

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 63-7

**ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB
APÓS A OCORRÊNCIA DE ACIDENTE
AERONÁUTICO OU INCIDENTE
AERONÁUTICO GRAVE**

2017

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



TRÁFEGO AÉREO

ICA 63-7

**ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB
APÓS A OCORRÊNCIA DE ACIDENTE
AERONÁUTICO OU INCIDENTE
AERONÁUTICO GRAVE**

2017



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

PORTARIA DECEA Nº 207/DGCEA, DE 04 DE DEZEMBRO DE 2017.

Aprova a reedição da ICA 63-7, que dispõe sobre “Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave”.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica, ICA 63-7 “Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Fica revogada a Portaria nº 45/DGCEA, de 9 de abril de 2014, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 76, de 24 de abril de 2014.

Ten Brig Ar JEFERSON DOMINGUES DE FREITAS
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 035, de 5 de março de 2018)

SUMÁRIO

PREFÁCIO	7
1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 FINALIDADE	9
1.2 OBJETIVO	9
1.3 ÂMBITO.....	9
1.4 SIGLAS E ABREVIATURAS	9
2 CONCEITUAÇÕES.....	11
2.1 AÇÃO INICIAL	11
2.2 ACIDENTE AERONÁUTICO	11
2.3 ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL NO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – ASEGCEA.....	12
2.4 ASSESSORIA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/ INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – ASSIPACEA	12
2.5 COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO	12
2.6 COMUNICAÇÃO CONTROLADOR-PILOTO ATRAVÉS DE ENLACE DE DADOS – CPDLC	12
2.7 ELEMENTO CERTIFICADO - EC.....	12
2.8 ELO SEGCEA	13
2.9 FATOR CONTRIBUINTE	13
2.10 INCIDENTE AERONÁUTICO	13
2.11 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE.....	13
2.12 INVESTIGADOR-ENCARREGADO (<i>INVESTIGATOR-IN-CHARGE</i> – IIC)	13
2.13 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA	13
2.14 OCORRÊNCIA ANORMAL.....	14
2.15 OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO AÉREO	14
2.16 OFICIAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – OSCEA	14
2.17 OPERADOR DIRETAMENTE ENVOLVIDO	14
2.18 ORGANIZAÇÃO REGIONAL	14
2.19 PROVEDOR DE SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA).....	14

2.20	SEÇÃO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – SIPACEA.....	14
2.21	SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO – SISCEAB	14
2.22	SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER	15
2.23	SUBSISTEMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO SISCEAB – SEGCEA.....	15
3	ATRIBUIÇÕES.....	16
4	DISPOSIÇÕES FINAIS	20
	REFERÊNCIAS	21

PREFÁCIO

Esta publicação, que substitui a ICA 63-7, de 09 de abril de 2014, foi editada, basicamente, com o objetivo de revisar e atualizar o seu conteúdo de modo a harmonizar as disposições normativas do SEGCEA e do SIPAER, bem como revisar e estabelecer preceitos de regulação com vistas ao atendimento ao protocolo do USOAP.

Outro objetivo desta reedição é proporcionar a base legal para o estabelecimento de processos informatizados que permita a integração dos bancos de dados e informações dos sistemas SIGCEA e SIG-SIPAER.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer os procedimentos a serem seguidos pelos Órgãos do SISCEAB após a ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

NOTA: As atribuições e os processos constantes desta Instrução foram estabelecidos em conformidade com os princípios SIPAER e têm por finalidade a prevenção de Acidentes/Incidentes Aeronáuticos, não tendo, porém, o propósito de atribuir culpa ou responsabilidade aos envolvidos em tais ocorrências.

1.2 OBJETIVO

Designar as atribuições dos órgãos e elementos do SISCEAB após a ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave nas respectivas áreas de atuação e/ou jurisdição.

1.3 ÂMBITO

A presente Instrução, de observância obrigatória, aplica-se a todos os Órgãos e elementos do SISCEAB.

