - c. Elemento 1.3 – Designação do pessoal-chave de segurança operacional;
  - d. Elemento 1.4 – Coordenação do Plano de Resposta à Emergência; e
  - e. Elemento 1.5 – Documentação do SGSO.
- II. Componente 2 – Gerenciamento de riscos à segurança operacional;
  - a. Elemento 2.1 – Processo de identificação de perigos; e
  - b. Elemento 2.2 – Processo de avaliação e controle de riscos.
- III. Componente 3 – Garantia da segurança operacional;
  - a. Elemento 3.1 – Processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;
  - b. Elemento 3.2 – Processo de gerenciamento de mudanças; e
  - c. Elemento 3.3 – Processo de melhoria contínua do SGSO.
- IV. Componente 4 – Promoção da segurança operacional;
  - a. Elemento 4.1 – Treinamento e qualificação; e
  - b. Elemento 4.2 – Divulgação do SGSO e da comunicação acerca da segurança operacional.

## Seção III

### Da Aplicabilidade e Escalabilidade do SGSO

Art. 43. Como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO é requerida dos seguintes PSAC:

- I. Aeroclubes, escolas de aviação civil e centros de treinamento de aviação civil que estejam expostos a riscos à segurança operacional durante a prestação de seus serviços, certificados, respectivamente, segundo o RBHA 140, o RBHA 141 (ou regulamentos que vierem a substituí-los) e o RBAC 142;
- II. Operadores regidos pelos RBAC 121 e RBAC 135 detentores de Certificado de Empresa de Transporte Aéreo segundo o RBAC 119;
- III. [\(Revogado pela Resolução nº 716, de 13.06.2023\)](#)
- IV. Detentores de Certificado de Manutenção de Produtos Aeronáuticos emitidos segundo o RBAC 145 que prestem serviços aos PSAC apresentados nos incisos I, II ou III deste artigo;
- V. Organizações responsáveis pelo projeto de tipo de aeronaves, motores de aeronaves e hélices, ou pela fabricação de tais produtos aeronáuticos, conforme o RBAC nº 21; [\(Redação dada pela Resolução nº 785, de 15.12.2025\)](#)
- VI. Aeródromos civis públicos sujeitos à aplicabilidade do RBAC 139; e
- VII. Outros PSAC cuja aplicabilidade do SGSO seja definida como necessária pela Diretoria.

Parágrafo único. Quando os serviços de manutenção forem executados pelos próprios PSAC citados no inciso II do caput deste artigo, conforme o limite autorizado em suas Especificações Operativas, ou por outras organizações não passíveis de certificação segundo o RBAC 145, a contratação, o acompanhamento, a avaliação e a aceitação desses serviços devem fazer parte do escopo do SGSO desses PSAC.

Art. 44. Com o propósito de promover a implementação do SGSO nos PSAC de modo compatível com seus diferentes contextos operacionais, serão definidos pela ANAC critérios de escalabilidade do SGSO, com base no porte dessas organizações e complexidade das suas atividades.

Parágrafo único. Cabe às Superintendências estabelecer, de forma coordenada e harmonizada entre si, os critérios mencionados no caput deste artigo, a serem incorporados nos Regulamentos ou Instruções Suplementares, conforme aplicável.

Art. 45. Independentemente da escalabilidade do SGSO, seu escopo deve abranger todas as atividades do PSAC aprovadas ou autorizadas pela ANAC.

Parágrafo único. Quaisquer modificações nas atividades devem desencadear a revisão do escopo do SGSO, e sua adequação, conforme necessário.

Art. 46. Para fins de harmonização da implementação, operacionalização e manutenção do SGSO, bem como para priorização de seu acompanhamento por parte da ANAC, os PSAC descritos no art. 43 deste documento são agrupados nos seguintes segmentos:

- I. Segmento I: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 121, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento; e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;
- II. Segmento II: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;
- III. Segmento III: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de grande porte / alta complexidade e pelo RBAC 121, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;
- IV. Segmento IV: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de médio porte / média complexidade, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;
- V. Segmento V: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de pequeno porte / baixa complexidade, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento; e

VI. [\(Revogado pela Resolução nº 716, de 13.06.2023\)](#)

- VII. Segmento VII: tráfego da aviação geral de instrução (aeroclubes, escolas de aviação civil e centros de treinamento de aviação civil), envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelos RBHA 140 e 141 (ou regulamentos que vierem a substituí-los) e pelo RBAC 142, respectivamente; provedores de serviços de manutenção por eles utilizados e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento.

