

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



SEGURANÇA OPERACIONAL

ICA 81-1

OCORRÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO

2023

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



SEGURANÇA OPERACIONAL

ICA 81-1

OCORRÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO

2023



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

PORTARIA DECEA Nº 822/ASEGN, DE 3 DE ABRIL DE 2023.
Protocolo COMAER nº 67600.006089/2023-24

Aprova a reedição da ICA 81-1, Instrução sobre “Ocorrências de Tráfego Aéreo”.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 21, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 81-1 “Ocorrências de Tráfego Aéreo”, que com esta baixa.

Art. 2º A entrada em vigor do presente ato, justificada em função da urgência, conforme disposto no parágrafo único do art. 4º do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, será na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DECEA nº 259/DGCEA, de 11 de novembro de 2020, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 206, de 13 de novembro de 2020.

Ten Brig Ar ALCIDES TEIXEIRA BARBACOVÍ
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 071, de 19 de abril de 2023)

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1	FINALIDADE	9
1.2	OBJETIVO	9
1.3	ÂMBITO	9
1.4	SIGLAS E ABREVIATURAS	9
1.5	CONCEITUAÇÕES	10
2	OCORRÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO	18
2.1	GENERALIDADES	18
2.2	FINALIDADE DA INVESTIGAÇÃO	19
2.3	PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO E DE APURAÇÃO	19
3	ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES	25
3.1	DA ASEGCEA	25
3.2	DA OPSNA	25
3.3	DA SIPACEA	26
3.4	DO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)	27
3.5	DO INVESTIGADOR RESPONSÁVEL (OSCEA)	28
3.6	DO CHEFE DE EQUIPE/SUPERVISOR/ATCO/OPERADOR ATS	28
4	DOCUMENTAÇÃO DAS OCORRÊNCIAS	30
4.1	DOCUMENTAÇÃO FUNDAMENTAL	30
4.2	DOCUMENTAÇÃO PRELIMINAR.....	31
4.3	FORMALIZAÇÃO DO RESULTADO DAS OCORRÊNCIAS.....	31
4.4	RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (RICEA).....	32
4.5	PARECER TÉCNICO ATS	33
4.6	LAUDO TÉCNICO ATS	33
4.7	PARECER TÉCNICO ANS	33
4.8	PROTEÇÃO DA INFORMAÇÃO	34
5	SISTEMAS DE REPORTE DO SISCEAB	35
5.1	GENERALIDADES	35
5.2	SISTEMA DE REPORTE MANDATÓRIO DO SISCEAB	35
5.3	SISTEMA DE REPORTE VOLUNTÁRIO DO SISCEAB	35
6	DISPOSIÇÕES FINAIS	38
	REFERÊNCIAS	39
	Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo	41
	Anexo B - Laudo Técnico ATS	50
	Anexo C - Modelo de Parecer Técnico ATS	57
	Anexo D - Modelo de Parecer Técnico ANS	62
	Anexo E - Modelo de Ficha de Notificação de Ocorrência de Tráfego Aéreo – FNO	63
	Anexo F – Relação das Ocorrências de Reporte Mandatário	64

PREFÁCIO

A reedição desta norma tem por objetivos a revisão normativa de seu conteúdo, incorporando novos conceitos e procedimentos de modo a refletir as atualizações das normas e métodos recomendados publicados pela ICAO. Particularmente o Capítulo 5 desta Instrução apresenta disposições normativas relativas aos Sistemas de Reporte do SISCEAB.

Nesse sentido, o referido capítulo cria e incorpora os Sistemas de Reportes do SISCEAB instituído pelo DECEA, que é parte integrante do Sistema de Reporte do Estado Brasileiro, nos termos da Portaria Conjunta nº 5.754/ COMAER/ANAC, de 23 de agosto de 2021.

As novas inserções apresentam uma revisão mais significativa relacionada com o Sistema de Reporte Voluntário do SISCEAB, buscando, assim, deixar mais claro o nível de aderência aos SARP do Anexo 19 à CACI, quanto à obrigatoriedade de os Estados estabelecerem seus sistemas de reportes mandatórios e voluntários.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Esta publicação tem por finalidade estabelecer a metodologia, procedimentos, responsabilidades e atribuições referentes aos processos de apuração ou de investigação das Ocorrências de Tráfego Aéreo do interesse do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

1.2 OBJETIVO

Definir critérios, requisitos e procedimentos relativos às atividades de apuração e de investigação das Ocorrências de Tráfego Aéreo, com vistas a identificar as ações reativas, proativas e/ou preditivas para a manutenção do Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO) no Gerenciamento da Segurança Operacional do SISCEAB.

1.3 ÂMBITO

A presente Instrução, de observância obrigatória, aplica-se a todas as Organizações e Entidades Provedoras dos Serviços de Navegação Aérea integrantes do SISCEAB e respectivos PSNA, que possuam órgão ATS sob sua subordinação administrativa.

1.4 SIGLAS E ABREVIATURAS

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

AIRPROX	- Proximidade entre Aeronaves
ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil
ANS	- Serviços de Navegação Aérea
ARD	- Ação Recomendada
ASEGCEA	- Assessoria de Segurança Operacional no Controle do Espaço Aéreo
ASSIPACEA	- Assessoria de Investigação e Prevenção de Acidentes/Incidentes do Controle do Espaço Aéreo
ATCO	- Controlador de Tráfego Aéreo
ATIS	- Serviço Automático de Informação Terminal
ATS	- Serviço de Tráfego Aéreo
CENIPA	- Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CGNA	- Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CINDACTA	- Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
CI-CEA	- Curso de Investigação Controle do Espaço Aéreo
CMA	- Certificado Médico Aeronáutico
COI	- Centro Operacional Integrado
COMAER	- Comando da Aeronáutica
CRCEA-SE	- Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste
CS	- Cartão de Saúde
CTA	- Controle de Tráfego Aéreo ou Área de Controle
DECEA	- Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DGCEA	- Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DNB	- Dependência da NAV Brasil
DTCEA	- Destacamento de Controle do Espaço Aéreo
EC-CEA	- Elemento Certificado Controle do Espaço Aéreo

EC-FHP	- Elemento Certificado Fator Humano Aspecto Psicológico
EPSNA	- Entidade Provedora de Serviços de Navegação Aérea
FHP	- Fator Humano – Aspecto Psicológico
FNO	- Ficha de Notificação de Ocorrência de Tráfego Aéreo
FPV	- Ficha de Progressão de Voo
GCC	- Grupo de Comunicação e Controle
GSOp	- Gerente de Segurança Operacional
IDSO	- Indicador de Desempenho da Segurança Operacional
JJAER	- Junta de Julgamento da Aeronáutica
LRC	- Livro de Registro de Comunicações.
LRO	- Livro de Registro de Ocorrências
METAR	- Relatório Meteorológico de Aeródromo
MDSO	- Meta de Desempenho da Segurança Operacional
NADSO	- Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional
OEA	- Operador de Estação Aeronáutica
OPSNA	- Organização Provedora de Serviços de Navegação Aérea
OSCEA	- Oficial de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo
PARD	- Proposta de Ação Recomendada
PRSO	- Proposta de Recomendação de Segurança Operacional
PSNA	- Provedor de Serviço de Navegação Aérea
QOAV	- Quadro de Oficiais Aviadores
QOEACTA	- Quadro de Oficiais Especialistas de Aeronáutica – Controle de Tráfego Aéreo
QOECTA	- Quadro de Oficiais Especialistas em Controle de Tráfego Aéreo
RA	- Aviso de Resolução
RCSV	- Relato ao CENIPA para a Segurança de Voo
RE	- Excursão de Pista
RELPREV	- Relato de Prevenção
RI	- Incursão em Pista
RIF	- Reporte de Indício de Fadiga
RICEA	- Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo
RPA	- Aeronave remotamente pilotada
RSO	- Recomendação de Segurança Operacional
RVF	- Reporte Voluntário de Fadiga
SEGCEA	- Subsistema de Segurança Operacional do SISCEAB
SFA	- Serviço Fixo Aeronáutico
SIGCEA	- Sistema de Informações Gerenciais do SEGCEA
SIGMET	- Informação Meteorológica Significativa
SIPACEA	- Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes/Incidentes do Controle do Espaço Aéreo
SPACEA	- Seção de 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
SMA	- Serviço Móvel Aeronáutico
SMO	- Situação dos Meios Operacionais
TAF	- Previsão de Aeródromo

1.5 CONCEITUAÇÕES

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

1.5.1 AÇÃO RECOMENDADA (ARD)

Medida de caráter corretivo ou preventivo emitida pelo PSNA por meio de Parecer Técnico ATS, como resultado da apuração de uma Ocorrência ATS, ANS ou de uma ação de prevenção, para o seu âmbito de atuação, visando eliminar um perigo ou mitigar o risco.

NOTA 1: As Ações Recomendadas, além de serem decorrentes das apurações das Ocorrências ATS ou ANS, também podem ser emitidas como medida preventiva e/ou corretiva, identificadas como de aplicação imediata e necessárias para a manutenção do NADSO.

NOTA 2: Tais Ações Recomendadas podem ser deliberadas a partir das reuniões dos Comitês de Segurança Operacional ou por decisão das chefias dos PSNA e devem ser controladas pelo PSNA emissor da ARD.

1.5.2 ÁREA OU INSTALAÇÃO DE ACESSO RESTRITO

É a área ou instalação que contenha documento ou material classificado ou sob restrição de acesso, ou que, por sua utilização ou finalidade, demande proteção.

1.5.3 ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (ASEGCEA)

Órgão central do SEGCEA, pertencente à estrutura do DECEA, subordinado diretamente ao Diretor-Geral do DECEA, que tem por atribuição o trato de assuntos relacionados à apuração, 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.

1.5.4 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 Civis poderão possuir uma seção própria de Segurança Operacional de acordo com suas características de tamanho e complexidade.

1.5.5 ELEMENTO CERTIFICADO

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 em normas específicas do DECEA e do CENIPA.

NOTA: Elemento Certificado Controle do Espaço Aéreo (EC-CEA) e Elemento Certificado Fator Humano Aspecto Psicológico (EC-FHP) são exemplos de Elementos Certificados.

1.5.6 ENTIDADE PROVIDORA DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (EPSNA)

Organização responsável por uma ou mais Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA) ou Dependência da NAV Brasil (DNB), provedoras dos serviços de navegação aérea do SISCEAB, de acordo com o respectivo ato de autorização ou de designação.

1.5.7 GERENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL (GSOP)

Pessoa física, membro do pessoal-chave do SMS, designada pelo Executivo Responsável para coordenar o desenvolvimento, a implementação, a operação, a manutenção e a melhoria contínua do SMS de uma Organização ou Entidade Provedora de Serviços de Navegação Aérea.

