
**PROGRAMA DE SEGURANÇA
OPERACIONAL ESPECÍFICO DA
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO
CIVIL.**

PSOE-ANAC

PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL ESPECÍFICO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - PSOE-ANAC.

PREFÁCIO

De acordo com a Convenção da Aviação Civil Internacional, promovida pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, os Estados Contratantes devem estabelecer um Programa de Segurança Operacional (PSO) voltado para o alcance de um nível aceitável de segurança operacional para as atividades de aviação civil desenvolvidas sob sua jurisdição.

Alinhado com esse compromisso e considerando a distribuição de responsabilidades entre as duas autoridades responsáveis pela aviação civil no país, o Programa Brasileiro de Segurança Operacional (PSO-BR) estabelece como estratégia para a segurança operacional da aviação civil a elaboração e implantação 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, fazem parte integrante do PSO-BR.

De acordo com o Art. 3º do PSO-BR, cabe a Agência Nacional de Aviação Civil elaborar e aprovar seu PSOE contendo os requisitos para si, como órgão regulador, e para seus entes regulados nas áreas de sua competência legal, ou seja, Anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional. Com relação ao Anexo 1, restringindo-se aos seus entes regulados.

A partir da aprovação conjunta do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil - PSO-BR, em 08/01/2009, a Agência Nacional de Aviação Civil e o Comando da Aeronáutica desenvolveram seus programas específicos, considerando as orientações ali estabelecidas.

Este Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC - PSOE-ANAC contempla as diretrizes e requisitos para orientar a implantação e desenvolvimento de Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional - SGSO por parte de seus entes regulados, conforme definido no Programa de Brasileiro de Segurança Operacional e representa o compromisso da Agência Nacional de Aviação Civil pela busca de uma melhoria contínua nos níveis de segurança operacional da aviação civil brasileira

SUMÁRIO

CAPÍTULO I - DA FINALIDADE E ESCOPO	2
CAPÍTULO II - DAS RESPONSABILIDADES DA SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA	4
SEÇÃO I - DA LEGISLAÇÃO	4
SEÇÃO II - DAS RESPONSABILIDADES DA ANAC	4
CAPÍTULO III - DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES DA ANAC PARA A SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA	6
SEÇÃO I - DOS OBJETIVOS DA ANAC	6
SEÇÃO II - DAS METAS E INDICADORES	7
SEÇÃO III - DO PLANO DE SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	7
SEÇÃO IV - DO CUMPRIMENTO DO PSOE-ANAC	8
SEÇÃO V - DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE E INCIDENTE	9
SEÇÃO VI - DA IMPLANTAÇÃO DO PSOE-ANAC	10
CAPÍTULO IV - DO GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL PELA ANAC	11
SEÇÃO I - DOS RESPONSÁVEIS PELO GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL NA ANAC	11
SEÇÃO II - DO PROCESSO DE GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL PELA ANAC	12
SEÇÃO III - DOS REQUISITOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA OS PROVEDORES DE SERVIÇOS REGULADOS PELA ANAC	13
SEÇÃO IV - DA ACEITAÇÃO DE UM SGSO DE PSAC	14
SEÇÃO V - DAS EMENDAS E DO CONTROLE DE REVISÃO DO SGSO	15
SEÇÃO VI - DA APROVAÇÃO DE NÍVEIS ACEITÁVEIS DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DOS PROVEDORES DE SERVIÇO	15
SEÇÃO VII - DO PROGRAMA DE RELATO DA AVIAÇÃO CIVIL NO ÂMBITO DA ANAC (PRV-ANAC).	16
SEÇÃO VIII - DOS RELATOS DA AVIAÇÃO CIVIL SOBRE COLISÃO COM AVES	17
CAPÍTULO V - DA GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL PELA ANAC	18
SEÇÃO I - DO MONITORAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	18

SEÇÃO II - DA SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL PELA ANAC	19
SEÇÃO III - DA GESTÃO DA MUDANÇA	19
CAPÍTULO VI - DA PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL PELA ANAC	21
SEÇÃO I - CAPACITAÇÃO, COMUNICAÇÃO E DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÃO SOBRE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA SERVIDORES DA ANAC	21
SEÇÃO II - CAPACITAÇÃO, COMUNICAÇÃO E DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÃO SOBRE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA O PÚBLICO EXTERNO À ANAC	23
CAPÍTULO VII - DA COMUNICAÇÃO ENTRE OS ENTES REGULADOS PELA ANAC E A AGÊNCIA	25
SEÇÃO I - COMPROMISSO COM AS PARTES INTERESSADAS	25
SEÇÃO II - INICIATIVA ESTRATÉGICA DE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA A AVIAÇÃO CIVIL (BSSI)	25

CAPÍTULO I

DA FINALIDADE E ESCOPO

Art.1º Este Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSOE-ANAC é parte integrante do PSO-BR, devendo ser implantado, desenvolvido e controlado pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, segundo suas competências definidas em lei.

Art.2º A finalidade deste PSOE-ANAC é orientar a ação da Agência no que toca à sua missão de garantir a segurança operacional da aviação civil no país, complementando os dispositivos normativos vigentes e atendendo às recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI para o gerenciamento da segurança operacional.

Parágrafo Único - Essa orientação refere-se à atuação dos servidores da ANAC e às diretrizes e requisitos necessários à elaboração, implantação e desenvolvimento dos Sistemas de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO de seus entes regulados, complementando os dispositivos normativos vigentes.

Art.3º O Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC estabelece, ainda, as responsabilidades:

- i. da ANAC quanto à regulação das atividades da aviação civil no interesse da segurança operacional;
- ii. dos provedores de serviços da aviação civil, regulados pela ANAC, com relação à segurança operacional, fornecendo orientação para a implantação, desenvolvimento e manutenção do seu SGSO;

Art.4º Os objetivos de segurança operacional a serem estabelecidos neste PSOE-ANAC buscam alcançar Níveis Aceitáveis de Segurança Operacional (NASO) propostos para a Aviação Civil Brasileira em sua área de atuação e de acordo com sua complexidade.

Parágrafo único - O estabelecimento de NASO busca o alinhamento com as práticas recomendadas pela OACI e a adoção de uma abordagem de regulação baseada na definição de requisitos atrelados ao desempenho do gerenciamento da Segurança Operacional.

Art.5º O PSOE-ANAC tem caráter permanente, devendo ser atualizado sempre que necessário e mantido alinhado com o Programa Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Civil – PSO-BR.

Parágrafo único - As revisões devem considerar as alterações e inovações introduzidas nos padrões de segurança operacional internacionais, em particular aquelas estabelecidas por meio de acordos internacionais, dos quais o Brasil é signatário.

Art.6º A ANAC, seguindo política do Estado Brasileiro, compromete-se a cumprir as normas, padrões e práticas recomendadas (SARP) pela OACI. No entanto, quando considerar inviável ou inapropriado seguir tais disposições, a ANAC se compromete a notificar e comunicar qualquer diferença a OACI, em conformidade com o artigo 38º da Convenção da Aviação Civil Internacional.

Art.7º O Diretor-Presidente é o responsável final pela implantação, desenvolvimento, acompanhamento e atualização do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC, inclusive sobre a disponibilização dos recursos necessários para a adequada execução do Programa.

MANUTIDA

CAPÍTULO II

DAS RESPONSABILIDADES DA SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

Art.8º A ANAC é uma entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial e atua como autoridade de aviação civil, assegurando-lhe, nos termos da Lei Nº 11.182, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de suas competências. Como tal, a ANAC é responsável pela regulação e fiscalização da aviação civil em todo território nacional brasileiro.

SEÇÃO I DA LEGISLAÇÃO

Art.9º A supervisão da Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira é dividida entre a ANAC e o COMAER, cabendo à ANAC a fiscalização e a regulação da aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao controle do espaço aéreo e à investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos.

Art.10 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;
- iii. Decreto 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil ANAC e aprova o seu regulamento;
- iv. Resolução Nº 25, de 25 de Abril de 2008 da ANAC, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;
- v. Resolução Nº 71, de 23 de Janeiro de 2009 da ANAC, que aprova o novo Regimento Interno da ANAC; e
- vi. Decreto Nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências.