Parágrafo único. O SGSO a ser implementado pelos PSAC que compõem cada um dos segmentos apresentados no caput deste artigo deve permitir e favorecer a comunicação eficaz entre seus sistemas, visando ao intercâmbio de dados, informações, experiências e soluções de problemas inerentes às suas interações para a prestação de serviços.

Art. 47. As Superintendências deverão estabelecer em instrumento normativo específico quais estratégias de gerenciamento da segurança operacional serão utilizadas para a regulação e fiscalização dos entes regulados não contemplados no art. 43.

## Capítulo VIII

### Do gerenciamento de riscos à segurança operacional pela ANAC

Art. 48. A ANAC deve estabelecer uma abordagem sistemática de gerenciamento de riscos à segurança operacional para identificar, avaliar e mitigar os riscos inerentes ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, e ao seu próprio ambiente organizacional.

Art. 49. O impacto gerado pela adoção da abordagem sistemática utilizada pela ANAC para o gerenciamento de riscos deve ser o aprimoramento de sua capacidade de regulação e fiscalização da segurança operacional sobre a aviação civil brasileira, considerando o porte e a complexidade das operações aéreas.

Art. 50. A abordagem sistemática de gerenciamento de riscos de que trata o art. 48 é constituída de:

- I. diretrizes para o gerenciamento de riscos estabelecidos pela ANAC e os resultados desse processo;
- II. responsabilidades dos gestores e demais colaboradores da ANAC com relação ao gerenciamento de riscos;
- III. estrutura organizacional da ANAC compatível com a atuação direcionada pelo gerenciamento de riscos; e
- IV. processos documentados de avaliação e tratamento dos riscos característicos do ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC, bem como do ambiente organizacional da ANAC.

Art. 51. Dentre as diretrizes e resultados para o gerenciamento de riscos encontram-se:

- I. estabelecer os requisitos relacionados ao processo de gerenciamento de riscos a serem adotados pelos PSAC para os quais seja requerida a implementação do SGSO;
- II. realizar o acompanhamento das metas de desempenho da segurança operacional estabelecidas pelos PSAC para os quais seja requerida a implementação do SGSO;
- III. realizar a avaliação e atuação direta ou indireta sobre os riscos inerentes às atividades de PSAC e entes regulados, independentemente da implementação do SGSO;
- IV. priorizar a atuação da ANAC com base nos dados e informações provenientes de seu processo de gerenciamento de riscos e de seus processos da garantia da segurança operacional; e
- V. assegurar que as ações corretivas e preventivas sejam eficazes na mitigação e controle dos riscos à segurança operacional.

Art. 52. As responsabilidades dos gestores e demais colaboradores da ANAC com relação ao gerenciamento de riscos devem ser especificadas em instrumento normativo aplicável, de forma padronizada entre as unidades organizacionais da Agência.

Art. 53. A estrutura organizacional da ANAC dever ser tal que viabilize a eficácia e a eficiência dos mecanismos de consulta e comunicação dos dados e informações de segurança operacional resultantes de seu processo de gerenciamento de riscos, visando a tempestividade e o aprimoramento dos processos de tomada de decisão com foco em segurança operacional.

Art. 54. Os processos de avaliação e tratamento dos riscos característicos do ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC devem ser desenvolvidos, aplicados e aprimorados de forma harmonizada pelas aéreas técnicas da ANAC.

Art. 55. Os processos de elaboração, revisão e atualização de regulamentos e de- mais instrumentos normativos com foco na segurança operacional devem incluir análises para identificação dos riscos que poderão gerar, bem como considerar os resultados da abordagem sistemática do gerenciamento de riscos.

Parágrafo único. Em função do disposto neste artigo, os regulamentos e demais instrumentos normativos devem conter provisões específicas para a mitigação e controle dos riscos identificados pela ANAC no ambiente operacional por ela fiscalizado, a fim de garantir a eficácia e a eficiência da regulação enquanto mecanismo primário da ANAC para o controle dos riscos operacionais.

Art. 56. O gerenciamento de riscos deve ser adotado pela ANAC como ferramenta de auxílio às tomadas de decisões estratégicas necessárias à mitigação e controle dos riscos, direcionadas ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, bem como à sua capacidade de atuação como órgão regulador.

§ 1º Com relação ao ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC devem ser avaliados e tratados prioritariamente os seguintes riscos:

- I. evidências de degradação das condições requeridas para a manutenção da certificação ou autorização das atividades dos PSAC e demais entes regulados;
- II. reincidência de não conformidades e violações nas atividades dos PSAC e demais entes regulados; e
- III. identificação de comportamentos ou práticas operacionais cujos resultados impactam negativamente na segurança operacional.