1.5.8 INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO

Toda ocorrência envolvendo os Serviços de Tráfego Aéreo, que tenha acarretado algum risco para as aeronaves, relacionada com:

- a) Proximidade entre aeronaves (AIRPROX): Situação em que a distância entre aeronaves bem como suas posições relativas e velocidades foram tais que a segurança tenha sido comprometida;
- b) Procedimentos: Situação em que houve dificuldades operacionais por procedimentos falhos, ou pelo não cumprimento dos procedimentos aplicáveis; e
- c) Facilidades: Situação em que a falha de qualquer componente da infraestrutura de navegação aérea tenha causado dificuldades operacionais.

NOTA 1: Em função do nível de comprometimento da Segurança Operacional, o Incidente de Tráfego Aéreo pode ser classificado como Incidente de Risco Crítico ou de Risco Potencial (ver subitem 2.3.10).

NOTA 2: Os procedimentos descritos na alínea “b” referem-se a procedimentos de navegação aérea e/ou procedimentos operacionais aplicáveis pelo órgão operacional.

NOTA 3: As circunstâncias acima não são excludentes, portanto, em um mesmo incidente podem estar presentes mais de uma situação.

1.5.9 INFORMAÇÕES DE ACESSO RESTRITO

São aquelas que, não sendo passíveis de receber classificação sigilosa, por sua utilização ou finalidade, demandam medidas especiais de proteção.

1.5.10 MATERIAL DE ACESSO RESTRITO

É aquele que, não sendo passível de receber classificação sigilosa, por sua utilização ou finalidade, demanda medidas especiais de proteção.

1.5.11 NÍVEL ACEITÁVEL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (NADSO)

O NADSO é expresso por um conjunto de Indicadores de Desempenho da Segurança Operacional (IDSO) e respectivas Metas de Desempenho da Segurança Operacional (MDSO) e reflete o nível de desempenho do Estado ou do PSNA quanto ao cumprimento das metas de segurança operacional estabelecidas.

1.5.12 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.

1.5.13 OCORRÊNCIA ANS

Circunstância na qual ocorreu uma situação de anormalidade em qualquer componente, procedimento, processo, serviço ou produto do ANS que, direta ou indiretamente, possa acarretar dificuldade ou afetar adversamente a Segurança Operacional na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo, exigindo a adoção de medidas preventivas e/ou corretivas para a manutenção do NADSO.

1.5.14 OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO AÉREO

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

NOTA: As Ocorrências de Tráfego Aéreo, em função do nível de comprometimento da Segurança Operacional, podem ser classificadas conforme o subitem 2.3.10 .

1.5.15 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 QOECTA, pertencente às Organizações e/ou aos Órgãos do SISCEAB, com Curso de Investigação Controle do Espaço Aéreo (CI-CEA), representante do SEGCEA e ligado sistemicamente à ASEGCEA, SIPACEA regional, SPACEA setorial ou à ASSIPACEA local, quando designado para uma determinada investigação no Controle do Espaço Aéreo.

1.5.16 ORGANIZAÇÃO PROVEDORA DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (OPSNA)

Designação genérica atribuída às Organizações Regionais do DECEA responsáveis pelos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA), pelos Centros Operacionais Integrados (COI) e pelo Centro de Operações (COP), provedores de serviços de navegação Aérea do SISCEAB.

1.5.17 PARECER TÉCNICO ATS

Parecer, emitido pelo PSNA, após a apuração de uma Ocorrência ATS.

1.5.18 PARECER TÉCNICO ANS

Parecer, emitido pelo PSNA, após a apuração de uma Ocorrência ANS.

1.5.19 PROCESSO DE APURAÇÃO DO SEGCEA

Processo referente à averiguação de uma Ocorrência ATS ou ANS, conduzido com o propósito de prevenir acidentes/incidentes aeronáuticos e que compreende a coleta e análise de dados, fatos, informações e circunstâncias, a elaboração de conclusões, incluindo a identificação de perigos ou anomalias e, quando apropriado, a emissão de Ações Recomendadas e/ou Propostas de Ações Recomendadas.

1.5.20 PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO DO SEGCEA

Processo referente à investigação de um Incidente de Tráfego Aéreo, conduzido com o propósito de prevenir acidentes/incidentes aeronáuticos, e que compreende a coleta e análise de dados, fatos, informações e circunstâncias, a elaboração de conclusões, incluindo a identificação dos fatores contribuintes e a emissão de Recomendações de Segurança Operacional e/ou Propostas de Recomendação de Segurança.

1.5.21 PROPOSTA DE AÇÃO RECOMENDADA (PARD)

Medida de caráter preventivo ou corretivo emitida pelo PSNA, sugerida para destinatário fora da área de jurisdição do emitente, oriunda de um Parecer Técnico ATS, visando eliminar o perigo ou mitigar o risco decorrente de uma condição latente ou de uma falha ativa, resultado da análise de uma ocorrência de tráfego aéreo.

NOTA: As PARD destinadas a organizações fora do DECEA deverão ser enviadas à ASEGCEA, que fará o devido encaminhamento ao destinatário, responsável por acompanhar o seu cumprimento.

1.5.22 PROPOSTA DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (PRSO)

Medida de caráter preventivo ou corretivo emitida pelo SEGCEA por meio de um RICEA, sugerida para destinatário fora da área de jurisdição do emitente, visando eliminar o perigo ou mitigar o risco decorrente de uma condição latente ou de uma falha ativa, resultado da investigação de uma ocorrência de tráfego aéreo.

NOTA: As PRSO constantes de um RICEA classificado como Risco Potencial serão elaboradas pela OPSNA e encaminhadas à ASEGCEA.

1.5.23 PROVIDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)

Expressão genérica utilizada para caracterizar as organizações operacionais responsáveis pela provisão dos Serviços de Navegação Aérea prestados pelo SISCEAB.

NOTA 1: Por convenção, no Brasil, os Serviços de Navegação Aérea são parte integrante do “Controle do Espaço Aéreo”, abrangendo as áreas de Tráfego Aéreo (ATS), de Informações Aeronáuticas (AIS); de Comunicações, Navegação e Vigilância (CNS); de Meteorologia Aeronáutica (MET), de Cartografia Aeronáutica (CTG) e de Busca e Salvamento (SAR).

NOTA 2: Essas organizações podem ser de natureza pública civil ou militar e, ainda, de natureza privada.

NOTA 3: Esta conceituação não contempla os serviços prestados exclusivamente à Circulação Operacional Militar (COM).

1.5.24 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (RSO)

Medida de caráter preventivo ou corretivo emitida pelo SEGCEA por meio de um RICEA, para destinatário da área de jurisdição do emitente, visando eliminar o perigo ou mitigar o risco decorrente de uma condição latente ou de uma falha ativa, resultado da investigação de um Incidente de Tráfego Aéreo ou de uma ação de prevenção.

NOTA 1: As RSO, além de serem decorrentes de investigações de Incidentes de Tráfego Aéreo, também podem ser expedidas como medida preventiva e/ou corretiva, identificadas como de aplicação imediata e necessárias para a manutenção do NADSO.

NOTA 2: Tais RSO podem ser deliberadas a partir das reuniões dos comitês de segurança operacional, por decisão do AR ou do GSOP, e devem ser emitidas e controladas pelas SIPACEA.

1.5.25 RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (RICEA)

Documento padronizado, de acesso restrito, resultante da coleta e da análise de fatos, dados e circunstâncias relacionados a um Incidente de Tráfego Aéreo.

1.5.26 REPORTE MANDATÓRIO

Notificação de uma ocorrência de tráfego aéreo ou evento caracterizado como de notificação compulsória, que deve ser realizada pelo PSNA, por meio da Ficha de Notificação de Ocorrência de Tráfego Aéreo (FNO).

NOTA: As ocorrências e eventos caracterizados como de Reporte Mandatório são aqueles constantes do desta Instrução.

1.5.27 REPORTE VOLUNTÁRIO

Notificação realizada de forma voluntária por qualquer pessoa para reportar ocorrência, evento ou situação observada (condição latente ou falha ativa), com potencial para acarretar risco para a Segurança Operacional.

1.5.28 SEÇÃO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (SIPACEA)

Seção, com atuação regional, pertencente à estrutura dos CINDACTA ou do CRCEA-SE, subordinada diretamente ao Comandante/Chefe da OPSNA e ligada sistemicamente à ASEGCEA.

1.5.29 SEÇÃO DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (SPACEA)

Órgão setorial do SEGCEA, pertencente à estrutura do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) e Primeiro Grupo de Comunicação e Controle (1º GCC), subordinado diretamente ao Comandante/Chefe e ligado à ASEGCEA.

1.5.30 SEGURANÇA OPERACIONAL

Estado no qual os riscos associados às atividades de aviação, relacionados ou em apoio direto à operação da aeronave, são reduzidos e controlados em um nível aceitável.

NOTA: Em outras palavras, Segurança Operacional é o estado no qual os riscos no ATS são reduzidos e mantidos em um nível aceitável, ou abaixo deste, mediante um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento de riscos.

1.5.31 SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (ANS)

Conjunto de serviços prestados pelo SISCEAB, observando as disposições normativas do DECEA, órgão central e regulador do sistema. Por convenção, no Brasil, tal conjunto de serviço é denominado “Controle do Espaço Aéreo,” abrangendo as áreas de Tráfego Aéreo (ATS), de Informações Aeronáuticas (AIS); de Comunicações, Navegação e Vigilância (CNS); de Meteorologia Aeronáutica (MET), de Cartografia Aeronáutica (CTG) e de Busca e Salvamento (SAR).

1.5.32 SISTEMA

Uma estrutura organizada, com um propósito definido, integrada por um conjunto de elementos e componentes interrelacionados e interdependentes, assim como políticas, normas, procedimentos e práticas conexas, criados para realizar uma atividade específica ou resolver um problema.

NOTA: A vinculação desses elementos, entre si, ocorre por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando subordinação hierárquica, conforme ICA 700-1 “Implantação e Gerenciamento de Sistemas no Comando da Aeronáutica”.

1.5.33 SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO (SISCEAB)

Sistema que tem por finalidade prover os meios necessários para o gerenciamento do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil seja parte.

1.5.34 SISTEMA DE INFORMAÇÕES GERENCIAIS DO SEGCEA (SIGCEA)

Sistema utilizado para coleta, processamento e armazenamento dos dados relacionados ao gerenciamento da segurança operacional no SISCEAB. Todas as Ocorrências de Tráfego Aéreo devem ser, obrigatoriamente, registradas em LRO.