Art.11 Esta legislação é complementada pelos requisitos constantes dos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC ou equivalentes, bem como pelas Instruções Suplementares – IS ou equivalentes que apresentam métodos de demonstração desses requisitos.

SEÇÃO II DAS RESPONSABILIDADES DA ANAC

Art.12 A Agência Nacional de Aviação Civil, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, tem como competência a regulação e fiscalização das atividades de aviação civil, incluindo a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com o objetivo de promover a segurança e a eficiência da aviação civil brasileira.

Art.13 A ANAC, no exercício de suas competências, observa e implanta as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil – CONAC.

Art.14 A Diretoria Colegiada é responsável perante a Presidência da República pelas atividades da ANAC e pelo cumprimento de suas obrigações nacionais e internacionais.

Art.15 Em relação ao PSOE-ANAC, a responsabilidade primária é também de sua Diretoria. No entanto, as Superintendências, como órgãos executivos, ficam responsáveis por coordenar a implantação do PSOE-ANAC em suas áreas de atuação, assim como todos os seus funcionários são responsáveis pela execução de ações voltadas à Segurança Operacional.

Art.16 Cabe, ainda, à Diretoria da ANAC supervisionar as atualizações do PSOE-ANAC de forma a permitir uma melhora contínua deste Programa, estabelecendo orientações que permitam planejar, organizar, desenvolver, controlar, aprimorar e estimular continuamente a segurança operacional, de modo que atenda às necessidades do Estado brasileiro.

Art.17 A ANAC é diretamente responsável pela aceitação dos Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional dos Provedores de Serviço da Aviação Civil (PSAC) por ela regulados. Neste contexto, são os seguintes tipos de PSAC regulados pela ANAC que devem desenvolver e implantar um SGSO, ficando sujeitos à supervisão pela Agência:

- i. Escolas de Aviação Civil e Centros de Treinamento aprovados que estão expostos a riscos à segurança operacional durante o fornecimento de seus serviços;
- ii. Operadores de Aeronaves;
- iii. Empresas de Manutenção homologadas;
- iv. Organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves; e
- v. Aeródromos certificados.

§ 1º Pode ser exigida a implantação de um SGSO em PSAC que não se enquadrem no caput deste artigo, desde que o requisito tenha sido incluído em regulamento próprio da ANAC.

§ 2º A supervisão de que trata este artigo será feita por meio de um quadro de Inspectores da Aviação Civil - INSPAC, capacitados em SGSO, que ficam responsáveis por inspecionar aeronautas, aeronaves e todos os provedores de serviços por ela regulados, bem como toda a documentação relevante.

Art.18 O Diretor-Presidente é o responsável final pela implantação, operação e supervisão no âmbito da ANAC, inclusive pelos recursos humanos e financeiros necessários para a sua adequada execução.

CAPÍTULO III

DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES DA ANAC PARA A SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

SEÇÃO I DOS OBJETIVOS DA ANAC

Art.19 A ANAC, como Autoridade de Aviação Civil Brasileira tem o compromisso de apoiar os objetivos da OACI, definidos no artigo 44 da Convenção de Aviação Civil Internacional – Convenção de Chicago. Destaca-se entre esses a exigência de “assegurar o crescimento seguro e ordenado da aviação civil internacional em todo o mundo” e “satisfazer as necessidades de segurança, regularidade, eficiência e economia da população mundial em relação ao transporte aéreo”.

Art.20 São objetivos estratégicos da ANAC, na busca de alcançar um elevado nível de Segurança Operacional para a aviação civil brasileira:

- i. Garantir que a aviação civil, no âmbito da ANAC, alcance um Nível Aceitável de Segurança Operacional (NASO) compatível com a complexidade da aviação civil brasileira.
- ii. Regulamentar as atividades de aviação civil no interesse da Segurança Operacional, estabelecendo requisitos explícitos para os diversos aspectos relacionados com a aprovação e a supervisão das organizações e indivíduos envolvidos com a atividade aérea no âmbito de sua competência;
- iii. Exigir dos provedores de serviços da aviação civil (PSAC), em sua área de atuação, a implantação, desenvolvimento, manutenção e melhoria contínua de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que, no mínimo:
 - a. Estabeleça uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos;
 - b. Defina uma estrutura organizacional e os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;
 - c. Estabeleça metas e indicadores de desempenho para melhorar continuamente o nível global de segurança operacional;
 - d. Identifique os perigos e gerencie os riscos à segurança operacional em suas atividades;
 - e. Garanta a aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional;
 - f. Preveja a supervisão permanente e avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado;
 - g. Tenha um plano de resposta em caso de emergência.
 - h. Promova o treinamento e a divulgação do SGSO para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades;
 - i. Contenha a documentação e registros dos processos voltados para segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização.

- iv. Implantar um sistema de vigilância continuada sobre as organizações e indivíduos envolvidos com a atividade aérea no âmbito de sua competência e no interesse da segurança operacional;
- v. Utilizar e desenvolver uma abordagem baseada em desempenho, de forma a assegurar a conformidade da aviação brasileira com a legislação e regulamentos existentes;
- vi. Trabalhar em colaboração com o setor de aviação civil e com o COMAER, para melhorar continuamente a Segurança Operacional dessa aviação;
- vii. Basear as análises em dados brasileiros e mundiais visando identificar as tendências de Segurança Operacional aplicáveis à aviação civil brasileira, priorizando esta informação e concentrando-se nas mais importantes questões de Segurança Operacional;
- viii. Promover e divulgar os conceitos e a cultura de segurança operacional, incluindo o treinamento para o pessoal técnico e administrativo da ANAC;
- ix. Incluir as iniciativas de melhoria da Segurança Operacional no planejamento de segurança operacional da Agência.

SEÇÃO II

DAS METAS E INDICADORES

Art.21 As metas de segurança operacional da ANAC para a aviação civil brasileira representam marcos relacionados aos objetivos estratégicos definidos neste PSOE-ANAC, enquanto os indicadores são referências para monitoramento do cumprimento das metas e objetivos. Ambos estão relacionados com o Nível Aceitável de Segurança Operacional (NASO) e serão mensuráveis em termos numéricos, sendo as metas verificadas no longo prazo.

Parágrafo único - Os indicadores serão, na medida do possível, ponderados pela exposição ao risco, fornecendo, assim, uma melhor imagem da situação de segurança operacional no Brasil.

Art.22 O principal indicador para avaliar o nível alcançado de segurança operacional relativo da aviação regular, neste PSOE-ANAC é o mesmo estabelecido pelo PSO-BR. Isto significa dizer taxa anual de acidentes aeronáuticos envolvendo mortes de passageiros em operações regulares, por 100.000 (cem mil) decolagens, envolvendo aeronaves de asa fixa com massa máxima de decolagem certificada igual ou superior a 2.250 (dois mil duzentos e cinquenta) quilogramas, excluindo atos de interferência ilícita.

Parágrafo único – O Relatório Anual de Segurança Operacional é o documento que descreve mais detalhadamente os objetivos de alto nível de Segurança Operacional da Agência e apresenta as metas do programa quinquenal de trabalho da ANAC para alcançar a melhoria contínua, conforme descrito no Art.125, §1º, deste PSOE.

Art.23 A meta a ser alcançada pela ANAC com a implantação deste PSOE-ANAC é uma redução em 50% até 2015, do valor do indicador registrado no ano de 2007, composto pelo número de acidentes ponderados pela exposição ao risco da aviação civil.

Parágrafo único - Para o cálculo deste índice, não serão considerados acidentes com aeronaves de órgãos de segurança pública e acidentes envolvendo atos ilícitos. Estes casos serão tratados separadamente, em seção específica do Relatório Anual de Segurança Operacional.

Art.24 Outros indicadores podem ser estabelecidos para avaliar o desempenho das funções de vigilância operacional da aviação civil pela ANAC, considerando os oito elementos críticos apresentados pela OACI, conforme descrito no Art.25.