1.4 SIGLAS E ABREVIATURAS

As siglas e abreviaturas empregadas nesta Instrução têm os seguintes significados:

ASSIPACEA	Assessoria de Investigação e Prevenção de Acidentes/Incidentes do Controle do Espaço Aéreo
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo
CECOMSAER	Centro de Comunicação Social da Aeronáutica
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
COI	Centro de Operações Integradas
CPAA	Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CPDLC	Comunicação Controlador-Piloto Através de Enlace de Dados
CINDACTA	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DGCEA	Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo
EC-CEA	Elemento Certificado – Controle do Espaço Aéreo
EC - FHP	Elemento Certificado – Fator Humano Aspecto Psicológico
FPV	Ficha de Progressão de Voo
GCC	Grupo de Comunicações e Controle
GEIV	Grupo Especial de Inspeção em Voo
IIC	Investigador Encarregado
LRC	Livro de Registro de Comunicações
LRO	Livro de Registro de Ocorrências

MET	Serviço de Meteorologia Aeronáutica
OSCEA	Oficial de Segurança do Controle do Espaço Aéreo
PSNA	Provedor de Serviço de Navegação Aérea
RADAR	Detecção e Telemetria pelo Rádio
RCC	Centro de Coordenação e Salvamento
SAR	Serviço de Busca e Salvamento
SEGCEA	Subsistema de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo
SIGCEA	Sistema de Informações Gerenciais do SEGCEA
SIG-SIPAER	Sistema de Informações Gerenciais do SIPAER
SIPACEA	Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes/Incidentes do Controle do Espaço Aéreo
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SPACEA	Seção de Prevenção de Acidentes do Controle do Espaço Aéreo
SRPV-SP	Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo

2 CONCEITUAÇÕES

Para fins do contido nesta Instrução, os termos e expressões aqui empregados são de uso corrente no Subsistema de Segurança Operacional do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SEGCEA) e têm os significados conforme as descrições a seguir.

2.1 AÇÃO INICIAL

Medidas preliminares, normalmente realizadas no local de uma ocorrência aeronáutica, de acordo com técnicas específicas, e por pessoal qualificado e credenciado, tendo, entre outros objetivos: coletar e/ou confirmar dados, preservar indícios, realizar a verificação inicial de danos causados à aeronave, ou pela aeronave, e levantar outras informações necessárias ao processo de investigação.

2.2 ACIDENTE AERONÁUTICO

Toda ocorrência aeronáutica relacionada à operação de uma aeronave tripulada, havida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado; ou, no caso de uma aeronave não tripulada, toda ocorrência havida entre o momento em que a aeronave está pronta para se movimentar, com a intenção de voo, até a sua parada total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado, e durante as quais pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

- a) uma pessoa sofra lesão grave ou venha a falecer como resultado de:
- estar na aeronave;
 - ter contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou
 - ser submetida à exposição direta do sopro de hélice, de rotor ou de escapamento de jato, ou às suas consequências.

NOTA 1 - Exceção será feita quando as lesões, ou óbito, resultarem de causas naturais, forem autoinfligidas ou infligidas por terceiros, ou forem causadas a pessoas que embarcaram clandestinamente e se acomodaram em área que não as destinadas aos passageiros e tripulantes.

NOTA 2 - As lesões decorrentes de um Acidente Aeronáutico que resultem óbito em até 30 dias após a data da ocorrência são consideradas lesões fatais.

- b) a aeronave tenha falha estrutural ou dano que:
- afete a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; ou
 - normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.

NOTA 3 - Exceção será feita para falha ou danos quando limitados a um único motor (incluindo carenagens ou acessórios), para danos limitados às hélices, às pontas de asa, às antenas, aos *probes*, aletas, aos pneus, aos freios, às rodas, às carenagens do trem, aos painéis, às portas do trem de pouso, aos para-brisas, a amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave, ou danos menores às pás do rotor principal e de

cauda, ao trem de pouso, e aqueles danos resultantes de colisão com granizo ou ave (incluindo perfurações no radome).