1.5.35 SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (SIPAER)

O SIPAER tem por objetivo planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

1.5.36 SUBSISTEMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO SISCEAB (SEGCEA)

Subsistema que tem por finalidade o gerenciamento das 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 referentes aos processos de apuração e de investigação das Ocorrências de Tráfego Aéreo.

2 OCORRÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO

2.1 GENERALIDADES

2.1.1 Todas as Ocorrências de Tráfego Aéreo devem ser, obrigatoriamente, registradas em LRO (físico ou digital) e inseridas, por meio da FNO (Anexo E), no SIGCEA.

2.1.2 Todas as Ocorrências de Tráfego Aéreo devem ser apuradas ou investigadas conforme os processos estabelecidos nesta Instrução e demais normas pertinentes do SEGCEA.

2.1.3 Os processos de Investigações dos Incidentes de Tráfego Aéreo de Risco Potencial são da competência do DECEA, por meio de suas Organizações Regionais (CINDACTA e CRCEA-SE).

2.1.4 Os processos de Apuração das Ocorrências ATS são da responsabilidade das Organizações ou Entidades Prestadoras dos Serviços de Navegação Aérea e devem ser iniciados no PSNA onde se deu a ocorrência.

2.1.5 O DECEA, por meio da ASEGCEA, mantém a regulamentação, a atribuição de responsabilidades e competências, bem como o estabelecimento de processos necessários à gestão das investigações dos Incidentes de Tráfego Aéreo de Risco Potencial e de Risco Crítico, naquilo que for pertinente.

2.1.5.1 Em função do nível de gravidade das possíveis consequências para a Segurança Operacional, as ocorrências de tráfego aéreo podem ser classificadas como Ocorrências ATS, Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Potencial ou Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico.

2.1.5.2 A classificação da Ocorrência de Tráfego Aéreo deve ser feita em conformidade com os critérios estabelecidos no subitem 2.3.10 .

2.1.6 As Ocorrências de Tráfego Aéreo classificadas como Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Potencial são intrínsecas do SISCEAB e devem ser objeto de investigação do SEGCEA.

2.1.7 As Ocorrências de Tráfego Aéreo classificadas como Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico se enquadram nos critérios de classificação de Incidentes Aeronáuticos Graves, conforme o Anexo 13 da OACI. Assim, o processo de investigação desse tipo de ocorrência deve ficar a cargo do CENIPA, sem prejuízo das demais disposições normativas pertinentes, contidas na legislação do SEGCEA.

2.1.8 As Ocorrências ANS também devem ser registradas, notificadas, analisadas e tratadas pelos PSNA, em conformidade com os critérios estabelecidos no subitem 2.3.14 .

2.1.9 A fim de manter registro, possibilitar a rastreabilidade, o controle e a geração do Banco de Dados de Segurança Operacional do DECEA (BDSCEA), os processos de apuração e de investigação das Ocorrências de Tráfego Aéreo, bem como das Ocorrências ANS apuradas, devem ser processados por meio do SIGCEA.

2.2 FINALIDADE DA INVESTIGAÇÃO

2.2.1 Os processos de investigação de que trata esta Instrução têm como única finalidade a prevenção de acidentes/incidentes aeronáuticos e de incidentes de tráfego aéreo, por meio de Recomendações de Segurança Operacional (RSO) e/ou Propostas de Recomendação de Segurança Operacional (PRSO), estabelecidas a partir da identificação dos fatores contribuintes presentes, direta ou indiretamente, na Ocorrência de Tráfego Aéreo.

2.2.2 Os processos de apuração de que trata esta Instrução têm como única finalidade a prevenção de acidentes/incidentes aeronáuticos, por meio de Ações Recomendadas (ARD) e/ou Propostas de Ações Recomendadas (PARD), estabelecidas a partir da identificação dos possíveis fatores que, direta ou indiretamente, contribuíram para a Ocorrência de Tráfego Aéreo ou para a Ocorrência ANS.

2.2.3 As Recomendações de Segurança Operacional (RSO) ou Ações Recomendadas (ARD) a serem estabelecidas devem possibilitar uma ação direta ou a tomada de decisões para eliminar ou mitigar os fatores contribuintes e/ou as suas possíveis consequências.

NOTA: Não é propósito da investigação, a qual é baseada nos princípios SIPAER, atribuir culpa ou responsabilidade, mas tão somente utilizar tal ferramenta de modo a contribuir para a prevenção de Acidentes Aeronáuticos, de incidentes Aeronáuticos, de Incidentes de Tráfego Aéreo, bem como para a manutenção da Segurança Operacional na prestação do ANS.

2.3 PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO E DE APURAÇÃO

2.3.1 É fundamental determinar com a maior presteza os fatores contribuintes de toda Ocorrência de Tráfego Aéreo, de modo que seja possível adotar as medidas corretivas para prevenir a repetição de ocorrências semelhantes. Portanto, o chefe do órgão ATS deverá:

- a) providenciar a preservação de todos os dados pertinentes, imediatamente após tomar conhecimento de uma Ocorrência de Tráfego Aéreo; e
- b) informar pelo meio mais rápido (telefone e *e-mail*) à SIPACEA no caso de indício de Incidente de Tráfego Aéreo.

NOTA: Os Chefes de Equipe, Supervisores, ATCO ou OEA de um órgão ATS envolvidos em Ocorrência de Tráfego Aéreo são, também, responsáveis por adotar as medidas necessárias para a preservação de todos os dados e registrar os detalhes da operação realizada, para facilitar a reconstituição da ocorrência em tela e permitir a determinação de seus fatores contribuintes.

2.3.2 As tarefas de investigação têm prioridade sobre as demais atividades dos envolvidos em um processo de investigação de acidentes/incidentes aeronáuticos ou de Incidentes de Tráfego Aéreo.

2.3.3 O responsável pela investigação (OSCEA) e o Elemento Certificado Fator Humano Aspecto Psicológico (EC-FHP) serão formalmente designados pela OPSNA, no caso de Incidente de Tráfego Aéreo.

2.3.4 Adicionalmente ao Investigador do Fator Humano Aspecto Psicológico, o responsável pela investigação poderá, por meio da SIPACEA pertinente, no caso de Incidente de Tráfego

Aéreo, requisitar uma equipe de técnicos especialistas para assessorá-lo em situações específicas das diversas áreas envolvidas, inclusive, quando necessário, médicos, especialistas em meteorologia, telecomunicações, radar, auxílios à navegação etc., para determinar todos os fatores que possam ter contribuído para o Incidente de Tráfego Aéreo.

2.3.5 As organizações envolvidas e/ou detentoras de dados, documentos e/ou informações sobre as Ocorrências de Tráfego Aéreo deverão providenciar e garantir ao responsável pela investigação (OSCEA) o acesso, a obtenção e o controle irrestrito de todo material relevante, incluindo gravações de vídeo e áudio de ambiente e das câmeras de segurança, documentos, transcrições de comunicações dos órgãos ATS, de modo a possibilitar que um exame detalhado de todo material de interesse possa ser feito tempestivamente, imediatamente após tomar conhecimento da ocorrência.

NOTA: Também aplicável aos investigadores designados pelo CENIPA, nos casos de Incidentes de Tráfego Aéreo de Risco Crítico.

2.3.6 Todos os documentos, dados e informações referentes às investigações de Incidente de Tráfego Aéreo deverão ter o tratamento de acesso restrito, em conformidade com a ICA 205-47 do COMAER.

2.3.7 Com amparo e em conformidade com a Lei nº 12.970, de 8 de maio de 2014, as seguintes informações serão utilizadas somente para o propósito da investigação, sendo proibida a sua divulgação total ou parcial:

- a) todas as comunicações entre as pessoas envolvidas;
- b) informações de ordem médica, psicológica e/ou privada referentes às pessoas envolvidas; e
- c) opiniões expressas na análise das informações, incluindo as gravações registradas pelos Órgãos do Serviço de Tráfego Aéreo (áudio e transcrição das gravações do SFA e SMA e dos dados de revisualização dos sistemas de vigilância).

2.3.8 Os profissionais dos órgãos envolvidos em uma ocorrência são responsáveis, em cada nível da sua organização, por assegurar que sejam preservados todos os registros de interesse, quer sejam físicos ou digitais, tais como 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 e as gravações do SMA, do SFA, dos sistemas de Vigilância ATS, dos sistemas de Vigilância Visual, do sistema de câmeras de vigilância e outras gravações e/ou dados que sejam de interesse para o esclarecimento das ocorrências de tráfego aéreo.

2.3.9 Se no decorrer do processo de investigação ou apuração for verificado um elevado potencial de severidade e/ou de recorrência, o estabelecimento e a divulgação de medidas identificadas como necessárias e de aplicação imediata serão feitos no menor prazo possível, tendo em vista a adoção de medidas oportunas de prevenção.

2.3.10 CLASSIFICAÇÃO DAS OCORRÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO

2.3.10.1 Em função do comprometimento da segurança operacional, uma Ocorrência de Tráfego Aéreo deverá ser classificada conforme os parâmetros a seguir:

- a) Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico. Condição na qual não ocorreu um acidente devido ao acaso ou a uma ação evasiva e que as distâncias (horizontal e vertical) entre as aeronaves tenham sido, respectivamente, igual ou inferior a 0,5 NM e 500 pés;

NOTA 1: Quando uma Ocorrência de Tráfego Aéreo for classificada como Incidente de Tráfego Aéreo e não se enquadrar na condição acima, o reporte de quase colisão, efetuado por um dos pilotos envolvidos, após análise dos dados disponíveis, poderá levar o incidente à classificação de Risco Crítico.

NOTA 2: O Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico é definido em norma do CENIPA como Incidente Aeronáutico Grave.

- b) Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Potencial. Condição na qual a proximidade entre aeronaves, ou entre aeronaves e obstáculos, tenha resultado em separação menor que o mínimo estabelecido pelas normas vigentes sem, contudo, atingir a condição de risco crítico;

NOTA: Quando as informações disponíveis não permitirem a determinação do nível de comprometimento da segurança dos tráfegos envolvidos em uma ocorrência, este será classificado como Risco Potencial.

- c) Ocorrência ATS. Condição na qual foi verificada uma anormalidade na prestação do ATS, porém as circunstâncias e os parâmetros observados não chegam a configurar Incidente de Tráfego Aéreo.

2.3.11 PROCESSAMENTO DAS OCORRÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO

2.3.11.1 As comunicações das Ocorrências de Tráfego Aéreo, com origem no PSNA, deverão ser registradas no LRO e inseridas no SIGCEA por meio de FNO (Anexo E), conforme subitem 2.1.1 .

2.3.11.2 As comunicações das Ocorrências de Tráfego Aéreo realizadas por meio de RELPREV, *e-mail*, RCSV, SAC, ofício, carta etc., recebidos por qualquer Elo SEGCEA, deverão ser inseridas no SIGCEA, indicando o PSNA pertinente, responsável pelo processamento da ocorrência.