SEÇÃO III **DO PLANO DE SUPERVISÃO DA** **SEGURANÇA OPERACIONAL**

Art.25 O Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO-ANAC) representa o documento formal do planejamento estabelecido pelos setores da ANAC para garantir a implementação efetiva dos requisitos e dos respectivos procedimentos, conforme estabelecidos na legislação brasileira, desenvolvida a partir dos SARPs da OACI e demais documentos associados.

Parágrafo Único – O PSSO será elaborado considerando os oito elementos críticos (EC) estabelecidos pela OACI para a vigilância operacional da aviação civil, que representam as defesas essenciais para o sistema, compatibilizados para o caso da ANAC:

- i. Legislação básica da aviação civil – EC 1;
- ii. Resoluções da Diretoria da ANAC e Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) – EC 2;
- iii. Sistema de aviação civil e a alocação de responsabilidades – EC 3;
- iv. Programa de qualificação e treinamento do pessoal técnico da Agência – EC 4;
- v. Instruções Suplementares (IS) de RBAC e Instruções Normativas (IN) – EC 5;
- vi. Licenças, certificações, autorizações e requisitos aprovados – EC 6;
- vii. Compromissos da ANAC para com a vigilância operacional – EC 7; e
- viii. Solução dos problemas detectados: multas, suspensão de atividades, cancelamentos das licenças, certificados ou autorizações – EC 8.

Art.26 O PSSO-ANAC priorizará a alocação dos recursos para as inspeções, auditorias e pesquisas, a partir das avaliações de riscos à segurança operacional realizadas pelos setores da ANAC e com base em análise da GGIP.

Parágrafo Único – O objetivo principal é o de verificar se os requisitos relativos aos riscos à segurança operacional estão integrados adequadamente aos SGSO e funcionando de acordo com o projetado, bem como se esses requisitos estão produzindo os efeitos desejados nos riscos à segurança operacional.

Art.27 O PSSO-ANAC será elaborado com horizonte de cinco anos, mas com avaliações e revisões anuais. Esse plano quinquenal deve conter as prioridades de revisão da legislação e de supervisão a serem observadas pela ANAC, bem como a descrição dos sistemas de gerenciamento dos riscos avaliados, os resultados alcançados

com a execução do plano anterior e as análises e justificativas para a adoção das prioridades incluídas no plano.

Parágrafo Único - O primeiro PSSO-ANAC terá que ser aprovado, excepcionalmente, até 30 de junho de 2009 e a partir de então será revisto no período entre dezembro e fevereiro do ano seguinte, de forma a permitir que as alterações sejam aprovadas até 31 de março de cada ano.

Art.28 Após aprovado, o PSSO-ANAC será enviado para conhecimento do Conselho de Aviação Civil – CONAC e será publicado na página oficial da ANAC na internet.

SEÇÃO IV DO CUMPRIMENTO DO PSOE-ANAC

Art.29 Todas as pessoas físicas e jurídicas que atuam no contexto da aviação civil são obrigadas a comunicar a ANAC sobre qualquer Evento de Segurança Operacional – ESO - previstos nos RBAC ou equivalentes que tratam das atividades reguladas pela ANAC.

Art.30 Para efeito neste PSOE-ANAC, os Eventos de Segurança Operacional – ESO são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação de um PSAC.

Art.31 Regulamentos específicos estabelecerão os mecanismos que permitam aos entes regulados lidar e resolver internamente erros não-intencionais de pequeno grau ofensivo a suas organizações, no âmbito de seus respectivos Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, desde que prestem as devidas informações à Agência.

Parágrafo Único - A nova regulação estabelecerá as diretrizes e requisitos que orientem a atuação da ANAC quanto ao uso de seu poder de polícia no tratamento dos desvios e infrações de maior grau ofensivo à segurança operacional da aviação civil.

Art.32 Serão abertos processos administrativos, transparentes, fundamentados e independentes, sempre que forem identificadas violações de requisitos regulamentares de forma proposital e grandes desvios e infrações de maior grau ofensivo à segurança operacional da aviação civil nas áreas de competência da Agência.

Parágrafo único - Para tanto, adotará os procedimentos estabelecidos na Resolução Nº 25 de 25/04/2008 da ANAC.

SEÇÃO V DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE E INCIDENTE

Art.33 As investigações de acidente e incidente aeronáutico no Brasil são de responsabilidade do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA.

Art.34 A análise técnico-científica da investigação de um acidente ou incidente aeronáutico representa fonte de dados e informações para o processo de gerenciamento do risco à segurança operacional da aviação civil e podem dar origem a RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL específicas e objetivas ao

fato, acarretando ao seu destinatário (proprietário, operador de equipamento, fabricante, piloto, oficina, operador de aeródromo, órgão governamental, entidade civil etc.), a obrigação do cumprimento de uma ação ou medida que possibilite o aumento da segurança ou a otimização de mecanismos capazes de eliminar ou diminuir a potencialidade de ocorrência de um desvio identificado.

Art.35 As Recomendações de Segurança Operacional decorrentes das investigações de acidentes e incidentes graves pelo CENIPA serão utilizadas nos processos contidos neste PSOE-ANAC, devido a sua importância como fonte de informação de processo reativo de gerenciamento de risco.

Art.36 Este PSOE-ANAC considera, nos seus requisitos, a existência de uma estrutura e processo, independentes da Agência, para conduzir as investigações de acidentes e de incidentes aeronáuticos, cujo objetivo precípua é o de apoiar o gerenciamento da segurança operacional no âmbito da aviação civil brasileira.

SEÇÃO VI DA IMPLANTAÇÃO DO PSOE-ANAC

Art.37 O PSOE será implantado por fases que compreenderão, no mínimo, as seguintes atividades:

- i. Formulação de uma estratégia global para o gerenciamento da segurança operacional nas atividades da aviação civil reguladas pela ANAC;
- ii. Coordenação e integração da implantação dos PSOE da ANAC e do COMAER;
- iii. Estabelecimento de sistemas que permitam controlar como os SGSO dos provedores de serviço vão funcionar ou estão funcionando;
- iv. Garantia que a operação dos SGSO dos provedores de serviço da aviação civil atenda aos controles estabelecidos; e
- v. Apoio à integração entre o estabelecido neste PSOE-ANAC e a operação dos SGSO dos provedores de serviço.

Art.38 A implantação do PSOE-ANAC compõe-se de quatro fases, devendo estar totalmente funcional a partir de 2012.

§1º O Apêndice 1 apresenta as diretrizes formuladas para o estabelecimento das fases de implantação deste PSOE-ANAC e o Apêndice 2, o esquema de Gantt para essa proposta.

§ 2º Qualquer PSAC não enquadrado em uma fase específica estabelecida pode apresentar, para aceitação/aprovação pela ANAC, um SGSO, que deve ser analisado de acordo com os requisitos do setor responsável para aquele tipo de operação.

Art.39 A partir de 2012 deve ser garantido o desenvolvimento eficaz de uma vigilância continuada dos SGSO dos provedores de serviço regulados pela ANAC, bem como a manutenção da qualificação do pessoal da ANAC para a realização das atividades relacionadas à segurança operacional.

CAPÍTULO IV

DO GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL PELA ANAC

Art.40 O gerenciamento dos riscos à segurança operacional é um processo de que inclui a identificação de perigos concretos, realização da análise das consequências dos perigos, avaliação dos riscos decorrentes, proposição das ações de mitigação ou eliminação do risco e avaliação da eficácia das ações propostas.

Art.41 A garantia da segurança operacional tratada no Capítulo V deste PSOE-ANAC é o componente que contém o controle da eficácia da regulação como elemento de controle dos riscos.

SEÇÃO I DOS RESPONSÁVEIS PELO GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL NA ANAC

Art.42 O Gerenciamento do Risco à Segurança Operacional no âmbito da ANAC é realizado pelas Superintendências de Aeronavegabilidade, de Infraestrutura Aeroportuária e de Segurança Operacional, suportadas pela Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, e pelas Superintendências Executiva e de Planejamento Institucional e a de Administração Financeira.

Art.43 A GGIP, como Elo Executivo do SIPAER na ANAC, é responsável final pela coordenação do processo de análise das recomendações de segurança operacional resultantes de investigações de acidentes e incidentes graves pelo CENIPA.