NOTA 4 - O Adendo E do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de danos que podem ser considerados exemplos de acidentes aeronáuticos. Uma tradução livre dessa lista encontra-se no Anexo B desta Norma.

c) a aeronave seja considerada desaparecida ou esteja em local inacessível.

NOTA 5 - Uma aeronave será considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem suspensas e os destroços não forem encontrados.

2.3 ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL NO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – ASEGCEA

Órgão central do SEGCEA, pertencente à estrutura do DECEA e ligado diretamente ao Diretor-Geral do DECEA, que tem por atribuição o trato de assuntos relacionados à investigação, análise e prevenção de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e de incidentes de tráfego aéreo, no âmbito do SISCEAB, bem como a coordenação dos procedimentos de interação com o SIPAER.

2.4 ASSESSORIA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/ INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – ASSIPACEA

Elo local do SEGCEA, pertencente à estrutura dos PSNA/GCC, subordinado diretamente ao Comandante de DTCEA/Chefe do COI/GCC e ligado sistemicamente à SIPACEA regional/SPACEA setorial.

NOTA: As Entidades Civas poderão possuir uma seção própria de Segurança Operacional, de acordo com suas características de tamanho e complexidade.

2.5 COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO

Equipe de pessoas designadas em caráter temporário, com atuação multidisciplinar, lideradas e supervisionadas pelo Investigador-Encarregado, de acordo com suas qualificações técnico-profissionais, para cumprir tarefas técnicas de interesse exclusivo da investigação para fins de prevenção, devendo ser adequada às características de cada ocorrência.

2.6 COMUNICAÇÃO CONTROLADOR-PILOTO ATRAVÉS DE ENLACE DE DADOS – CPDLC

Tecnologia que permite ao sistema a bordo da aeronave, por meio de um enlace de dados (data link), fornecer ao sistema de solo, automaticamente e com certa frequência, informações sobre a posição, altitude e velocidade da aeronave, além de outros dados de interesse. O processamento desses dados permite apresentar o posicionamento da aeronave em uma tela similar à do sistema de radar.

2.7 ELEMENTO CERTIFICADO - EC

Termo que designa, genericamente, a pessoa que detém o certificado de conclusão de curso emitido pelo CENIPA. É relativo a uma área específica de atuação e tem suas qualificações, atribuições e responsabilidades previstas na NSCA 3-2 (Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER), NSCA 3-6 (Investigação de

Ocorrências Aeronáuticas com Aeronaves Militares), NSCA 3-10 (Formação e Capacitação dos Recursos Humanos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáutico e ICA 63-11 Estrutura e Atribuições do Subsistema de Segurança do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, além do previsto nesta Instrução.

2.8 ELO SEGCEA

Órgão, Setor ou Cargo, dentro da estrutura das Organizações, que tem a responsabilidade do trato dos assuntos de Segurança Operacional no âmbito do SEGCEA.

2.9 FATOR CONTRIBUINTE

Ação, omissão, evento, condição ou a combinação destes, que, se eliminados, evitados ou ausentes, poderiam ter reduzido a probabilidade de uma ocorrência aeronáutica, ou mitigado a severidade das consequências da ocorrência aeronáutica. A identificação do fator contribuinte não implica uma presunção de culpa ou responsabilidade civil ou criminal.

2.10 INCIDENTE AERONÁUTICO

Ocorrência aeronáutica, não classificada como acidente, associada à operação de uma aeronave que afete ou possa afetar a segurança da operação.

NOTA 1 - Os tipos de incidentes que são de interesse principal para a ICAO para estudos de prevenção de acidentes estão listados no Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

2.11 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE

Incidente aeronáutico envolvendo circunstâncias que indiquem que houve elevado risco de acidente relacionado à operação de uma aeronave que, no caso de aeronave tripulada, ocorre entre o momento em que uma pessoa nela embarca, com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado; ou, no caso de uma aeronave não tripulada, ocorre entre o momento em que a aeronave está pronta para se movimentar, com a intenção de voo, até a sua parada total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado.