2.3.11.3 As Ocorrências de Tráfego Aéreo, sem indício de Incidente de Tráfego Aéreo, deverão ser notificadas por meio da FNO e registradas no SIGCEA em até 3 (três) dias úteis, a contar da data da ocorrência.

2.3.11.4 As Ocorrências de Tráfego Aéreo, com indício de Incidente de Tráfego Aéreo, deverão ser comunicadas imediatamente, pelo meio mais rápido, à SIPACEA da área de jurisdição e registradas, por meio da FNO, no SIGCEA.

2.3.11.5 Nos casos de Ocorrências de Tráfego Aéreo com indício de Incidente de Tráfego Aéreo, a Documentação Preliminar deverá ser enviada à SIPACEA em até 3 (três) dias úteis, a contar da data em que o PSNA tomou conhecimento da ocorrência.

2.3.11.6 A SIPACEA, após receber a Documentação Preliminar, terá o prazo máximo de 3 (três) dias úteis para análise da ocorrência e sua classificação ou não como Incidente de Tráfego Aéreo e emitir resposta ao PSNA.

2.3.11.7 As Ocorrências de Tráfego Aéreo, classificadas como Ocorrências ATS, devem ser apuradas com um nível de detalhamento compatível com a complexidade da ocorrência e do órgão ATS provedor do serviço, como forma de identificar as causas e estabelecer as ações preventivas e/ou corretivas, visando evitar a sua recorrência.

2.3.11.8 Quando uma Ocorrência ATS envolver mais de um PSNA da mesma jurisdição ou sob a jurisdição de Entidades e/ou Organizações Regionais distintas, cada PSNA envolvido deverá designar um responsável pela apuração da ocorrência no órgão ATS sob sua jurisdição. Nesse caso, a SIPACEA da OPSNA com jurisdição da região do espaço aéreo onde se deu a ocorrência elaborará o Parecer Técnico ATS conclusivo, com o prazo máximo de 15 dias, a contar do recebimento dos pareceres dos PSNA.

NOTA: O Parecer Técnico ATS conclusivo acima citado também deverá ser elaborado conforme modelo do Anexo C, porém a SIPACEA, ao elaborar este parecer, deverá citar no campo “Finalidade” que se trata de parecer conclusivo e no campo “Documentos Anexados”, incluir os pareceres elaborados pelos PSNA, bem como citar tais pareceres no campo “Documentos Analisados”.

2.3.11.9 Caso haja discordância quanto à análise ou ao resultado da apuração do Parecer Técnico ATS, a ASEGCEA e/ou SIPACEA poderá solicitar a revisão do parecer ou mesmo reclassificar a Ocorrência de Tráfego Aéreo como um Incidente de Tráfego Aéreo e tomar as medidas pertinentes para que seja realizada a respectiva investigação.

2.3.12 INVESTIGAÇÃO DE INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO

2.3.12.1 Para a condução do processo de investigação de Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Potencial ou de Risco Crítico, somente poderão ser indicados Elementos Certificados (EC-CEA) dos Quadros de Oficiais Aviadores ou CTA, da ativa ou da reserva.

NOTA 1: O EC-CEA designado não poderá pertencer ao efetivo do órgão envolvido no Incidente de Tráfego Aéreo objeto da investigação nem ter envolvimento emocional com a ocorrência.

NOTA 2: Quando da designação do EC-CEA para investigar um Incidente de Tráfego Aéreo, será designado também o EC-FHP, não pertencente ao órgão envolvido, para participar da equipe de investigação.

2.3.12.2 O processo de investigação de Incidente de Tráfego Aéreo classificado como Risco Potencial deverá ser conduzido pela SIPACEA da OPSNA com jurisdição sobre a região do espaço aéreo onde ocorreu o incidente, a qual deverá elaborar o respectivo RICEA.

2.3.12.3 As Ocorrências de Tráfego Aéreo, classificadas como Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico, são enquadradas como Incidente Aeronáutico Grave. A investigação de tal tipo de incidente é da competência do CENIPA, de acordo com as legislações e processos específicos daquele Centro. Nesses casos, a confirmação da ocorrência e sua classificação serão feitas pela ASEGCEA, cabendo ao CENIPA a autenticação de tal classificação.

2.3.12.4 Caso o CENIPA não autentique a classificação do Incidente de Tráfego Aéreo como Risco Crítico, este Centro informará à ASEGCEA, que processará a ocorrência como Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Potencial.

2.3.12.5 Apesar de o processo de investigação do Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico ser da competência do CENIPA, independentemente da conclusão do processo de tal investigação, o PSNA deverá realizar uma apuração interna com o objetivo de identificar as ações iniciais e implementar as medidas corretivas e/ou preventivas verificadas como necessárias e de aplicação imediata em prol da manutenção de um Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional.

NOTA: Tais medidas podem ser estabelecidas por meio de ARD e/ou RSO, conforme os subitens 1.5.1 e 1.5.24 , respectivamente.

2.3.12.6 A execução de todas as tarefas relativas à elaboração dos RICEA ou do Laudo Técnico ATS, com o respectivo envio à ASEGCEA, deverá ocorrer dentro do prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da data da classificação da ocorrência pela SIPACEA pertinente, conforme subitem 2.3.11.6 .

2.3.12.7 O PSNA envolvido em Incidente de Tráfego Aéreo deverá enviar à SIPACEA toda a documentação fundamental, dentro do prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, a contar da data da comunicação da classificação da ocorrência como Incidente de Tráfego Aéreo.

2.3.12.8 A equipe de investigação deverá comparecer, tão logo quanto possível, aos órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo envolvidos no Incidente de Tráfego Aéreo, para levantar as condições técnicas e operacionais do ambiente de trabalho, bem como realizar as entrevistas com os profissionais envolvidos (chefe do órgão, chefes de equipe, supervisores, coordenadores, controladores, assistentes e outros que a equipe julgue que possam contribuir para a elucidação dos fatores contribuintes detectados no incidente), visando identificar o real cenário no qual o evento ocorreu.

2.3.12.9 A SIPACEA ou a ASEGCEA, durante o processo de investigação e elaboração do RICEA ou após a sua conclusão, poderá reclassificar a Ocorrência de Tráfego Aéreo.

2.3.12.10 Quando um Incidente de Tráfego Aéreo envolver Órgãos ATS sob jurisdição de Organizações Regionais distintas, cada Organização envolvida poderá designar um investigador para o Órgão ATS sob sua jurisdição. Nesse caso, deverá haver uma coordenação entre as respectivas SIPACEA, visando estabelecer a Organização responsável pela condução da investigação e elaboração do RICEA.

2.3.12.11 É da responsabilidade do Comandante/Chefe da OPSNA do DECEA a homologação do RICEA.

2.3.13 PROCESSAMENTO DA OCORRÊNCIA ATS

2.3.13.1 Uma Ocorrência de Tráfego Aéreo classificada, pela SIPACEA pertinente, como Ocorrência ATS deve ser apurada pelo PSNA onde se deu a ocorrência.

2.3.13.2 O processo de apuração da Ocorrência ATS deve ser conduzido por ATCO/OEA pertencente ao PSNA, com conhecimento técnico operacional e experiência profissional adequados para a análise da ocorrência.

NOTA: O conhecimento técnico operacional e experiência profissional citados são aqueles adquiridos na capacitação e experiência do ATCO/OEA no PSNA onde se deu a ocorrência, não sendo compulsório que o profissional seja Elemento Certificado (EC-CEA).

2.3.13.3 O processo de apuração da Ocorrência ATS deve ser formalizado por meio de Parecer Técnico ATS e tem por objetivo identificar as causas e circunstâncias que contribuíram para a situação de anormalidade na prestação do ATS, bem como propor as medidas corretivas necessárias para prevenir a recorrência de tais eventos e garantir um NADSO nas operações do PSNA.

2.3.14 PROCESSAMENTO DA OCORRÊNCIA ANS

2.3.14.1 Uma Ocorrência ANS pode ter origem em um reporte interno ou externo ao PSNA. Em função da origem da notificação, a ocorrência deverá ser processada conforme a seguir:

- a) Ocorrência ANS cuja notificação tenha origem no PSNA: deverá ser registrada no LRO ou em outro meio apropriado. O PSNA deverá avaliar a ocorrência e deliberar se deve ou não ser inserida no SIGCEA;

NOTA 1: Se o PSNA optar por inserir a ocorrência no SIGCEA, deverá fazer a sua apuração e elaborar o respectivo Parecer Técnico ANS, conforme formulário constante no Anexo D.

NOTA 2: Se o PSNA optar por não inserir a ocorrência no SIGCEA, o seu tratamento fica a critério do PSNA, que deverá tomar as providências julgadas pertinentes sobre a ocorrência.

- b) Ocorrência ANS cuja notificação tenha origem em RELPREV/RCSV ou outro meio externo ao PSNA: deverá ser registrada no SIGCEA e encaminhada, via Elos Sistêmicos SEGCEA, ao PSNA pertinente. O processamento de tal ocorrência deverá ser formalizado por meio de um Parecer Técnico ANS, conforme formulário constante no Anexo D.

2.3.14.2 O processo de apuração da Ocorrência ANS deve ser conduzido por ATCO/OEA pertencente ao PSNA, com conhecimento técnico operacional e experiência profissional adequados para a análise da ocorrência.

NOTA: O conhecimento técnico operacional e experiência profissional citados são aqueles adquiridos na capacitação e experiência do ATCO/OEA no PSNA onde se deu a ocorrência, não sendo compulsório que o profissional seja certificado EC-CEA.

2.3.14.3 O processo de apuração da Ocorrência ANS deve ser formalizado por meio de um Parecer Técnico ANS. Tem por objetivo identificar as causas e circunstâncias que contribuíram para o evento de anormalidade, bem como propor as medidas preventivas e/ou corretivas necessárias para o restabelecimento do funcionamento adequado dos componentes e processos ANS.

NOTA: Entende-se por anormalidade o mau desempenho ou a má qualidade dos produtos/serviços que possam, direta ou indiretamente, acarretar dificuldades ou afetar adversamente a Segurança Operacional na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo.

3 ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES

3.1 DA ASEGCEA

3.1.1 Analisar, ratificar ou reclassificar as Ocorrências de Tráfego Aéreo classificadas pelas SIPACEA como Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico inseridas no SIGCEA.

3.1.2 Analisar, ratificar ou reclassificar as Ocorrências de Tráfego Aéreo classificadas como Ocorrências ATS.

NOTA 1: Tais ocorrências serão selecionadas de forma aleatória, inopinada e analisadas, oportunamente, pela ASEGCEA.