Art.44 Quando se tratar de recomendações que impliquem em alteração nos processos ou procedimentos internos à ANAC, as Superintendências devem procurar compatibilizá-las com o estabelecido pelo Regimento Interno da Agência.

Art.45 Nos casos de medidas mitigadoras destinadas a um provedor de serviço (PSAC), regulado pela ANAC a GGIP encaminhará o processo ao setor responsável por aquele PSAC de forma a verificar se foram tomadas as medidas e ações recomendadas. Em caso negativo, serão avaliadas as explicações fornecidas pelo provedor de serviços e adotadas as medidas cabíveis.

Parágrafo Único – Em ambos os casos, as soluções adotadas pelos setores da ANAC devem ser encaminhadas para a GGIP para registro e controle.

Art.46 No contexto deste PSOE-ANAC, são ainda de responsabilidades da GGIP a:

- i. Manutenção e controle do Sistema de Dados de Segurança Operacional (SISDASO), contendo os mecanismos necessários para garantir a captura e o armazenamento dos dados relativos aos perigos e riscos à segurança operacional, tanto para cada PSAC quanto para a aviação civil brasileira como um todo
- ii. Produção de relatórios gerenciais e estudos que auxiliem as decisões dos Superintendentes e da Diretoria da ANAC;
- iii. Apoio e consultoria sobre segurança operacional para todas as Superintendências da ANAC;

iv. Desenvolvimento e manutenção da documentação e/ou requisitos específicos relativos ao PSOE-ANAC;

v. Identificação das áreas deficientes dentro da ANAC com objetivo de orientar a implantação do Gerenciamento da Segurança Operacional - GSO nos setores da Agência;

vi. Avaliação da eficácia dos SGSO dos PSAC.

Art.47 Os Gerentes Regionais (GER) são responsáveis, nas suas respectivas regiões de atuação, pela supervisão, sob a coordenação da GGIP, da implantação deste PSOE-ANAC, dos SGSO dos PSAC sob sua responsabilidade, servindo de fonte de informações e o apoio aos PSAC para a implantação de seus SGSO.

SEÇÃO II

DO PROCESSO DE GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL PELA ANAC

Art.48 O Processo de Gerenciamento do Risco à Segurança Operacional adotado pela ANAC (GRSO-ANAC) tem por objetivo principal a aceitação/aprovação dos níveis de segurança operacional a serem alcançados pelos PSAC por meio das ações a serem empreendidas, visando contribuir com a mitigação dos riscos até que seja considerado aceitável. Serve também para demonstrar de forma clara, objetiva e transparente o compromisso adotado, relacionado com a melhora contínua do desempenho da segurança operacional em sua área de atuação.

Art.49 O gerenciamento do risco à segurança operacional ora proposto pressupõe a existência de um sistema de controle interno relacionado com as respostas a ocorrências e deficiências documentadas em seus entes regulados, incluindo as ações mitigadoras acordadas com os respectivos reguladores.

§1º O processo formal de avaliação da eficácia das medidas corretivas e preventivas, bem como as estratégias de gestão de risco adotadas para as ações corretivas e preventivas devem ser documentadas, incluindo o cronograma para sua implantação.

§2º Os relatos das deficiências em segurança operacional da aviação civil, dos perigos ou ocorrências devem ser incentivados, sendo assegurado o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares e/ou administrativas, no âmbito da ANAC, bem como de seus entes regulados, conforme estabelecidos em normas constantes de tratados internacionais ratificados pelo Brasil.

Art.50 Os níveis aceitáveis de desempenho da segurança operacional serão estabelecidos para cada tipo ou grupo de PSAC em seus SGSO, considerando a complexidade do contexto operacional de cada provedor de serviço e seus recursos para fazer frente a seus riscos à segurança operacional. Este critério não deve, entretanto, ser considerado como uma permissão para o não atendimento de um requisito estabelecido ou adotado pela ANAC.

§1º Os níveis de segurança operacional de cada PSAC devem ser expressos através de Indicadores de Desempenho da Segurança Operacional (IDSO), Metas de Desempenho de Segurança Operacional (MDSO) e Requisitos de Segurança Operacional (ReqSO).

§2º Os níveis aceitáveis de desempenho da segurança operacional acordados entre a ANAC e os PSAC por ela regulados devem ser revistos periodicamente, visando garantir sua adequabilidade e pertinência.

§ 3º Os valores estabelecidos levarão em consideração a complexidade e o contexto operacional de cada provedor de serviço e sua capacidade de avaliar riscos à segurança operacional

Art.51 Além dos requisitos para os PSAC, o gerenciamento de risco pela ANAC pressupõe o estabelecimento de mecanismos que garantam:

- i. A eficácia dos oito elementos críticos do Plano de Supervisão de Segurança Operacional da ANAC (PSSO-ANAC);
- ii. A identificação de perigos e o gerenciamento dos riscos à segurança operacional dos provedores de serviço atendam aos controles estabelecidos na regulação;
- iii. Que os controles de risco à segurança operacional estejam integrados ao SGSO de todos provedores de serviço regulados pela ANAC; e
- iv. A priorização das inspeções, auditorias e pesquisas/estudos, baseados na análise de perigos e avaliação de riscos à segurança operacional.

Art.52 O Comitê de Superintendentes da ANAC deve propor um programa de auditoria interna voltado para avaliação da eficácia deste PSOE, pelo menos a cada dois anos.

SEÇÃO III

DOS REQUISITOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA OS PROVEDORES DE SERVIÇOS REGULADOS PELA ANAC

Art.53 Os Provedores de Serviços de Aviação Civil – PSAC, regidos pelos RBHA 91 (SAE e Subparte K), 121, 129, 135, 137, 139, 140, 141, 142, 145 e pelos futuros RBAC 143, 155 e 159, devem elaborar e implantar um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO.

§1º Os requisitos e prazos para a elaboração e implantação dos SGSO dos PSAC devem ser incluídos nos Regulamentos citados no caput deste artigo ou em suas revisões antes de passarem a fazer parte dos processos de homologação/certificação/autorização desses PSAC.

§2º Os PSAC regidos pelo RBHA 139 estão obrigados a elaborar e implantar seus SGSO desde novembro de 2005, de acordo com os requisitos ali estabelecidos. A revisão desse regulamento, com a emissão do RBAC 139, deve apresentar a compatibilização dos requisitos existentes com o estabelecido neste PSOE-ANAC.

§3º Os demais PSAC devem, até a data estabelecida nas Emendas ou revisões dos Regulamentos que definem os requisitos necessários para sua homologação/certificação/autorização, elaborar e implantar seus SGSO a serem submetidos à aceitação da ANAC.

§4º Qualquer PSAC pode apresentar, para aceitação/aprovação pela ANAC, um SGSO antes da data estabelecida nos Regulamentos, desde que tenham sido

aprovados os requisitos pelos quais serão analisados pelo setor responsável para aquele tipo de operação

§5º Os PSAC podem implantar seus SGSO em fases, desde que cumpram com os requisitos e prazos previstos nos respectivos RBHA ou equivalentes e estejam em condições de garantir um nível aceitável de desempenho da segurança operacional, a critério da Agência.

Art.54 Os PSAC responsáveis pela operação de aeródromos em processo de certificação junto à ANAC devem ser capazes de comprovar o cumprimento das ações estabelecidas para cada fase de implantação de seus SGSO antes de obterem o certificado correspondente, ou para sua manutenção.

Art.55 O pessoal requerido e a estrutura mínima para a implantação e operação do SGSO estão definidos nos regulamentos voltados para a atividade de cada PSAC.

Art.56 Os critérios de avaliação, valoração e tolerabilidade dos riscos à segurança operacional a serem adotados na análise dos SGSO devem ser estabelecidos pelo setor responsável pela regulação daquela atividade. Os PSAC podem adotar critérios diferentes desses, mas ficam sujeitos a um processo de aceitação por parte dos setores da ANAC envolvidos.

Art.57 Independentemente da estrutura adotada, o SGSO de um PSAC deve incluir como forma de gerenciamento dos riscos à segurança operacional um processo de identificação dos perigos, suas consequências, avaliação de suas implicações (riscos), implantação de ações mitigadoras e a avaliação dos resultados.