NOTA 1 - A diferença entre o incidente grave e o acidente está apenas nas consequências.

NOTA 2 - O Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de situações que podem ser consideradas exemplos de incidentes aeronáuticos graves. Uma tradução livre dessa lista encontra-se no Anexo A desta Norma.

2.12 INVESTIGADOR-ENCARREGADO (*INVESTIGATOR-IN-CHARGE* – IIC)

Profissional credenciado pelo SIPAER e formalmente designado pelo Estado, em função de suas qualificações, como o responsável pela organização, pela realização e pelo controle da investigação de uma ocorrência aeronáutica.

2.13 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

Qualquer evento envolvendo aeronave que poderá ser classificado como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo, permitindo ao SIPAER a adoção dos procedimentos pertinentes.

2.14 OCORRÊNCIA ANORMAL

Circunstância que não se configura uma ocorrência aeronáutica e que não afeta a segurança da operação na qual a aeronave, seus sistemas, equipamentos ou componentes não funcionam, ou não são operados de acordo com as condições previstas, exigindo a adoção de medidas técnicas corretivas.

2.15 OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO AÉREO

Circunstância em que ocorreu uma situação de anormalidade na prestação do ATS, considerando as normas e os procedimentos aplicáveis ao ANS, exigindo a adoção de medidas preventivas e/ou corretivas para manutenção do NADSO.

2.16 OFICIAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – OSCEA

Oficial, da ativa ou da reserva, do corpo de Oficiais da Aeronáutica dos quadros QOAV, QOECTA ou QOEA CTA, pertencente às Organizações e/ou Órgãos do SISCEAB, com Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos no Controle do Espaço Aéreo (CPAA-CEA), representante do SEGCEA e ligado sistemicamente à ASEGCEA, SIPACEA, SPACEA ou à ASSIPACEA, quando designado para uma determinada investigação no Controle do Espaço Aéreo.

2.17 OPERADOR DIRETAMENTE ENVOLVIDO

É o ATCO e seu Assistente, caso haja, que, no momento do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, tinha a atribuição de manter a comunicação bilateral com a aeronave.

2.18 ORGANIZAÇÃO REGIONAL

Organização do Comando da Aeronáutica subordinada ao DECEA, elo do SISCEAB, com jurisdição sobre uma determinada região. São os CINDACTA e o SRPV-SP.

2.19 PROVEDOR DE SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)

Órgão operacional provedor de um, ou mais, dos serviços prestados pelo SISCEAB. Por convenção, no Brasil, tal serviço é conhecido como “Controle do Espaço Aéreo”, abrangendo as áreas de Tráfego Aéreo; de Informações Aeronáuticas; de Comunicações, Navegação e Vigilância; de Meteorologia Aeronáutica e de Busca e Salvamento.

2.20 SEÇÃO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO – SIPACEA

Seção, com atuação regional, pertencente à estrutura dos CINDACTA e do SRPV-SP, subordinado diretamente ao Comandante/Chefe da Organização Regional e ligado sistemicamente à ASEGCEA.

2.21 SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO – SISCEAB

Sistema instituído com a finalidade de dotar o Comando da Aeronáutica de uma estrutura capaz de integrar os Órgãos e Sistemas que participam do controle da Circulação Aérea Nacional, no limite das suas respectivas atribuições.

2.22 SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS – SIPAER

Sistema instituído com a finalidade de planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

2.23 SUBSISTEMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO SISCEAB – SEGCEA

Subsistema que tem por finalidade gerenciar as atividades de prevenção de acidentes, de incidentes aeronáuticos e de incidentes de tráfego aéreo, incluindo as relativas ao gerenciamento da segurança operacional, bem como das atividades de investigação de incidentes de tráfego aéreo.