NOTA 2: Tal seleção deve, preferencialmente, levar em consideração aquelas nas quais estejam presentes fatores como a separação de aeronaves, RA, RI (A, B ou C) e/ou RE.

3.1.3 Informar ao DGCEA e ao CENIPA o Incidente de Tráfego Aéreo classificado como Risco Crítico.

3.1.4 Designar, por solicitação do CENIPA, o Elemento Certificado (EC-CEA) e/ou Elemento Certificado Fator Humano Aspecto Psicológico (EC-FHP) para compor a equipe de investigação de Incidente de Tráfego Aéreo classificado como Risco Crítico.

3.1.5 Reclassificar, quando aplicável, as Ocorrências de Tráfego Aéreo, em conformidade com o subitem 2.3.10 .

3.1.6 Coordenar com o CENIPA o apoio técnico, administrativo, de transporte e outros que se façam necessários à adequada realização das atividades relacionadas com a investigação dos Incidentes de Tráfego Aéreo classificados como Risco Crítico.

3.1.7 Manter o controle das Recomendações de Segurança (RS) emitidas pelo CENIPA para o DECEA oriundas de investigação de Incidente de Tráfego Aéreo classificado como Risco Crítico ou Acidente/Incidente Aeronáutico.

3.1.8 Monitorar o cumprimento das Recomendações de Segurança Operacional (RSO) emitidas por meio dos RICEA, oriundas das investigações dos Incidentes de Tráfego Aéreo.

3.1.9 Analisar, aprovar, reprovar ou revisar as respostas dos RCSV recebidas das SIPACEA com vistas a sua publicação e encaminhamento ao CENIPA.

3.2 DA OPSNA

3.2.1 Designar, formalmente, o OSCEA responsável pela investigação de Incidente de Tráfego Aéreo classificado como Risco Potencial.

3.2.2 Designar, formalmente, o Elemento Certificado Fator Humano Aspecto Psicológico (EC-FHP) para compor a equipe de investigação de Incidente de Tráfego Aéreo classificado como Risco Potencial.

3.2.3 Prover apoio técnico, administrativo, de transporte e outros que se façam necessários à adequada realização das atividades relacionadas com a investigação dos Incidentes de Tráfego Aéreo classificados como Risco Potencial e, quando pertinente, de Risco Crítico.

3.2.4 Prover as condições, os meios e os recursos para garantir, dentro dos prazos estabelecidos, cumprimento das Recomendações de Segurança Operacional e das Ações Recomendadas aos PSNA subordinados.

3.2.5 Homologar os RICEA relativos às Investigações dos Incidentes de Tráfego Aéreo de Risco Potencial e, quando pertinente, de Risco Crítico.

3.3 DA SIPACEA

3.3.1 Classificar ou Reclassificar as Ocorrências de Tráfego Aéreo inseridas no SIGCEA.

3.3.2 Informar à ASEGCEA, pelo meio mais rápido possível (telefone e *e-mail*), a ocorrência de Incidente de Tráfego Aéreo, com indício de Risco Crítico, em sua área de jurisdição.

3.3.3 Propor ao Comandante/Chefe da OPSNA a designação do OSCEA responsável pela investigação de Incidente de Tráfego Aéreo, classificado como Risco Potencial e, quando pertinente, de Risco Crítico, de acordo com o previsto nas normas do SEGCEA.

3.3.4 Propor ao Comandante/Chefe da OPSNA a designação do Elemento Certificado Fator Humano Aspecto Psicológico (EC-FHP) para compor a equipe de investigação de Incidente de Tráfego Aéreo, classificado como Risco Potencial e, quando pertinente, de Risco Crítico.

3.3.5 Analisar, em até 3 (três) dias úteis, a contar da data do recebimento da Documentação Preliminar, as ocorrências com indícios de incidentes de tráfego aéreo e solicitar ao PSNA a emissão do Parecer Técnico ATS, quando a mesma não se configurar como Incidente de Tráfego Aéreo.

3.3.6 Providenciar o envio da cópia do RICEA ao(s) PSNA envolvido(s).

3.3.7 Manter o acompanhamento e supervisionar a implementação e a eficácia das Recomendações de Segurança Operacional, bem como dos respectivos prazos para execução, em sua área de jurisdição.

3.3.8 Analisar, reclassificar ou validar os Pareceres Técnicos (ATS e ANS) recebidos dos PSNA jurisdicionados, no prazo máximo de 10 (dez) dias, a contar da data do seu recebimento.

3.3.9 Validar e controlar as respostas aos relatores dos RCSV, elaboradas pelo PSNA, e encaminhá-las à ASEGCEA, via SIGCEA.

3.3.10 Validar e controlar as respostas dos RELPREV, elaboradas pelo PSNA, e encaminhá-las aos respectivos relatores.

3.3.11 Concluir o processo de investigação e elaboração do respectivo RICEA, dentro do prazo estabelecido nesta Instrução.

3.3.12 Informar ao DECEA, por meio da ASEGCEA, o cumprimento das RSO ou as justificativas, quando não for possível cumpri-las.

3.4 DO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)

3.4.1 Informar, imediatamente à SIPACEA da sua área de jurisdição, pelo meio mais rápido, as ocorrências com indício de Incidente de Tráfego Aéreo.

3.4.2 Formalizar, anualmente, para a respectiva SIPACEA, a designação dos ATCO e/ou OEA responsáveis pela apuração das Ocorrências ATS ou ANS e elaborar os respectivos pareceres técnicos (ATS e ANS).

NOTA 1: O responsável, designado pelo PSNA, deverá possuir conhecimento técnico operacional e experiência profissional compatíveis com a natureza da Ocorrência ATS ou ANS a serem analisadas e apuradas.

NOTA 2: O conhecimento técnico operacional e experiência profissional citados são aqueles adquiridos na capacitação e experiência do ATCO/OEA no PSNA onde se deu a ocorrência, não sendo compulsório que o profissional seja certificado EC-CEA.

3.4.3 Providenciar a preservação de todos os dados, informações, registros e documentações pertinentes, necessários à investigação ou apuração das Ocorrências de Tráfego Aéreo.

3.4.4 Enviar à SIPACEA da sua área de jurisdição toda documentação fundamental pertinente à investigação dos Incidentes de Tráfego Aéreo classificados como Risco Potencial, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, a partir da classificação da ocorrência como incidente de tráfego aéreo pela SIPACEA.

3.4.5 Disponibilizar, ao investigador designado pelo CENIPA, toda documentação fundamental original, prevista no item 4.1 desta Instrução, relativa à investigação dos Incidentes de Tráfego Aéreo classificados como Risco Crítico, em conformidade às disposições relativas à tramitação de documentação de acesso restrito.

3.4.6 Remeter à SIPACEA da sua área de jurisdição o Parecer Técnico ATS no prazo máximo de 20 (vinte) dias, a contar da data de confirmação da Ocorrência de Tráfego Aéreo não classificada como Incidente de Tráfego Aéreo.

3.4.7 Remeter, via SIGCEA, à SIPACEA da sua área de jurisdição, o Parecer Técnico ANS, no prazo máximo de 20 (vinte) dias, a contar da data de sua solicitação.

3.4.8 Assegurar as condições para o acesso dos integrantes da equipe de investigação de Incidentes de Tráfego Aéreo a todos os documentos, dados, informações e registros, bem como aos locais necessários ao cumprimento da missão.

3.4.9 Estabelecer procedimento para registrar no LRO as Ocorrências de Tráfego Aéreo, bem como as demais ocorrências caracterizadas como de reporte mandatório (vide Cap. 5).

3.4.10 Estabelecer procedimento para realizar a verificação diária do LRO, com vistas a identificar registros de Ocorrências de Tráfego Aéreo, bem como os registros das demais ocorrências de reporte mandatório, e suas inserções no SIGCEA por meio da FNO.

3.4.11 Remeter a Ficha de Notificação de Ocorrência de Tráfego Aéreo (FNO) à SIPACEA da sua área de jurisdição, no prazo máximo de 3 (três) dias úteis, a partir da data da ocorrência.

3.4.12 Remeter a Documentação Preliminar à SIPACEA da sua área de jurisdição, nos casos de ocorrências com indícios de incidente de tráfego aéreo, em até 3 (três) dias úteis, a contar da data em que o PSNA tomou conhecimento da respectiva ocorrência, ou por solicitação da SIPACEA.

3.4.13 Divulgar, no menor prazo possível, o resultado das investigações e apurações das Ocorrências de Tráfego Aéreo que, a seu critério, tenha um elevado potencial de gravidade e/ou de recorrência.

3.4.14 Fazer a apuração dos reportes voluntários (RCSV e RELPREV), elaborar as respostas aos relatores e encaminhá-las para a SIPACEA, via SIGCEA.

3.4.15 Supervisionar o cumprimento das atribuições do pessoal envolvido em Ocorrências de Tráfego Aéreo quanto às ações estabelecidas no subitem 3.6 .

3.4.16 Implementar e controlar o cumprimento e a eficácia das Recomendações de Segurança Operacional e das Ações Recomendadas, bem como dos respectivos prazos para execução.

3.5 DO INVESTIGADOR RESPONSÁVEL (OSCEA)

3.5.1 Conduzir o processo de Investigação dos Incidentes de Tráfego Aéreo em conformidade com os procedimentos estabelecidos nesta Instrução e demais legislações pertinentes do SEGCEA.

3.5.2 Observar o cumprimento dos processos para a realização da investigação e zelar pelo cumprimento dos prazos estabelecidos nesta Instrução para a elaboração do RICEA.

3.5.3 Orientar os demais membros da equipe sobre o propósito da investigação e o seu planejamento para a condução do processo de investigação.

3.5.4 Propor a emissão de RSO e/ou de PRSO, de acordo com a legislação do SEGCEA.

3.5.5 Requisitar, quando necessário, uma equipe de técnicos especialistas para assessorá-lo em situações específicas das diversas áreas envolvidas, tais como médicos, especialistas em meteorologia, telecomunicações, radar, auxílios à navegação etc.

3.6 DO CHEFE DE EQUIPE/SUPERVISOR/ATCO/OPERADOR ATS

3.6.1 Registrar no LRO e, onde for possível, na FNO, obrigatoriamente, toda Ocorrência de Tráfego Aéreo, bem como as demais ocorrências ou eventos de reporte mandatório, verificada no seu turno de serviço.

3.6.2 O(s) ATCO envolvido(s) em Ocorrências de Tráfego Aéreo deve(m) responder às perguntas de triagem de fadiga, com vistas ao preenchimento do Reporte de Indício de Fadiga (RIF), na página *web* do DECEA ou da respectiva SIPACEA.