Parágrafo Único - Considera-se tolerabilidade ao risco o limiar de aceitação por determinada pessoa, natural ou jurídica, da expectativa de perdas ou redução de capacidade ou produtividade ou, ainda, lesões físicas ou danos materiais em determinado período de exposição a perigo identificado.

Art.58 Os SGSO devem contemplar mecanismos que considerem as informações sobre perigos, obtidas a partir das recomendações decorrentes de investigações de incidentes e acidentes aeronáuticos, visando o gerenciamento reativo.

SEÇÃO IV

DA ACEITAÇÃO DE UM SGSO DE PSAC

Art.59 Os requisitos mínimos para o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional de um PSAC estão estabelecidos nos RBHA que tratam de sua aceitação/homologação/certificação. Entretanto, esses requisitos não substituem os requisitos e normas relacionadas à proteção ambiental, à segurança de trabalho ou à garantia da qualidade aos clientes.

Parágrafo Único - O processo de aceitação do SGSO é parte integrante do processo normal de certificação dos provedores de serviços da aviação civil.

Art.60 A regulamentação complementar específica deve incluir informação sobre o processo de aceitação ou aprovação, abrangendo: a solicitação padronizada, a duração do processo de aceitação, o método de renovação da aceitação ou aprovação e o processo de suspensão e/ou revogação da aceitação ou aprovação, conforme aplicável.

Parágrafo Único - Quando se tratar de um PSAC cuja operação não necessite de uma certificação, a aceitação de seu SGSO deve ser solicitada diretamente à GGIP.

Art.61 Quando um PSAC tiver seu SGSO excluído do processo de certificação ou este não for aceito/aprovado pela ANAC deve ser iniciado um processo administrativo para providências cabíveis relativas ao seu Certificado.

SEÇÃO V

DAS EMENDAS E DO CONTROLE DE REVISÃO DO SGSO

Art.62 As emendas a um SGSO aceito/aprovado pela ANAC devem ser conduzidas pela Superintendência responsável pela Certificação do tipo de serviço prestado pelo PSAC em questão.

Parágrafo único - Nos casos em que a Superintendência responsável tiver delegado a supervisão do ente regulado para as Gerências Regionais (GER), as emendas são aceitas pelas GER em coordenação com a Superintendência responsável pela Certificação do tipo de serviço prestado pelo PSAC em questão.

Art.63 Cada PSAC manterá a metodologia de controle, aceita pela ANAC, das revisões das emendas de seus SGSO, incluindo uma forma de manter o cronograma de sua implantação atualizado para supervisão da ANAC.

Art.64 O setor da ANAC responsável pela certificação de cada tipo de PSAC deve manter um controle do planejamento de implantação dos SGSO cuja aceitação/aprovação estão sob sua responsabilidade.

SEÇÃO VI

DA APROVAÇÃO DE NÍVEIS ACEITÁVEIS DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DOS PROVEDORES DE SERVIÇO DA AVIAÇÃO CIVIL REGULADOS PELA ANAC

Art.65 A ANAC poderá aceitar/aprovar diferentes Níveis Aceitáveis de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO), de acordo com cada Provedor de Serviços (PSAC) individualmente ou em grupos.

Parágrafo Único - Cada NADSO deve ser proporcional à complexidade do contexto operacional e dos recursos disponíveis de um PSAC ou conjunto de PSAC envolvidos.

Art.66 O método instituído para avaliar o potencial de risco e determinar o nível de desempenho da Segurança Operacional aceitável para a aviação civil brasileira de responsabilidade da ANAC é baseado no processo de gerenciamento do risco discriminado no DOC 9859 da OACI, até a elaboração de regulação própria.

Art.67 O nível aceitável de desempenho da segurança operacional poderá ser estabelecido considerando uma série de Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional (IDSO).

Parágrafo Único – os IDSO serão usados para avaliar os resultados da implantação das diretrizes, apresentadas no Capítulo III deste PSOE-ANAC, e do desempenho da segurança operacional alcançado com sua implantação, tanto na ANAC quanto nos PSAC.

Art.68 Os critérios utilizados para avaliar os riscos e sua tolerabilidade serão estabelecidos em conjunto com os provedores de serviços dentro de um prazo não superior a 3 anos, a contar da publicação deste programa.

Art.69 Para que isso seja feito de uma forma sistemática, os setores envolvidos devem definir as métricas de Segurança Operacional a serem adotadas e coletadas por cada PSAC ou grupo de PSAC, além de métodos de monitoramento estabelecidos para os diferentes setores da aviação civil.

Art.70 A definição/aceitação dos NADSO para os SGSO dos PSAC não substitui os requisitos legais, normativos ou outros estabelecidos na legislação brasileira, uma vez que permanecem as obrigações deles perante ANAC e da Agência perante a Convenção da Aviação Civil Internacional (Doc 7300) e suas respectivas disposições.

SEÇÃO VII

DO PROGRAMA DE RELATO DA AVIAÇÃO CIVIL NO ÂMBITO DA ANAC (PRAC-ANAC).

Art.71 O programa de relato da aviação civil no âmbito da ANAC (PRAC-ANAC) busca permitir que a Agência cumpra com suas responsabilidades em relação à fonte de informações de perigos e riscos à segurança operacional por meio da comunicação de ocorrências na aviação civil. Ainda em conformidade com esse objetivo, a ANAC também incentiva o relato de incidentes para todo o espectro da aviação civil brasileira.

Art.72 As informações sobre os Eventos de Segurança Operacional – ESO relatados serão armazenadas, analisadas, protegidas ou divulgadas. O único objetivo da comunicação de ocorrências é permitir a identificação dos perigos e gerenciar os riscos decorrentes, e não definir culpados.

Art.73 Conforme estabelecido no Art. 30 deste PSOE-ANAC, os Eventos de Segurança Operacional – ESO são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação de um PSAC.

Art.74 O PRAC assegurará o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares e/ou administrativas, tanto no âmbito da ANAC como de seus entes regulados. A principal preocupação é garantir a comunicação livre e proativa e a implantação de uma política não punitiva no que diz respeito a erros não premeditados ou inadvertidos, exceto em casos que envolvam negligência ou violação intencional.

Art.75 As normas que disciplinam e permitem aos entes regulados pela ANAC lidarem e resolverem internamente desvios e infrações de menor grau ofensivo a suas organizações, considerando seus Sistemas de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO, prestando as devidas informações à ANAC, devem ser as estabelecidas na regulação do PRAC-ANAC.

SEÇÃO VIII

DOS RELATOS DA AVIAÇÃO CIVIL SOBRE COLISÃO COM A FAUNA

Art.76 Fica estabelecido um processo especial de coletar e avaliar os Relatos da Aviação Civil relacionados com colisão com a fauna como parte do gerenciamento do risco à segurança operacional pela ANAC, em conformidade com o que estabelece o item 9.4.2 do Anexo 14 à Convenção da Aviação Civil Internacional.

Art.77 Os operadores de aeródromos e os comandantes de aeronave voando em espaço aéreo brasileiro, principalmente, devem informar à ANAC sempre que avistar um grupo de aves, que possa colocar em risco as operações aéreas próximas aos sítios aeroportuários. Deve ser informado, também, caso sua aeronave tenha sofrido colisão com uma ou mais aves, a não ser que já tenha sido relatada como um acidente ou incidente.

Art.78 Fica estabelecido o prazo de 180 dias, a partir da aprovação deste PSOE-ANAC, para a SIE/ANAC criar, com o apoio da GGIP, um Comitê Brasileiro de Gerenciamento do Risco de Colisão com a Fauna – GRCF-BR. Esse Comitê deve se constituir em um fórum de representantes da comunidade aeronáutica e da sociedade civil, visando discutir os perigos existentes e métodos para reduzir os riscos a eles associados.

Parágrafo Único – A SIE deve avaliar a necessidade de criar um Subcomitê (GRCF/Aves-BR) para avaliar constantemente o risco de colisão com aves, considerando que esse risco vem se constituindo em um dos principais problemas de segurança operacional relativos à Fauna nos aeródromos brasileiros e em seu entorno.