§ 2º Com relação à capacidade de atuação da ANAC devem ser avaliados e tratados prioritariamente os seguintes riscos:

- I. falhas na capacidade de detecção de não conformidades e violações relacionadas às atividades de operação de aeronaves, manutenção de aeronaves, bem como de qualificação de pessoal operacional;
- II. deficiências na atuação de pessoas ou organizações credenciadas pela ANAC;
- III. ineficácia ou aplicação incorreta da regulamentação; e
- IV. falhas no cumprimento das atribuições legais e regimentais.

## **Seção I**

### **Do processo de gerenciamento de riscos à segurança operacional pela ANAC**

Art. 57. O processo de gerenciamento dos riscos à segurança operacional adotado pela ANAC é composto das seguintes fases:

- I. identificação dos perigos;
- II. análise das causas e consequências dos perigos;
- III. avaliação dos riscos associados às consequências dos perigos;
- IV. proposição das ações de mitigação, eliminação e controle dos riscos; e
- V. avaliação da eficácia das ações implementadas.

Art. 58. O processo de gerenciamento de riscos à segurança operacional adotado pela ANAC deve desencadear as seguintes iniciativas:

- I. avaliação das recomendações do órgão investigador de acidentes, e eventuais ações corretivas, no sentido de evitar a recorrência de condições ou fatos que já provocaram acidentes ou incidentes graves;
- II. acompanhamento do ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC, visando à identificação de perigos e condições latentes, e a implementação de ações corretivas ou preventivas sob responsabilidade da ANAC; e
- III. identificação dos PSAC e demais entes regulados que representem riscos intoleráveis para o ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC, a serem prioritariamente fiscalizados.

Art. 59. Os PSAC e entes regulados de que trata o art. 58, III, devem propor ações mitigadoras para a ANAC, e devem ser acompanhados pelos setores responsáveis pela fiscalização, de forma a garantir a eficácia das medidas mitigadoras de risco adotadas.

Art. 60. Para a operacionalização do processo de gerenciamento do risco à segurança operacional a ANAC deve estabelecer meios capazes de registrar, tratar e monitorar dados e informações relativas aos perigos e riscos, bem como gerar relatórios gerenciais que permitam a avaliação da eficácia do referido processo.

Parágrafo único. Devem ser registrados, tratados e monitorados:

- I. perigos e condições latentes identificados no ambiente operacional e respectivas medidas corretivas e preventivas adotadas pela ANAC para a mitigação e controle dos riscos;
- II. relatos de segurança operacional classificados como mandatórios, voluntários, anônimos ou identificados; e
- III. dados ou informações provenientes de outras fontes que sejam julgadas relevantes para o processo de gerenciamento de risco.

Art. 61. Os detalhes relativos ao desenvolvimento e operacionalização do processo de gerenciamento de riscos devem constar em instrumentos normativos apropriados, de forma a garantir a padronização da terminologia, dos procedimentos e das ações adotadas pelas diversas áreas da ANAC.

## **Seção II**

### **Das responsabilidades pelo gerenciamento de risco à segurança operacional na ANAC**

Art. 62. O gerenciamento de riscos à segurança operacional no âmbito da ANAC é realizado pela Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e pelas Superintendências responsáveis pela regulação e fiscalização da indústria da aviação civil, suportadas pelas áreas pertinentes da Agência.

Art. 63. Cabe à Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e às Superintendências planejar e coordenar, de forma harmonizada, as ações de mitigação e controle de riscos identificados no contexto interno e externo à ANAC, conforme estabelecido nos art. 56.

Art. 64. Cabe à Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e às Superintendências avaliar, de forma coordenada e harmonizada entre si, a eficácia das ações mitigadoras de riscos implementadas, bem como comunicar os resultados alcançados aos gestores interessados.

# Capítulo IX

## Da garantia da segurança operacional

### Seção I Dos processos da garantia da segurança operacional

Art. 65. Sob o componente da garantia da segurança operacional a ANAC deve estabelecer processos relacionados ao monitoramento do alcance dos objetivos da segurança operacional, bem como à manutenção e melhoria contínua do PSOE-ANAC.