NOTA 1: As perguntas de triagem de fadiga e o RIF devem ser respondidos durante ou ao final do turno de serviço em que se deu a ocorrência.

NOTA 2: Esse preenchimento deverá ser feito por meio do *link* Gerenciamento da Fadiga, que pode ser acessado na página *web* do DECEA ou da respectiva SIPACEA.

3.6.3 Informar, imediatamente ao Chefe do PSNA, pelo meio mais rápido, as ocorrências com indício de Incidente de Tráfego Aéreo

4 DOCUMENTAÇÃO DAS OCORRÊNCIAS

4.1 DOCUMENTAÇÃO FUNDAMENTAL

4.1.1 Conjunto de dados, físicos e digitais que tenham relação com um Incidente de Tráfego Aéreo e que podem auxiliar na reprodução dos fatos e, eventualmente, no seu esclarecimento.

4.1.2 Normalmente, a investigação inicial dos Incidentes de Tráfego Aéreo se realiza no próprio PSNA que tem jurisdição pelo espaço aéreo onde se deu a ocorrência. Nesse caso, o PSNA, independentemente de solicitação, deverá notificar à respectiva SIPACEA e, além de preservar as gravações originais, providenciar a seguinte Documentação Fundamental:

- a) transcrição e áudio da gravação magnética das comunicações dos Serviços Móvel e Fixo Aeronáuticos;
- b) histórico das mensagens CPDLC do SMA, quando aplicável;
- c) fichas de progressão de voo e dos registros relativos à ocorrência em tela (ex.: LRO, LRC, SMO, MSG ATS, ATIS etc.);
- d) dados de vigilância ATS, onde houver;
- e) gravação das câmeras de vigilância do ambiente operacional, onde houver;
- f) informações meteorológicas (ex.: MSG MET, METAR, TAF, SIGMET, Carta de Vento etc.) relacionadas com o espaço aéreo onde ocorreu o incidente;
- g) declaração sobre as condições técnico-operacionais, relativa aos equipamentos de infraestrutura de navegação aérea que estavam em utilização tanto pelo Órgão ATS quanto pela(s) aeronave(s) envolvida(s) no incidente, caso necessário;
- h) Reporte de Indício de Fadiga (RIF) e/ou Reporte Voluntário de Fadiga (RVF), caso haja.
- i) documentos previstos no histórico dos profissionais ATS envolvidos na ocorrência; e
- j) providências e recomendações iniciais adotadas pelo órgão ATS, para prevenir a repetição de ocorrência semelhante.

NOTA: O Histórico do Profissional ATS refere-se às informações que devem ser obtidas sobre o controlador, o supervisor, o coordenador ou qualquer profissional que tenha função em órgão ATS. Esses documentos são:

- a) CS/CMA;
- b) Habilitação Técnica;
- c) escala cumprida do órgão ATS;
- d) ATA de Conselho Operacional; e
- e) outros documentos relacionados à formação profissional.

4.1.3 Caberá a todos os envolvidos no processo de investigação adotar providências no sentido de que as informações constantes do subitem 4.1.2, além de outros documentos que se considerem relacionados com a ocorrência, estejam guardados e mantidos em lugar seguro.

4.2 DOCUMENTAÇÃO PRELIMINAR

4.2.1 Com vistas a agilizar o processo de análise de uma ocorrência com indício de Incidente de Tráfego Aéreo, a Documentação Preliminar subsidiará a SIPACEA para a sua classificação ou não como Incidente de Tráfego Aéreo, cujo conteúdo é composto de:

- a) reporte da ocorrência (RELPREV, FNO etc.);
- b) áudio das comunicações (SFA e/ou SMA); e
- c) imagens do sistema de vigilância (vídeo ou foto), caso haja.

NOTA 1: O nome do arquivo de áudio das comunicações deve conter o horário UTC do início e do fim do trecho gravado.

NOTA 2: Os arquivos dos áudios das comunicações devem ser, preferencialmente, gravados de duas maneiras: um original sem edição e outro sem o silêncio das comunicações.

4.3 FORMALIZAÇÃO DO RESULTADO DAS OCORRÊNCIAS

4.3.1 A finalização dos processos de investigação do SEGCEA, bem como das apurações das Ocorrências ATS e ANS, deverá ser registrada e formalizada por meio de documentos técnicos padronizados que devem refletir o resultado da averiguação e análise das circunstâncias que contribuíram ou possam ter contribuído para desencadear uma Ocorrência de Tráfego Aéreo.

4.3.2 Esses documentos, ao serem lidos e interpretados, deverão apresentar uma ideia coerente com as circunstâncias que envolveram a ocorrência, permitindo, assim, que se forme um consenso da sua origem, consequências e providências a serem adotadas no sentido de se prevenir a sua repetição.

4.3.3 A conclusão da investigação de Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Potencial deve ser formalizada por meio de um RICEA (Anexo A).

4.3.4 A análise de um Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico será formalizada por meio de um Laudo Técnico ATS (Anexo B).

4.3.5 A conclusão do processo de apuração de Ocorrência ATS deve ser formalizada por meio de um Parecer Técnico ATS (Anexo C).

4.3.6 A conclusão do processo de apuração de uma Ocorrência ANS deve ser formalizada por meio de um Parecer Técnico ANS (Anexo D).

4.3.7 Os processos de investigações ou apurações das Ocorrências de Tráfego Aéreo devem ser, obrigatoriamente, formalizados por meio de registros específicos, de acordo com o tipo da ocorrência, conforme Tabela 1, a seguir:

Tabela 1 – Formalização das Investigações ou Apurações

Tipo da Ocorrência	Formalização do Resultado (Tipo de Registro)	Prazo (dias)	Anexo
Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Potencial	RICEA	60	A
Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico	Laudo Técnico ATS	60	B
Ocorrência ATS	Parecer Técnico ATS	20	C
	Parecer Técnico ATS conclusivo ⁽¹⁾	15 ⁽²⁾	C
Ocorrência ANS	Parecer Técnico ANS	20	D
<p>(1) Somente para os casos nos quais as ocorrências envolverem mais de um PSNA, conforme subitem 2.3.11.8 .</p> <p>(2) Quinze (15) dias a contar da data de recebimento dos Pareceres Técnicos ATS.</p>			

4.3.8 Os tipos de registros constantes da Tabela 1 só devem ser utilizados para a conclusão de resultado dos processos de investigação ou apuração do SEGCEA, formalizados em conformidade com esta Instrução e as demais normas pertinentes do SEGCEA.

NOTA: Para a elaboração do Parecer Técnico ANS relativos a Ocorrências ANS, devem ser observados os critérios constantes do subitem 2.3.14 .

4.4 RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (RICEA)

4.4.1 O RICEA é o documento padronizado, de acesso restrito, elaborado por um OSCEA e emitido por uma SIPACEA, que registra e formaliza a coleta e análise de dados, fatos e circunstâncias, resultantes da investigação de um Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Potencial ou de Risco Crítico, quando aplicável.

4.4.2 O RICEA é composto, dentre outros, de dados coletados, histórico, análise e registros referentes às diversas áreas envolvidas no processo da investigação, tais como informações técnicas, meteorológicas e apontamentos informais de entrevistas realizadas com as pessoas envolvidas.

NOTA 1: Não é necessário que os apontamentos informais das entrevistas, a que se refere este subitem, sejam assinados pelos entrevistados nem a sua conservação depois de concluído o processo de investigação do SEGCEA.

NOTA 2: Entretanto, fotografias, gravações de áudio ou vídeo e outro tipo de registro ou documento, cujo valor seja significativo para a conclusão da ocorrência, devem ser preservados e mantidos.

NOTA 3: A divulgação total ou parcial das informações colhidas durante o processo de investigação pode ocasionar a quebra de confiança, bem como obstruir o acesso a tais informações pelos investigadores, impedindo, assim, o progresso de futuras investigações.

4.4.3 O RICEA original deverá ser mantido pela SIPACEA da OPSNA, bem como toda documentação utilizada no respectivo processo de investigação.

4.5 PARECER TÉCNICO ATS

4.5.1 O Parecer Técnico ATS é o documento padronizado, elaborado pelo PSNA e deve conter a análise e as ações recomendadas, resultante da apuração de uma Ocorrência de ATS, conforme constante no Anexo C.

4.5.2 O Parecer Técnico ATS deve ser elaborado por qualquer ATCO/OEA do PSNA, com conhecimento técnico operacional e experiência profissional compatíveis para a análise da Ocorrência ATS.

NOTA: O conhecimento técnico operacional e experiência profissional acima citados são aqueles adquiridos na capacitação e experiência do ATCO/OEA no PSNA onde se deu a ocorrência, não sendo compulsório que o profissional seja certificado EC-CEA.

4.6 LAUDO TÉCNICO ATS

O Laudo Técnico ATS (Anexo B) é o documento padronizado, elaborado pelo OSCEA, indicado para realizar a investigação de um Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico. Deve conter a análise e as medidas corretivas e/ou preventivas resultantes da coleta e da análise de fatos, dados e circunstâncias relacionados ao incidente.

4.7 PARECER TÉCNICO ANS

4.7.1 O Parecer Técnico ANS é o documento padronizado, emitido pelo PSNA, resultante da apuração de uma Ocorrência ANS, conforme formulário constante no Anexo D.

4.7.2 As Ocorrências ANS são aquelas verificadas quando da anormalidade de qualquer componente, processo, procedimento, serviço ou produto do ANS, os quais são utilizados como insumos ou em apoio à prestação do ATS, sem, contudo, configurar uma Ocorrência ATS ou Incidente de Tráfego Aéreo. Como exemplos de Ocorrências ANS, segue abaixo uma relação não exaustiva desse tipo de ocorrência:

- a) Degradação do Sistema de Vigilância ATS (RADAR, ADS-B, ADS-C etc.);
- b) Degradação de componentes e/ou processos dos Sistemas ATC (SAGITARIO, TATIC, DCL, PO SITTI, STVD etc.);
- c) Degradação do SMA ou do SFA;
- d) Falha de componentes dos auxílios de navegação aérea (ILS, VOR, DME etc.);
- e) Dados e/ou informações errôneas ou desatualizadas dos Serviços de Informações Aeronáuticas, como o conjunto AIP-MAP, SID, STAR, IAC, NOTAM etc.;
- f) Informações e/ou dados errôneos ou desatualizados do Serviço de Meteorologia Aeronáutica; e
- g) Procedimentos e/ou orientações operacionais desatualizadas ou falhas constantes no Modelo Operacional, Manual de Operações, CAO ou AVOP do órgão ATC.

4.7.3 Deve ser elaborado por qualquer ATCO ou OEA do PSNA, com conhecimento técnico operacional e experiência profissional compatíveis para a análise da ocorrência.