Art.79 A SIE deve, em conjunto com a GGIP, estabelecer a composição desse Comitê, regimento interno, periodicidade das reuniões e demais aspectos necessários a sua operacionalidade

CAPÍTULO V

DA GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL PELA ANAC

SEÇÃO I

DO MONITORAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Art.80 O sistema de registro e processamento de dados da ANAC, em apoio à documentação e suporte das atividades do PSO-BR, permite a adequada identificação, legibilidade, proteção, armazenamento e recuperação dos dados, retenção temporal e destruição dos registros.

Parágrafo único - O intercâmbio de informações de interesse comum entre a ANAC e o COMAER, que possam contribuir com o processamento e a avaliação da segurança operacional, dentro da esfera de competência de cada órgão e em âmbito nacional, devem estar disponíveis nos sistemas de ambas as organizações.

Art.81 O Sistema de Dados de Segurança Operacional da ANAC (SISDASO/ANAC), gerido pela GGIP, tem como objetivo coletar, analisar e permitir o intercâmbio dos dados e informações relativos aos perigos e riscos à segurança operacional, considerados necessários ao bom desempenho deste Programa.

Art.82 A análise dos dados e informações contidas no SISDASO/ANAC deve permitir à ANAC, como parte integrante do Estado brasileiro intensificar as atividades de inspeção e auditoria onde existem indicadores de descumprimento das metas estabelecidas neste PSOE-ANAC ou nos SGSO dos PSAC.

Art.83 O SISDASO/ANAC identifica as fontes atuais e as que necessitam ser estabelecidas. Dentre essas fontes será implantado e utilizado um sistema de relato da aviação civil para os Eventos de Segurança Operacional - ESO, a ser estabelecido em regulação própria, visando à obtenção de informações ou deficiências com potencial de causar danos à segurança operacional que dificilmente seriam obtidos pelo sistema mandatório.

Art.84 As informações do PRAC e aquelas decorrentes de relatos mandatórios se constituem em fonte importante para o gerenciamento reativo de risco à segurança operacional, devendo ser incorporadas ao SISDASO/ANAC e utilizadas no GSO da Aviação Civil no âmbito da ANAC.

Art.85 Devem constar, ainda, do SISDASO/ANAC as medidas adotadas pelos PSAC, previstas em seus SGSO, para a solução dos erros não-intencionais. Esses erros devem ser identificados e terem o tratamento adotado pelo PSAC descritos em relatórios, como por exemplo, as Ações Corretivas, as Ações Administrativas, as Ações de Mitigação, os Indicadores de Segurança coletados e os Objetivos de Segurança Operacional, que devem estar disponíveis e liberados para seus respectivos SGSO.

Art.86 Os links necessários para a inclusão dos relatórios (com disponibilização imediata ao SGSO correspondente) e demais dados dos diversos SGSO estarão disponibilizados no site da ANAC, com acesso restrito e controlado pela GGIP.

Art.87 Estarão disponibilizados nesse link também, as informações resultantes das análises para as consultas pelos setores autorizados, bem como as orientações gerais provenientes deste PSOE-ANAC para todos os PSAC. Os dados dos relatos somente

serão disponibilizados para uso exclusivo da promoção e reforço da Segurança Operacional da aviação civil.

SEÇÃO II

DA SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL PELA ANAC

Art.88 Os procedimentos para a supervisão da Segurança Operacional pela ANAC estão descritos nos RBAC ou equivalentes, que regulam as atividades de cada PSAC.

Art.89 Deve ser estabelecido um programa de inspeções, auditorias e pesquisas/estudos, contendo os procedimentos que permitam à ANAC alcançar seus objetivos de supervisão.

Parágrafo Único – As inspeções e auditorias levarão em consideração elementos prescritivos e de desempenho na avaliação dos requisitos de segurança operacional dos SGSO dos provedores de serviço.

Art.90 A partir da aprovação deste PSOE-ANAC fica estabelecido um procedimento, denominado “Sob Aviso”, que é aplicado a um PSAC cujo desempenho em termos de gerenciamento de Segurança Operacional, embora acima dos níveis aceitáveis mínimos, mostra uma tendência que, ao não ser corrigida, pode resultar em níveis inaceitáveis.

Art.91 O operador será avisado que está “Sob Aviso”, e ao menos que sejam adotadas medidas em conformidade com um plano aceitável pela ANAC, dentro de um calendário acordado, devem ser tomadas as medidas regulamentares. Essas ações podem resultar na suspensão das autorizações relacionadas com a identificação de não conformidades, ou, em alguns casos, a suspensão da autorização/homologação/certificado.

Art.92 Estas medidas, juntamente com o atual sistema de supervisão continuada, permitem a hierarquização do sistema, necessária para garantir que os operadores se mantenham nos padrões exigidos.

Art.93 A metodologia de supervisão dos provedores de serviços e do plano de auditorias programadas utiliza métodos estatísticos de amostragem no qual são selecionadas amostras representativas para os diversos tipos de PSAC.

Art.94 A supervisão será realizada por amostragem, complementada por dados adquiridos a partir dos programas de auditoria interna das organizações e externamente a partir de fontes de dados, tais como acidentes, incidentes e PRAC. Esse processo permite que a ANAC priorize seus recursos de supervisão, a partir de indicadores que auxiliem na identificação dos operadores que estão com mais dificuldades de alcançar o de desempenho da segurança operacional acordado em seu SGSO.

Art.95 Com este PSOE-ANAC fica estabelecido o processo para identificar “indicadores-chave” de desempenho com intuito de melhorar a eficácia na fiscalização de seus entes regulados. Esta abordagem baseada no risco também considera o crédito de bom desempenho demonstrado, minimizando a necessidade de intervenção regulamentar. Este conceito de créditos pode ser estendido levando em conta o *feedback* das próprias auditorias internas ou externas realizadas por terceiros, caso os dados estejam disponíveis.

SEÇÃO III

DA GESTÃO DA MUDANÇA

Art.96 A aviação civil brasileira está em um estado contínuo de mudança, com os avanços tecnológicos e uma mudança no contexto empresarial e regulamentar. As Superintendências da ANAC responsáveis por cada tipo de ente regulado devem promover uma análise e levantamento de questões, visando, no mínimo, os seguintes tópicos:

- i. Revisão da estrutura e processos da ANAC para acomodar novas exigências;
- ii. Ajuste e supervisão da regulação em função do risco avaliado pela ANAC;
- iii. Escrutínio para fornecer provas objetivas da natureza e dimensão dos problemas decorrentes;
- iv. Promoção de mudança em áreas específicas;
- v. Monitoramento dos principais parâmetros e dados de Segurança Operacional.

CAPÍTULO VI

DA PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL PELA ANAC

SEÇÃO I

CAPACITAÇÃO, COMUNICAÇÃO E DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÃO SOBRE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA SERVIDORES DA ANAC

Art.97 Os INSPAC e demais responsáveis pela implantação deste PSOE-ANAC devem possuir capacidades específicas para cumprirem suas atividades, destacando-se:

- i. Conhecimento profundo e habilidade para lidar com os assuntos de sua área de atuação;
- ii. Habilidades adicionais em áreas de avaliação de risco, avaliação de sistemas e gerenciamento de análises de sistemas; e
- iii. Conhecimento de novas tecnologias que sejam essenciais para que a indústria da aviação alcance seus objetivos de produção.

Art.98 A ANAC é responsável pela capacitação de seus servidores permanentes ou temporários, devendo garantir quem tenham acesso aos conceitos de gerenciamento da segurança operacional de acordo com a função desempenhada.

Art.99 A Superintendência Executiva e de Planejamento Institucional - SEI, em conjunto com as demais Superintendências envolvidas, estabelecerá os requisitos mínimos para as capacidades específicas necessárias a todos servidores da ANAC, especialmente os INSPAC para cumprirem suas atividades.

Art.100 A Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação - SEP elaborará o Programa de Instrução em Segurança Operacional da ANAC – PISO-ANAC, com o objetivo de garantir que seus servidores da Agência sejam capacitados e treinados para o exercício de suas responsabilidades relacionadas com o PSOE-ANAC.