Parágrafo único. Devem estar cobertos pela garantia da segurança operacional do PSOE-ANAC os seguintes processos:

- I. monitoramento e medição do desempenho da supervisão da segurança operacional realizada pela ANAC;
- II. monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira;
- III. suporte ao processo decisório da Agência em relação à segurança operacional;
- IV. priorização das fiscalizações com base em riscos;
- V. adequação dos acordos internacionais relacionados à segurança operacional;
- VI. melhoria contínua do PSOE-ANAC;
- VII. gerenciamento de mudanças no âmbito da Agência; e
- VIII. auditorias internas do PSOE-ANAC.

Art. 66. O monitoramento de que trata o art. 65, I, consiste na avaliação periódica pela ANAC de seus processos internos e dos resultados alcançados pela sua atuação sobre o ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, visando à manutenção e a melhoria de sua capacidade de atuação.

Parágrafo único. Cabe às áreas responsáveis pelas atividades de fiscalização avaliar a eficácia de sua atuação sobre situações consideradas como adversas à segurança operacional, buscando apoio e interação de outras áreas da ANAC, conforme necessário.

Art. 67. A ANAC deve monitorar e medir continuamente os níveis de desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira, com base no estabelecimento de metas e indicadores, direcionando a atuação da fiscalização da Agência em função dos riscos à segurança operacional.

Parágrafo único. De forma a atender este direcionamento, cabe às áreas responsáveis pela fiscalização acompanhar o desempenho da segurança operacional dos PSAC.

Art. 68. O monitoramento e a medição de que tratam o art. 65, I e II, devem gerar dados e informações relevantes ao processo decisório da ANAC, inclusive para a revisão dos objetivos estratégicos para a segurança operacional.

Parágrafo único. O monitoramento e a medição do desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira devem apoiar o acompanhamento das metas e indicadores que compõem o NADSO da aviação civil brasileira no âmbito de atuação da ANAC.

Art. 69. O direcionamento dos recursos e esforços de fiscalização em função dos riscos avaliados pela ANAC deve ser embasado pela análise crítica de indícios de degradação das condições necessárias para garantir um nível aceitável de desempenho da segurança operacional nas atividades dos PSAC.

Parágrafo único. A análise crítica de que trata este artigo deve ser formalmente documentada.

Art. 70. Os acordos internacionais que têm impacto sobre a segurança operacional devem ser periodicamente avaliados pela ANAC, de forma a garantir que sejam mantidos os padrões de segurança operacional da indústria da aviação civil brasileira.

Parágrafo único. Cabe às áreas técnicas da Agência que fornecem subsídios para a celebração dos referidos acordos avaliar periodicamente a manutenção desses padrões, apontando a necessidade de ajustes necessários.

Art. 71. A melhoria contínua do PSOE-ANAC tem por objetivo o contínuo aprimoramento do programa, bem como do desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira.

§ 1º A melhoria contínua do PSOE-ANAC deve resultar da revisão periódica pela Diretoria e pelas Superintendências dos resultados alcançados pela sua atuação no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, considerando ainda suas interações com as demais autoridades pertinentes nesse contexto.

§ 2º Visando garantir um aprimoramento constante tanto dos processos do PSOE-ANAC como da segurança operacional do País, devem ser avaliadas as oportunidades de melhoria identificadas por:

- I. auditorias externas de organismos internacionais;
- II. auditorias internas;
- III. recomendações, dados e informações obtidos através do órgão investigador de acidentes aeronáuticos;
- IV. dados e informações oriundas da avaliação de desempenho do PSOE-ANAC e do SGSO dos PSAC;
- V. dados e informações oriundos de outras fontes relevantes.

Art. 72. O gerenciamento de mudanças tem por objetivo promover uma análise prévia dos impactos das mudanças significativas que a ANAC pretenda implementar, e recomendar medidas para redução dos eventuais consequências negativas para a segurança operacional que delas possam resultar.

§ 1º Para os efeitos do disposto no caput deste artigo são consideradas mudanças significativas, mas não limitadas a:

- I. revisão da estrutura organizacional da ANAC;
- II. alterações relevantes em processos críticos para atuação da ANAC;
- III. revisão, inclusão ou revogação de regulamentos e demais instrumentos normativos; e
- IV. mudanças de política e de objetivos estratégicos.

§ 2º O processo de gerenciamento de mudanças deve consultar setores pertinentes da ANAC em suporte à identificação dos impactos mencionados no caput deste artigo.

Art. 73. A auditoria interna do PSOE-ANAC tem por objetivo a avaliação formal da implementação do referido programa e seus resultados, em conformidade com as diretrizes estabelecidas no presente documento.