NOTA: O conhecimento técnico operacional e experiência profissional acima citados são aqueles adquiridos na capacitação e experiência do ATCO no PSNA onde se deu a ocorrência, não sendo compulsório que o profissional seja elemento certificado EC-CEA.

4.7.4 Tem por objetivo apurar as causas e circunstâncias que contribuíram para o evento de anormalidade, bem como identificar as medidas preventivas e/ou corretivas necessárias para o restabelecimento adequado do funcionamento dos componentes e processos ANS, cujo mau funcionamento ou má qualidade dos produtos e/ou serviços possa, direta ou indiretamente, acarretar dificuldades ou afetar adversamente a Segurança Operacional na prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo.

4.8 PROTEÇÃO DA INFORMAÇÃO

4.8.1 Todo material utilizado ou produzido nas apurações ou investigações das Ocorrências de Tráfego aéreo, bem como as áreas e/ou instalações utilizadas disponibilizadas para esse fim, deverá atender à regulamentação sobre restrição de acesso, conforme estabelece a ICA 205-47 (Instruções para Salvaguarda de Assuntos Sigilosos da Aeronáutica).

4.8.2 É vedado o uso de registros, informações, dados ou qualquer produto oriundo do processamento, investigação ou apuração das Ocorrências de Tráfego Aéreo, para qualquer outro propósito que não o da prevenção de futuros acidentes.

4.8.3 As seguintes informações são de uso e acesso restrito e não devem ser utilizadas para outro fim que não seja a investigação ou apuração das Ocorrências de Tráfego Aéreo:

- a) gravações das comunicações entre os órgãos de Controle de Tráfego Aéreo e suas transcrições;
- b) gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de Controle de Tráfego Aéreo e suas transcrições;
- c) dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências;
- d) informações pessoais referentes aos aspectos médico e psicológico dos envolvidos;
- e) dados de vigilância e dos sistemas automáticos utilizados no ATS;
- f) demais registros usados nas atividades SIPAER e/ou do SEGCEA, incluindo os registros relativos às investigações ou apurações das Ocorrências de Tráfego Aéreo.

NOTA 1: As informações contidas nos RICEA devem ser protegidas, sendo proibida a sua divulgação total ou parcial. Entretanto, o PSNA envolvido e sua respectiva administração poderá fazer uso dessas informações com o objetivo exclusivo de prevenção.

5 SISTEMAS DE REPORTE DO SISCEAB

5.1 GENERALIDADES

5.1.1 A cultura de reporte contribui significativamente para a identificação de condições reais ou potenciais que podem acarretar riscos à segurança operacional. Dessa maneira, o reporte reveste-se de fundamental importância para que uma organização possa tomar conhecimento, analisar e tratar possíveis ameaças e, dessa forma, manter os perigos e riscos inerentes às suas operações sob seu controle.

5.1.2 Os sistemas de reportes do SISCEAB, instituído pelo DECEA, constitui parte integrante dos Sistemas de Reporte do Estado brasileiro, nos termos da Portaria Conjunta nº 5.754 COMAER/ANAC, de 23 de agosto de 2021 e, no âmbito do COMAER, complementa os sistemas de reportes do SIPAER, regulamentados pelo CENIPA por meio da NSCA 3-17 (Sistema de Reportes do SIPAER para a Aviação Civil Brasileira).

5.1.3 O SEGCEA mantém disponibilizados os Sistemas de Reportes, nos termos do subitem 5.1.2 que estão estruturados conforme abaixo:

- a) Reporte Mandatório do SISCEAB; e
- b) Reporte Voluntário do SISCEAB.

5.2 REPORTE MANDATÓRIO DO SISCEAB

5.2.1 O reporte mandatório do SISCEAB, instituído pelo DECEA em conformidade com o subitem 5.1.2, tem por objetivo o registro e a comunicação ao DECEA de todos os eventos/ocorrências que se caracterizam como de notificação compulsória. Os eventos/ocorrências de reporte mandatório que devem ser notificados pelos PSNA são os constantes do Anexo F.

5.2.2 O reporte mandatório do SISCEAB está estruturado no SEGCEA por meio do SIGCEA. A notificação dos eventos/ocorrências caracterizadas como de reporte mandatório deve ser realizada com o preenchimento da FNO, disponível na página *web* do DECEA.

5.2.3 É da responsabilidade do ATCO/Operador registrar em LRO ou em outro meio apropriado, ou comunicar ao Chefe ou Supervisor da Equipe, para que sejam providenciados os registros das ocorrências ou eventos de caráter mandatórios.

5.2.4 O Chefe do PSNA ou profissional de EPTA com função equivalente deverá estabelecer procedimentos internos para a verificação diária do LRO, com vistas a identificar os registros de reporte mandatório e providenciar as suas inserções no SIGCEA por meio da FNO.

5.3 REPORTE VOLUNTÁRIO DO SISCEAB

5.3.1 O Reporte Voluntário do SISCEAB, instituído pelo DECEA em conformidade com o item 5.1.2, tem por objetivo permitir que qualquer pessoa possa registrar e comunicar um evento, condição latente, falha ativa, circunstâncias ou situações com potencial para afetar a Segurança Operacional, no âmbito dos Serviços de Navegação Aérea (ANS).

5.3.2 O Reporte Voluntário do SISCEAB, não deve ser utilizado para denúncia de fatos que constituam crime, contravenção penal de qualquer natureza ou violações intencionais das normas do DECEA.

5.3.3 O Reporte Voluntário do SISCEAB constitui parte integrante do sistema de reporte voluntário do Estado brasileiro, nos termos do item 5 do Anexo I da Portaria Conjunta nº 5.754/ COMAER/ANAC, de 23 de agosto de 2022.

5.3.4 O Reporte Voluntário do SISCEAB está estruturado no SEGCEA por meio do SIGCEA. As notificações que se caracterizam como de natureza voluntária, nos termos do item 5.1.2, devem ser realizadas com o preenchimento do formulário de Relato de Prevenção/*Air Safety Report*, disponível na página *web* do DECEA.

5.3.5 As organizações podem utilizar o Relato de Prevenção/*Air Safety Report* instituído pelo DECEA para receber as notificações de reportes voluntários destinados a seus PSNA e, por meio do sistema SIGCEA, realizar todo o processamento do Relato de Prevenção/*Air Safety Report*.

5.3.6 No processamento do Relato de Prevenção/*Air Safety Report*, os PSNA deverão utilizar os processos, ferramentas e procedimentos de seus SMS para identificar perigos, avaliar riscos, estabelecer medidas mitigadoras, criar indicadores, identificar tendências, desenvolver seu banco de dados e gerar relatórios com informações de segurança operacional.

5.3.7 A disponibilização do Relato de Prevenção/*Air Safety Report* na página *web* do DECEA tem por objetivo, tão somente disponibilizar um meio que possa ser utilizado por qualquer PSNA, de modo a facilitar o acesso de qualquer usuário do SISCEAB para registrar e fazer uma notificação voluntária destinada a qualquer PSNA, viabilizando o armazenamento em banco de dados de segurança operacional para contribuir para a segurança operacional nos Serviços de Navegação Aérea.

5.3.8 Os PSNA deverão divulgar o uso do Relato de Prevenção/*Air Safety Report* para todo pessoal de sua organização, que poderá ser acessado por meio eletrônico, via internet, disponível na página *web* do DECEA, ou por meio do formulário físico em papel, conforme modelo do Anexo A da NSCA 3-17 do CENIPA.

5.3.9 O Relato de Prevenção/*Air Safety Report* poderá ser preenchido de modo anônimo pelo relator e está baseado nos princípios da voluntariedade, do sigilo e da não punibilidade e não deve ser utilizado para outros fins que não para identificar perigos, gerenciar os riscos e contribuir para a prevenção de acidentes aeronáuticos.

5.3.10 Toda pessoa que submeter um Relato de Prevenção/*Air Safety Report* identificado deverá receber um feedback sobre as decisões ou ações tomadas pelo provedor.

5.3.11 Os PSNA devem analisar e tabular os Relatos de Prevenção/*Air Safety Report* de acordo com a avaliação inicial do risco, de modo a classificar e selecionar aqueles que devam ser tratados prioritariamente.

5.3.12 Os PSNA devem, também, categorizar os Relatos de Prevenção/*Air Safety Report* de modo a facilitar a identificação de perigos e de tendências comuns.

5.3.13 As OPSNA ou EPSNA poderão adotar o RELPREV, segundo os protocolos definidos na NSCA 3-17, para o tratamento das ocorrências reportadas no âmbito interno do SMS da organização. Independentemente de a organização adotar o RELPREV, o Relato de Prevenção/*Air Safety Report* recebido pelo SIGCEA continuará sendo encaminhado eletronicamente por esse sistema para a análise e processamento do PSNA pertinente.

5.3.14 Caso a OPSNA ou EPSNA opte por utilizar o RELPREV, nos termos do item 5.3.13, deverá registrar, analisar, mitigar, controlar e manter o registro de todos os reportes voluntários, recebidos pelo seu sistema organizacional, em um banco de dados seguro, respeitando os princípios de proteção em conformidade com o item 5.3.15, bem como os princípios de sigilo e não punibilidade, em conformidade com o item 5.3.9.

5.3.15 PRINCÍPIOS DE PROTEÇÃO DOS DADOS E INFORMAÇÕES DO SISTEMA DE REPORTE VOLUNTÁRIO DO SISCEABE

5.3.15.1 A proteção dos dados, informações e as fontes relacionadas ao Sistema de Reporte Voluntário é essencial para fomentar o desenvolvimento de uma cultura de segurança operacional positiva e promover o uso do Relato de Prevenção/*Air Safety Report* como uma ferramenta útil para contribuir com a melhoria contínua dos processos da Segurança Operacional, de modo a incentivar indivíduos e organizações a relatarem condições observadas, promover um fluxo de comunicação eficaz para identificar, de forma proativa, os potenciais perigos e deficiências de segurança operacional, não identificados ou não considerados pelos gestores das organizações.

5.3.15.2 Indivíduos e as organizações são protegidos nos termos da Portaria Conjunta nº 5.754, de 23 de agosto de 2021, de modo a:

- a) garantir que não sejam punidos com base em seu reporte; e
- b) limitar o uso de dados e informações relatados unicamente para fins destinados a manter ou aperfeiçoar a segurança operacional.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 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/>.