§1º O PISO-ANAC incluirá o público-alvo, o treinamento inicial, Treinamento no Local de Trabalho (TLT) em segurança operacional, periodicidade e treinamento para a atualização, de acordo com as responsabilidades da função exercida.

§2º O programa incluirá todos os servidores, em cargo de direção ou não, variando apenas a abordagem e o tempo de duração.

§3º O 1º PISO-ANAC deve estar aprovado até o final de junho de 2009 e cobrir um período de cinco anos, ou seja, até dezembro de 2013.

§4º A primeira revisão do PISO-ANAC deve ser aprovada até dezembro de 2010 e, a partir daí, até dezembro de cada ano.

Art.101 As necessidades de desenvolvimento e formação de um servidor devem ser avaliadas no momento de sua chegada à ANAC ou a um novo setor/atividade, bem como de atualização ou reciclagem, dependendo da origem do servidor.

Art.102 O PISO-ANAC incluirá em sua grade a formação nos conceitos de Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional - SGSO e do Programa Brasileiro para a

Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) e seus programas específicos, da ANAC e, no que couber, do COMAER.

Art.103 Os cursos previstos no PISO-ANAC devem ser realizados com recursos próprios, podendo ocorrer em conjunto ou em instalações de terceiros, desde que a organização ou instituição seja certificada pela ANAC.

Art.104 O PISO-ANAC incluirá os requisitos para a formação de Instrutores em Gerenciamento da Segurança Operacional.

§1º Estabelecerá os requisitos para a formação dos instrutores que ministrarão tanto os cursos internos quanto externos à ANAC.

§2º Deve, ainda, incluir um levantamento de necessidades de instrutores tanto para ANAC – Sede e Regionais – quanto para os PSAC.

§3º Esses requisitos para os instrutores devem fazer parte do programa de formação dos empregados dos PSAC, caso ministre os próprios cursos ou das organizações que se propõe a ministrar cursos sobre gerenciamento da segurança operacional para os PSAC.

Art.105 A ANAC não reconhece a formação de servidores ou empregados dos PSAC se essa capacitação ou treinamento não for realizado em organização por ela certificada ou com instrutores devidamente certificados pela ANAC.

Parágrafo Único – A ANAC pode analisar e aceitar solicitações para formação de servidores ou empregados dos PSAC que não atendam a este artigo, desde que, após uma avaliação da instituição, o conteúdo, objetivos e material utilizados no curso forem compatíveis com aqueles estabelecidos pela ANAC.

Art.106 Uma programação de eventos regionais será estabelecida a cada ano, visando garantir a divulgação dos conceitos de gerenciamento da segurança operacional. Esses eventos criam um fórum que permite que os envolvidos com as atividades de aviação civil estejam conscientes da importância do assunto, transmitam as informações importantes, expliquem as ações relacionadas, adotadas e porque as mudanças foram introduzidas nos processos.

Art.107 As comunicações de eventos de capacitação e informações que necessitem do conhecimento dos servidores da ANAC serão feitas pela Assessoria de Comunicação Social da Agência por meio do site interno e/ou envio de mensagem eletrônica.

Art.108 O site interno da ANAC deve divulgar a política aprovada para a segurança operacional, os objetivos estabelecidos, os processos e procedimentos em vigor, bem como disponibilizar este PSO-ANAC para conhecimento de todos.

Art.109 Além disso, as principais notícias relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional de responsabilidade da ANAC devem estar disponíveis em boletins internos, publicações oficiais e outros meios de comunicação interna.

Art.110 Em nível gerencial, os Diretores serão informados semanalmente sobre eventos significativos de Segurança Operacional e trimestralmente sobre um conjunto de “indicadores de alto nível do desempenho de Segurança Operacional”.

Art.111 Ao final do primeiro trimestre de cada ano, a ANAC produzirá e editará um Relatório Anual Segurança Operacional, visando informar ao público sobre o nível geral da segurança operacional da aviação civil brasileira e prover as informações necessárias à atuação da Agência.

SEÇÃO II

CAPACITAÇÃO, COMUNICAÇÃO E DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÃO SOBRE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA O PÚBLICO EXTERNO À ANAC

Art.112 Cada PSAC desenvolverá um Programa de Instrução em Segurança Operacional (PISO-PSAC) próprio, a ser aceito pela ANAC.

§1º O PISO-PSAC abrangerá toda a organização, definindo o público-alvo, o conteúdo e a carga horária de cada curso, de forma proporcional à complexidade das atividades desempenhadas pelos profissionais envolvidos.

§2º A elaboração do PISO-PSAC contará com a participação de pelo menos um instrutor certificado pela ANAC.

§3º Os instrutores dos cursos dos PSAC poderão ser endossados pelo próprio PSAC, desde que obedeçam à sistemática de formação estabelecida no PISO-ANAC.

Art.113 O PISO-PSAC deverá ser cumprido, preferencialmente, utilizando pessoal e em instalações do próprio PSAC, que deve contar com, no mínimo, um Instrutor certificado pela ANAC.

Art.114 Caso seja do interesse de um PSAC, ou este não possua capacidade para atender ao PISO-PSAC no todo ou em parte, o mesmo poderá contratar um terceiro, desde que seja uma organização ou instituição certificada pela ANAC, para realizar o treinamento desses profissionais.

Parágrafo Único - A responsabilidade da garantia da qualidade do conteúdo do curso em relação às suas necessidades específicas permanece com o PSAC, uma vez que os cursos devem refletir a política e as diretrizes de cada PSAC.

Art.115 A ANAC deve manter uma comunicação regular com seus entes regulados e demais interessados.

§1º Em nível institucional, a Segurança Operacional é tratada no Relatório Anual de Segurança Operacional. Este relatório descreve mais detalhadamente os objetivos de alto nível de Segurança Operacional da Agência, apresenta as metas do programa quinquenal de trabalho da ANAC para alcançar a melhoria contínua e apresenta e analisa os diversos indicadores utilizados pela ANAC referentes à segurança operacional da aviação brasileira.

§2º A ANAC manterá em sua página na internet uma listagem de Relatos da Aviação Civil - RAC recebidos, garantindo a descaracterização das informações e a confiabilidade da fonte. Esta listagem fornece um *feedback* para os provedores de serviços.

Art.116 As Comunicações de Segurança Operacional incluem:

- i. Procedimentos e Políticas de Segurança Operacional;

- ii. Seminários de disseminação do Conceito SGSO (internos e externos);
- iii. Publicações diárias; e
- iv. Boletins.

Art.117 A ANAC elaborará, enviará e publicará periodicamente para conhecimento do CONAC o Plano de Supervisão de Segurança Operacional - PSSO. Neste plano serão definidas as prioridades regulatórias de supervisão a serem observadas, descritos os sistemas de gerenciamento dos riscos avaliados, os resultados alcançados com a execução do plano anterior e as análises e justificativas para a adoção das prioridades incluídas no Plano.

CAPÍTULO VII
DA COMUNICAÇÃO ENTRE OS ENTES REGULADOS
PELA ANAC E A AGÊNCIA

SEÇÃO I
COMPROMISSO COM AS PARTES INTERESSADAS

Art.118 Os PSAC regulados pela ANAC deverão desenvolver seminários, encontros, cursos etc., como parte da Promoção de Segurança Operacional a ser prevista em seus SGSO.

Parágrafo Único – Esses eventos deverão ser comunicados ao setor da ANAC (Superintendência ou GER) responsável pela sua supervisão com antecedência mínima de 10 dias.

Art.119 A ANAC promoverá seminários, cursos, reuniões de Segurança Operacional etc., visando criar fóruns de disseminação da cultura de SGSO, bem como para interagir com as partes interessadas sobre temas específicos relacionados aos Sistemas de Gerenciamento de Segurança Operacional.

SEÇÃO II
INICIATIVA ESTRATÉGICA DE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA A
AVIAÇÃO CIVIL (BSSI)

Art.120 A ANAC estabelecerá uma ação denominada Iniciativa Estratégica de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira (BSSI), como parte de seus compromissos com os PSAC que regula, por meio da divulgação e do incentivo à utilização das melhores práticas operacionais.