Art. 74. A ANAC deve estabelecer os meios e mecanismos necessários para a coleta, armazenamento e utilização de dados e informações de segurança operacional oriundos tanto de seu ambiente interno quanto de seu ambiente externo, que constituem as entradas de seus processos da garantia da segurança operacional.

§ 1º São fontes de dados ou informações de segurança operacional para os propósitos deste artigo:

- I. relatos mandatórios;
- II. relatos voluntários;
- III. dados e informações oriundos de ocorrências aeronáuticas e eventos de segurança operacional; e
- IV. outras fontes julgadas adequadas para o aprimoramento dos processos da garantia da segurança operacional e da segurança operacional.

§ 2º Devem ser estabelecidos mecanismos de sigilo e de proteção dos dados e das informações estipuladas no § 1º deste artigo, quando aplicável.

Art. 75. A ANAC deve desenvolver iniciativas, em colaboração com a indústria da aviação civil, para o compartilhamento de dados e informações de segurança operacional.

§ 1º As iniciativas devem ter por objetivo o aprimoramento dos processos da garantia da segurança operacional;

§ 2º Devem ser estabelecidos mecanismos de sigilo e de proteção dos dados e das informações oriundos das iniciativas mencionadas no § 1º deste artigo.

Art. 76. Os detalhamentos relacionados aos processos que compõem a garantia da segurança operacional devem ser especificados e padronizados em instrumentos normativos aplicáveis.

## Seção II

### Do Plano de Supervisão da Segurança Operacional

Art. 77. Em suporte à melhoria contínua das atividades de supervisão da segurança operacional, a ANAC deve estabelecer um Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO-ANAC), conforme estabelecido no art. 28.

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.

§ 1º Essas diretrizes devem incluir a definição dos assuntos relativos à Segurança Operacional cuja demanda de criação ou revisão de normas ou procedimentos deve receber tratamento prioritário.

§ 2º Essas diretrizes devem incluir a definição dos assuntos relativos à Segurança Operacional cuja demanda 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.

Art. 79. O PSSO-ANAC deve estar vinculado ao Ciclo de Planejamento Estratégico da Agência e possuir a mesma vigência.

Parágrafo único. O PSSO-ANAC deve estabelecer as vigências de planos e programas de fiscalização específicos que poderão estar desvinculadas da vigência do próprio PSSO.

# Capítulo X

## Da promoção da segurança operacional

Art. 80. A ANAC deve promover a segurança operacional através das seguintes ações:

- I. ações de capacitação que visem o desenvolvimento de competências necessárias aos seus gestores e colaboradores para a implementação e manutenção do PSOE-ANAC;
- II. comunicação interna e externa das decisões e ações estratégicas da ANAC relacionadas ao alcance dos objetivos da segurança operacional do ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado; e
- III. disseminação interna e externa de informações relevantes para o desenvolvimento e aprimoramento da cultura de segurança operacional.

Art. 81. Devem ser garantidas pela ANAC as competências necessárias a todos os gestores e colaboradores que desempenhem funções específicas dentro do PSOE-ANAC ou em suporte à implementação e manutenção do SGSO nos PSAC.

§ 1º A ANAC deve elaborar e manter atualizado um programa de capacitação em gerenciamento da segurança operacional, de modo a garantir a manutenção das competências de seus servidores.

§ 2º A ANAC deve manter registros das ações de capacitação em gerenciamento da segurança operacional.

Art. 82. A ANAC deverá elaborar um plano para comunicação e disseminação do PSOE-ANAC.

Parágrafo único. Essas ações de comunicação e disseminação têm como objetivos, dentre outros:

- I. desenvolvimento e aprimoramento da cultura de segurança operacional;
- II. conscientização das responsabilidades individuais em relação à segurança operacional;
- III. criação de um ambiente não punitivo favorável a uma ampla troca de informações sobre segurança operacional entre a ANAC e a indústria da aviação civil brasileira;
- IV. disseminação de boas práticas de segurança operacional; e
- V. divulgação de informações que visem facilitar a implementação e manutenção do PSOE-ANAC e do SGSO dos PSAC.

Art. 83. Nos casos julgados necessários pelos setores que regulam e fiscalizam o SGSO, a ANAC deve promover ações de capacitação para facilitar o desenvolvimento de competências nos PSAC para a implementação e manutenção do SGSO.

Art. 84. Os detalhamentos relacionados aos processos que compõem a promoção da segurança operacional devem ser especificados e padronizados em instrumentos normativos aplicáveis.