3 ATRIBUIÇÕES

3.1 Uma Ocorrência Aeronáutica dá início a um processo que abrange ações dos órgãos e elos do SIPAER, SISCEAB e SEGCEA. Em função da classificação da ocorrência em Acidente Aeronáutico, Incidente Aeronáutico Grave ou Incidente Aeronáutico, definida pelo CENIPA, são estabelecidos os procedimentos a serem seguidos pelos órgãos e elos daqueles sistemas, baseados nas normas que regem o processo de investigação de ocorrências aeronáuticas.

3.2 No âmbito do DECEA, são definidas atribuições aos órgãos e elementos do SISCEAB, como forma de subsidiar as ações relacionadas com a investigação do SIPAER, notadamente quando há a possibilidade do envolvimento do Controle do Espaço Aéreo na ocorrência aeronáutica.

3.3 As ações relacionadas com a investigação de ocorrências aeronáuticas, onde só exista a participação das atividades do Controle do Espaço Aéreo e que não sejam enquadradas como Incidente Aeronáutico Grave, são da responsabilidade do DECEA e estão definidas em documentos específicos (ICA 63-30 e MCA 63-17, instrução e manual, respectivamente), que tratam da investigação de ocorrências de tráfego aéreo.

3.4 Quando uma Ocorrência Aeronáutica for classificada como Incidente Aeronáutico Grave, em decorrência de um Incidente de Tráfego Aéreo classificado como Risco Crítico, os órgãos do SISCEAB deverão seguir as atribuições e responsabilidades constantes na ICA 63-30 e no MCA 63-17.

3.5 A seguir são listadas as atribuições dos órgãos e elementos do SISCEAB/SEGCEA, após a ocorrência de acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave:

3.5.1 DA ASEGCEA

3.5.1.1 Coordenar junto à Organização Regional pertinente a designação de Elementos Certificados, quando solicitado pelo CENIPA.

3.5.1.2 Analisar toda documentação proveniente da investigação de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, com envolvimento do Controle do Espaço Aéreo, elaborada pelo EC designado.

3.5.1.3 Analisar, sob o ponto de vista da segurança operacional, o Relatório Final de Inspeção em Voo Pós-acidente, relacionado com Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, emitido pelo GEIV.

3.5.1.4 Sempre que houver um Incidente de Tráfego Aéreo classificado como Risco Crítico, deverá ser feita uma notificação ao CENIPA, por meio do SIG-SIPAER.

3.5.1.5 Controlar as Recomendações de Segurança, oriundas do CENIPA.

3.5.2 DA ORGANIZAÇÃO REGIONAL

3.5.2.1 Quando solicitado pela ASEGCEA, designar os Elementos Certificados (EC-CEA e/ou EC-FHP) para a execução das ações previstas no item 3.5.5 desta Instrução, independentemente de indícios de envolvimento do Controle do Espaço Aéreo na ocorrência e das ações tomadas pelo PSNA.

3.5.2.2 Designar um EC-FHP para a realização do suporte psicológico aos operadores dos PSNA das organizações subordinadas ao DECEA, envolvidos em Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.5.3 DA SIPACEA

3.5.3.1 Propor ao Comandante/Chefe da Organização Regional a designação de Elementos Certificados (EC-CEA e/ou EC-FHP) para participarem da investigação do SIPAER.

3.5.3.2 Propor ao Comandante/Chefe da Organização Regional a designação de Elementos Certificados (EC-CEA e EC-FHP) para a execução das ações previstas no item 3.5.5 desta Instrução, quando solicitado pelo Investigador-Encarregado.

3.5.3.3 Quando solicitado, remeter à ASEGCEA toda documentação proveniente da investigação, quando for o caso do envolvimento do Controle do Espaço Aéreo em Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.5.3.4 Propor à Organização Regional a designação de um EC-FHP para a realização do suporte psicológico aos operadores dos PSNA das organizações subordinadas ao DECEA, envolvidos em Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.5.4 DO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)

3.5.4.1 Informar o Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave ao Comandante do CINDACTA respectivo ou ao Chefe do SRPV-SP, conforme o caso, pela via mais rápida, imediatamente após ter tomado conhecimento da Ocorrência Aeronáutica.