Parágrafo Único – o objetivo principal dessa ação é, em conjunto com a indústria aeronáutica e comunidade de aviação civil, envidar esforços com o objetivo de aumentar, incrementar e aperfeiçoar a segurança operacional no Brasil, equiparando ao nível das regiões mais seguras do mundo.

Art.121 A implementação da BSSI está associada ao estabelecimento de um grupo de trabalho principal denominado BAST (Grupo Brasileiro de Segurança Operacional / *Brasilian Aviation Safety Team*).

Art.122 O BAST será um comitê, sem personalidade jurídica, de profissionais dedicados à melhoria da Segurança Operacional da aviação civil.

§1º O comitê inicial contará com representantes dos setores da ANAC responsável pela segurança operacional da aviação comercial, de helicópteros, da aviação geral e da infra-estrutura aeroportuária.

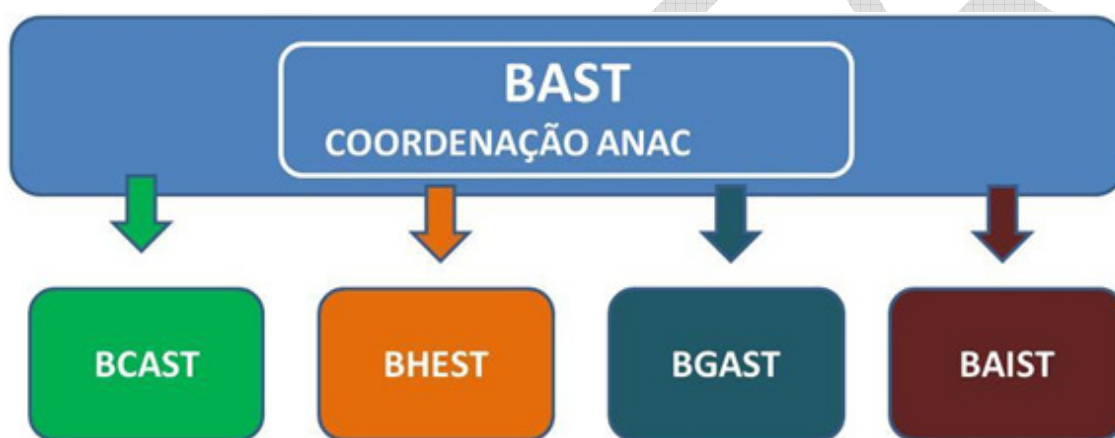
§2º Será elaborado e aprovado por esses membros um regimento interno, visando estabelecer as regras para seu funcionamento.

§3º As candidaturas adicionais para participação do BAST serão abertas a todos os órgãos envolvidos ou preocupados com a Segurança Operacional da aviação civil, dentro e fora da ANAC, devendo cada candidatura ser aceita por seus membros conforme previsto em regimento interno próprio.

§4º Os membros se reunirão regularmente para trocar informações sobre Segurança Operacional, estudar as formas de melhorar a Segurança Operacional e evitar incidentes e acidentes.

Art.123 O BCAST será, entre outros, responsável por monitorar a implantação no Brasil do plano de ações que engloba a redução do risco de colisão em terra em vôos controlados (CFIT), aproximações e aterrissagem, e acidentes por perda de controle em vôo.

Art.124 O Grupo Brasileiro de Segurança Operacional (BAST) será subdividido em quatro grupos: Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial (BCAST); Grupo Brasileiro de Segurança Operacional para as operações com Helicópteros (BHEST); Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral (BGAST); Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Infraestrutura Aeroportuária (BAIST).



§1º - O Grupo Brasileiro de Segurança Operacional para a Aviação Comercial - BCAST engloba as operações com as grandes aeronaves (RBAC 121 e 129).

§2º - O Grupo Brasileiro de Segurança Operacional para as operações com Helicópteros – BHEST engloba as operações com helicópteros. Este grupo deve ser composto por representantes da indústria, dos operadores, dos reguladores, das associações de pilotos de helicóptero, das organizações de pesquisa e profissionais voltados às atividades de manutenção, bem como da área de investigadores de acidentes. O BHEST tem como propósito, a análise dos acidentes brasileiros envolvendo helicópteros, usando um processo adaptado do *European Helicopter Safety Team* (EHST).

§3º - O Grupo Brasileiro de Segurança Operacional para a Aviação Geral – BGAST será constituído por representações da comunidade de aviação geral brasileira. Construído sobre as iniciativas da aviação geral, o BGAST cria fóruns de discussões para promover a segurança operacional, aperfeiçoando a análise e coleta de dados e permitindo aos usuários o acesso às melhores práticas operacionais, incluindo o gerenciamento da segurança operacional.

§4º - O Grupo Brasileiro de Segurança Operacional para a Infraestrutura Aeroportuária - BAIST será constituído pelos setores envolvidos com a segurança operacional da infraestrutura aeroportuária brasileira, regulada pelos RBAC 154 e 155. Este grupo deve ter por prioridade o incremento e o aperfeiçoamento da infraestrutura

aeroportuária, a partir do levantamento das questões inerentes à essa infraestrutura, estabelecendo assim, as melhores práticas operacionais a serem adotadas por cada Administração Aeroportuária Local, no que concerne a sua área de atuação.

Art.125 Estes grupos poderão se dividir em subgrupos, caso seja considerado necessário para o trato de assuntos específicos.

MANUT

SIGLAS E ABREVIATURAS

AAL	Administração Aeroportuária Local
AGA	Aerodromes, air routes and ground aids (Aeródromos, Rotas Aéreas e Facilidades em Solo)
AIG	Accident Investigation and Prevention (Investigação e Prevenção de Acidentes)
AIR	Airworthiness matters (Aeronavegabilidade)
AIS - <i>Air Information Service</i>	Serviço de Informação Aeronáutica
ALARP – <i>As Low as Reasonable Practicable</i>	Tão Baixo Quanto Racionalmente Praticável
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANS	Air Navigation Service (Serviço de Navegação Aérea)
ATC - <i>Air Traffic Control</i>	Controle de Tráfego Aéreo
ATS – <i>Air Traffic Service</i>	Serviços de Tráfego Aéreo
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CD-PSOE	Comitê de Diretrizes do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC
CG-PSOE	Comitê Gestor do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC
CHE	Certificado de Homologação de Empresa (Manutenção Aeronáutica)
CHETA	Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo
CHIA	Certificado de Homologação de Infra-Estrutura Aeroportuária
CHOA	Certificado de Homologação Operacional do Aeroporto
CSO	Comissão de Segurança Operacional
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
ESO	Evento de Segurança Operacional
FL - <i>Flight Level</i>	Nível de Vão
FOD - <i>Foreign Object Damage</i>	Danos por objetos estranhos
FOQA - <i>Flight Operations Quality Assurance</i>	Garantia de Qualidade das Operações de Vão
GCOP/SIE	Gerência de Certificação Operacional
GER	Gerência Regional de Aviação Civil - ANAC
GGIP	Gerência-Geral de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
GGOC/SIE	Gerência Geral de Operações e Certificação
HF – <i>Human Factors</i>	FH – Fatores Humanos
IDSO	Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
IS	Instrução Suplementar ao RBAC

MGSO	Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional
ME	Memorando de Entendimento
MOA	Manual de Operações do Aeroporto
NSCA	Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
OPS	Aircraft Operations (Operações de Aeronaves)
PEL	Personnel Licensing (Licença Pessoal)
PRAC	Programa de Relato para a Aviação Civil
PSOE	Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC
PSAC	Provedor de Serviços de Aviação Civil
RAC	Relato para a Aviação Civil Brasileira
RBAC	Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
RELPREV	Relatório de Prevenção
SAR	Superintendência de Aeronavegabilidade
SARPs - <i>Standards And Recommended Practices</i>	Padrões mínimos e práticas recomendadas de requisitos de segurança listados pelos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional
SGR	Sistema de Gerenciamento do Risco
SGSO	Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional
SIE	Superintendência de Infra-estrutura Aeroportuária
SISDASO/ANAC	Sistema Integrado de Dados de Segurança Operacional do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC
SMS - <i>Safety Management System</i>	SGSO - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional
SSO	Superintendência de Segurança Operacional