3.5.4.2 Comunicar ao GEIV, ao RCC e à SIPACEA da sua área de jurisdição pelo meio mais rápido possível as seguintes informações:

- a) tipo e matrícula da(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente;
- b) data e hora do acidente/incidente;
- c) fase do voo em que ocorreu o acidente/incidente;
- d) condições meteorológicas na hora do acidente/incidente;
- e) regras de voo segundo as quais voava(m) a(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente;
- f) auxílios visuais, à navegação e à aproximação em operação na hora do acidente/incidente que pudessem estar sendo utilizados pela(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente;
- g) procedimento de tráfego aéreo que a aeronave acidentada pudesse estar utilizando no momento da ocorrência; e
- h) equipamentos de radionavegação de bordo da(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente, lançados no plano de voo.

NOTA: A impossibilidade de informações sobre um ou mais dos itens anteriores não deverá constituir motivo para atraso no envio das demais informações, e a comunicação via telefone não cancela a obrigatoriedade do envio das mensagens formais a todos os destinatários contemplados nos documentos pertinentes.

3.5.4.3 Providenciar para que os seguintes procedimentos sejam observados, com relação às equipes de manutenção dos auxílios à navegação aérea, quando da ocorrência de acidente aeronáutico/incidente aeronáutico grave:

- a) registrar as configurações dos diversos auxílios em operação no momento do acidente/incidente;

- b) proibir ajustes nos auxílios que estavam em operação no momento do acidente/incidente, tendo em vista que ajustes realizados nessas circunstâncias podem produzir condições fora de tolerância em equipamentos normais, ou agravar essas condições, no caso de equipamentos com deficiências; e
- c) não permitir a utilização nem o ajuste do auxílio à navegação que estava em operação na hora da ocorrência, caso surjam dúvidas a respeito das condições de funcionamento do mesmo, até a realização da inspeção em voo.

3.5.4.4 Instruir todo o pessoal do PSNA quanto à política de veiculação das informações relacionadas ao Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave. A comunicação oficial dos dados e das circunstâncias, relativa à investigação de uma Ocorrência Aeronáutica, é prerrogativa do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), em coordenação com o CENIPA.

3.5.4.5 Preservar as fichas de progressão ao voo (FPV), o Livro de Registro de Ocorrências (LRO), o Livro de Registro de Comunicações (LRC), as Mensagens ATS e as Mensagens MET.

3.5.4.6 Preservar as gravações das telecomunicações orais ATS, das mensagens CPDLC, da revisualização dos dados de vigilância, referentes à(s) aeronave(s) envolvida(s) e outras que sejam de interesse para o esclarecimento do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.5.4.7 Garantir à autoridade encarregada pela investigação o livre acesso e controle irrestrito de todo material relevante, incluindo gravações de vídeo e áudio, documentos, transcrições de comunicações dos órgãos de controle do espaço aéreo, de modo que um exame detalhado possa ser feito sem atrasos, imediatamente após tomar conhecimento do ocorrido.

3.5.4.8 Providenciar, tão logo seja possível, a substituição dos operadores diretamente envolvidos no Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.5.4.9 OS PSNA de Entidade civil deverá viabilizar o suporte psicológico aos seus operadores envolvidos em Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.5.4.10 Implementar as Recomendações de Segurança oriundas do CENIPA, sempre que aplicável, ou sugerir à ASEGCEA uma medida alternativa que atenda ao objetivo da recomendação, bem como propor um novo prazo para cumprimento sempre que julgar necessário.

3.5.5 DOS ELEMENTOS CERTIFICADOS (EC-CEA/EC-FHP) DESIGNADOS

Os Elementos Certificados designados conforme o item 3.5.2 deverão cumprir as seguintes ações:

- a) Deslocar-se, o mais rápido possível, para o PSNA envolvido com o Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave;
- b) Contactar o Investigador-Encarregado responsável pelas ações iniciais da investigação do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave em questão, informando-o de que foi designado pela Organização Regional, por solicitação do CENIPA;
- c) Entrar em contato com os operadores de serviço na hora do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, a fim de inteirar-se da

- ocorrência, independentemente do horário de chegada;
- d) Convocar reunião com todos os membros do PSNA para orientação geral, se for o caso;
 - e) Verificar se foram realizadas as atribuições constantes nos itens 3.5.4.1, 3.5.4.2 e 3.5.4.6 e, se for o caso, providenciar o cumprimento imediato das mesmas;
 - f) Assegurar que sejam preservadas as Fichas de Progressão de Voo (FPV), o Livro de Registro de Ocorrências (LRO), o Livro de Registro de Comunicações (LRC), as mensagens ATS, as mensagens MET, as gravações das comunicações orais ATS e as mensagens CPDLC e os dados de vigilância (onde houver), referentes à(s) aeronave(s) envolvida(s) e outras que sejam de interesse para o esclarecimento do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave;
 - g) Comunicar aos operadores de serviço na hora do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave que qualquer solicitação de declaração a respeito da ocorrência seja feita por seu intermédio, exceto aquela que o Investigador-Encarregado responsável pelas ações iniciais da investigação venha a solicitar; e
 - h) Orientar os operadores que assumiram o serviço após a ocorrência do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave para que as respostas às chamadas telefônicas ou a qualquer pedido de informações sobre a ocorrência em pauta sejam dirigidas ao Investigador-Encarregado responsável pelas ações iniciais da investigação.

3.5.6 DO GRUPO ESPECIAL DE INSPEÇÃO EM VOO

3.5.6.1 Imediatamente após tomar conhecimento do acidente aeronáutico/incidente aeronáutico grave, o GEIV deverá certificar-se da necessidade da execução da Inspeção em Voo Especial após Acidente.

3.5.6.2 Caracteriza-se a necessidade de Inspeção em Voo Especial após Acidente, sempre que existirem indícios de que o(s) auxílio(s) à navegação e à aproximação, ou o procedimento de tráfego aéreo que a(s) aeronave(s) acidentada(s) pudesse(m) estar utilizando contribuiu(ram) para a ocorrência do acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave.

3.5.6.3 O Comandante do GEIV, ou o seu substituto legal, é o responsável por determinar a realização da inspeção em voo, em função das informações recebidas, e está autorizado a emitir a Ordem de Missão pertinente.

NOTA: O GEIV deverá possuir normas internas que definam as ações de seu pessoal, de forma que as necessidades de Inspeção em Voo após Acidente sejam prontamente atendidas.

3.5.6.4 Confeccionar o relatório com o máximo de informações e suficiente clareza para permitir a sua compreensão por pessoas não habituadas ao trato de dados referentes à inspeção em voo, submetendo-o à apreciação do Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, antes de ser encaminhado para a ASEGCEA.

3.5.7 OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS

3.5.7.1 Compete ao CENIPA prestar à Autoridade Aeronáutica, ou a outra por esta delegada, quaisquer informações complementares, relativas à investigação de ocorrências aeronáuticas.

3.5.7.2 Caberá ao CENIPA toda e qualquer comunicação oficial relativa às ocorrências aeronáuticas supracitadas, dirigida a Estados estrangeiros, entidades ou organizações internacionais, bem como a imprensa nacional ou estrangeira.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

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

4.2 Os casos não previstos nesta instrução serão submetidos ao Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

_____. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Estrutura e Atribuições do Subsistema de Segurança do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro: ICA 63-11. [Rio de Janeiro-RJ], 2009.

_____. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Investigação do Aspecto Psicológico nos Incidentes de Tráfego Aéreo: MCA 63-7. [Rio de Janeiro-RJ], 2008.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER: NSCA 3-2. [Brasília-DF], 2017.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro: NSCA 3-13. [Brasília-DF], 2017.

ICAO. Aircraft Accident and Incident Investigation (Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation). 11. ed. Montreal: [s.n.], 2016.