6.2 Os casos não previstos nesta Instrução serão submetidos ao Diretor-Geral do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral do Pessoal. Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica: **NSCA 5-1**. [Rio de Janeiro], 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER: **NSCA 3-2**. [Brasília], 2017.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Gestão da Segurança de Voo na Aviação Militar: **NSCA 3-15**. [Brasília], 2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Sistema de Reportes do SIPAER para a Aviação Civil Brasileira: **NSCA 3-17**. [Brasília], 2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Gerenciamento da Segurança Operacional do SISCEAB: **ICA 81-2**. [Rio de Janeiro], 2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Sistema de Controle do Espaço Aéreo: **NSCA 351-1**. [Rio de Janeiro], 2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Regimento Interno do Departamento de Controle do Espaço Aéreo: **RICA 20-1**. [Rio de Janeiro], 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior de Aeronáutica. Implantação e Gerenciamento de Sistemas no Comando da Aeronáutica: **ICA 700-1**. [Brasília], 2023.

BRASIL. Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018. Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 26 out. 2018. Seção 1, p. 2. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9540.htm. Acesso em: 07 mar. 2023.

BRASIL. Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019. Dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 29 nov. 2019. Seção 1, p. 32. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d10139.htm. Acesso em: 07 mar. 2023.

BRASIL. Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022. Aprova as Estruturas Regimentais e os Quadros Demonstrativos dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa e da Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica e remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 19 out. 2022. Seção 1, p. 5. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/d11237.htm. Acesso em: 07 mar. 2023.

BRASIL. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional concluída em Chicago a 7 de dezembro 1944 e firmada pelo Brasil em Washington, em 29 de maio de 1945. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**.

Poder Executivo, Brasília, DF, 12 set. 1946. p. 12.715. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 07 mar. 2023.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 23 dez. 1986. p. 19.567. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm. Acesso em: 07 mar. 2023.

BRASIL. Lei nº 12.970, de 8 de maio de 2014. Altera o Capítulo VI do Título III e o art. 302 e revoga os artigos 89, 91 e 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave; e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 09 maio 2014. p. 1. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112970.htm. Acesso em: 07 mar. 2023.

BRASIL. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm. Acesso em: 07 mar. 2023.

BRASIL. Portaria Conjunta nº 5.754, de 23 de agosto de 2021. Dispõe sobre o Sistema de Reporte para a Aviação Civil Brasileira. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, DF, 24 ago. 2021. p. 58. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-conjunta-n-5.754-de-23-de-agosto-de-2021-340158366>. Acesso em: 07 mar. 2023.

CANADA. International Civil Aviation Organization. Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation: **Safety Management**. 2. ed. [Montreal], July 2016. Disponível em: <https://elibrary.icao.int/reader/250466/&returnUrl...> Acesso em: 07 mar. 2023.

Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo

ACESSO RESTRITO
COMANDO DA AERONÁUTICA**RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (RICEA)**

<i>RICEA Nº</i>	/	<i>SIPACEA</i>	/	<i>Data</i>	/	<i>/20XX</i>
-----------------	---	----------------	---	-------------	---	--------------

*DATA E HORA UTC DO
INCIDENTE**IDENTIFICAÇÃO E TIPO DAS AERONAVES ENVOLVIDAS**ÓRGÃO ATS DE CONTRIBUIÇÃO DETERMINANTE**ÓRGÃOS ATS ENVOLVIDOS**RESPONSÁVEL PELA INVESTIGAÇÃO (EC-CEA)**NOME E ASSINATURA**LOCAL E DATA**NÚMERO SIPAER**CHEFIA (SIPACEA)**NOME E ASSINATURA**LOCAL E DATA***ACESSO RESTRITO**

Continuação do Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo**ACESSO RESTRITO****1 - TIPO DE INCIDENTE**

- AIRPROX
- Facilidades
- Procedimentos

2 - CLASSIFICAÇÃO DO RISCO

- Potencial

3 - ORIGEM DO REPORTE

- Reporte Voluntário Aeronave
- Reporte Voluntário Aeronave e Órgão ATS (LRO e/ou FNO)
- Reporte Voluntário ATCO/OEA
- Órgão ATS (LRO e/ou FNO)
- IEPV 63-14
- Outros

4 - MODO DE PERCEPÇÃO

- Alerta TCAS
- Comunicação Terra-Ar
- Observação Radar
- Observação Visual do Controlador
- Observação Visual do Piloto
- Outro

5 - ESPAÇO AÉREO ATS – CLASSE DO ESPAÇO AÉREO

- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G
- Outro

6 - REGRAS DE VOO

- IFR
- Não Determinado
- VFR

7 - CONDIÇÕES DE VOO

- IMC
- Não Determinado
- VMC

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo

ACESSO RESTRITO**8 - LOCAL DA OCORRÊNCIA**

- Aeródromo
- AWY
- CTA
- CTR
- FIR
- TMA
- UTA
- Outros

Posição Geográfica (Latitude/Longitude)

9 - FASE DE OPERAÇÃO

- Arremetida no solo
- Arremetida o ar
- Circuito de tráfego
- Cruzeiro
- Decolagem
- Decolagem vertical
- Descida
- Descida de emergência
- Descida descontrolada
- Pouso
- Procedimento de aproximação (IAC)
- Procedimento de saída (SID)
- STAR
- Subida
- Subida inicial
- Táxi
- Outros

10 - DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA**ACESSO RESTRITO**

Continuação do Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo

ACESSO RESTRITO**11 - ASPECTO PSICOLÓGICO** **C** Fator Contribuinte **P** Fator Presente sem ter contribuído**11.1 - Variáveis Individuais**

- Atenção
- Atitude
- Estado emocional
- Estresse
- Experiência profissional
- Memória
- Motivação
- Outros
- Percepção
- Perda da consciência situacional
- Personalidade
- Processo decisório
- Resposta motora

11.2 - Variáveis Psicossociais

- Comunicação
- Dinâmica de equipe
- Outros
- Relacionamento no ambiente de trabalho
- Situação fora do ambiente de trabalho

11.3 - Variáveis Organizacionais

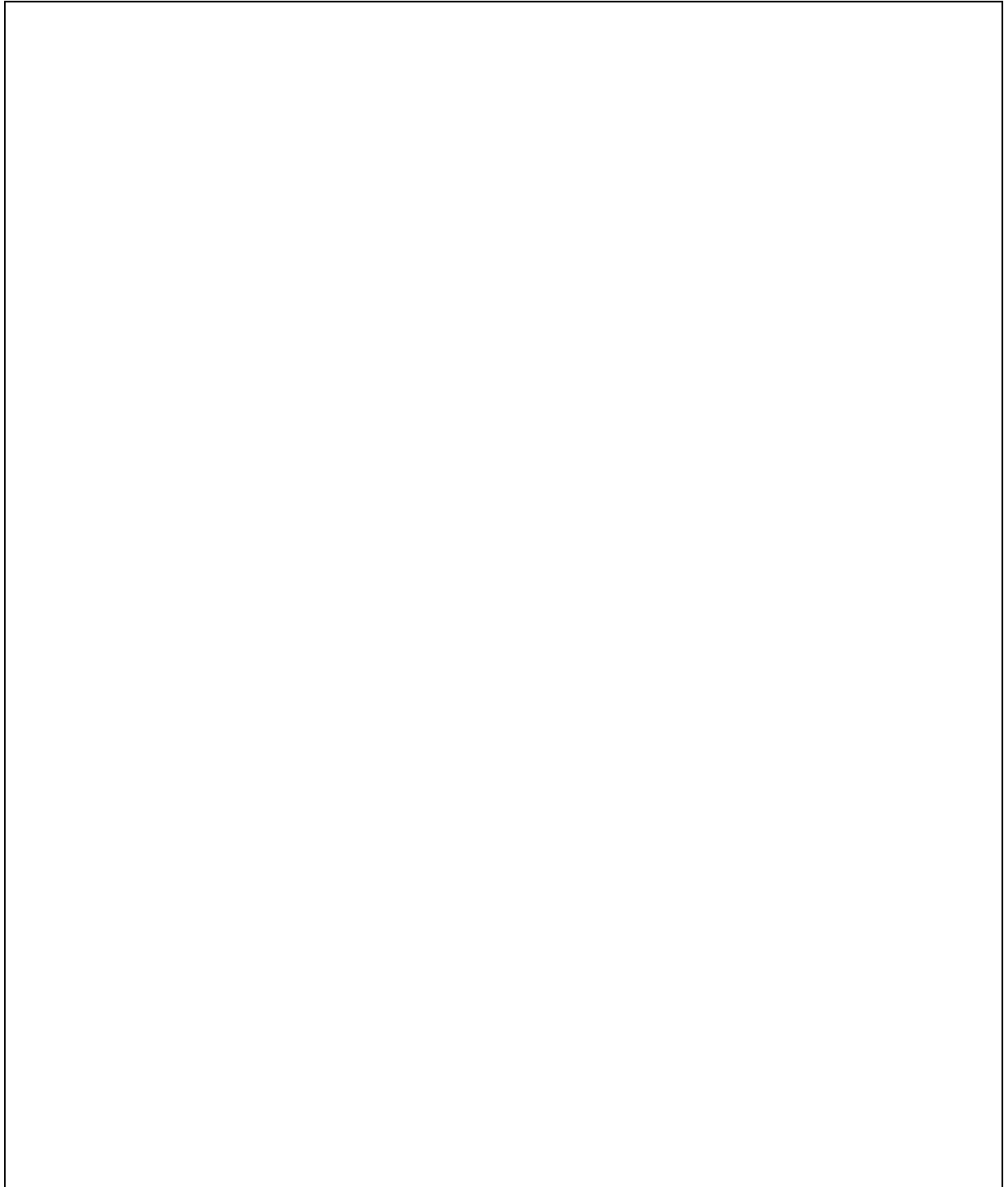
- Ambiente organizacional
- Equipamento
- Outros
- Sistema de apoio

11.4 - Análise do Aspecto Psicológico:**ACESSO RESTRITO**

Continuação do Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo

ACESSO RESTRITO

12 - ANÁLISE DO INCIDENTE



ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo

ACESSO RESTRITO**13 - FATORES CONTRIBUINTES/PRESENTES SEM HAVER CONTRIBUÍDO** C Fator Contribuinte P Presente sem haver contribuído**13.1 - Grupo Humano**

- Fisiológico
- Psicológico

13.2 - Grupo Material

- Radar
- Console
- Serviço Fixo
- Serviço Móvel
- Visualização
- Tratamento
- Outros

13.3 - Grupo Operacional Aeronave

- Navegação
- Fraseologia
- Limite de Autorização
- Autorização de Tráfego
- Planejamento de Voo
- Regras de Tráfego Aéreo
- Outros

13.4 - Grupo Operacional ATS

- Supervisão
- Habilidade
- Carga de trabalho
- Coordenação
- Fraseologia
- Aplicação de Normas
- Publicações
- Planejamento
- Emprego de Meios
- Substituição na Posição
- Outros

ACESSO RESTRITO

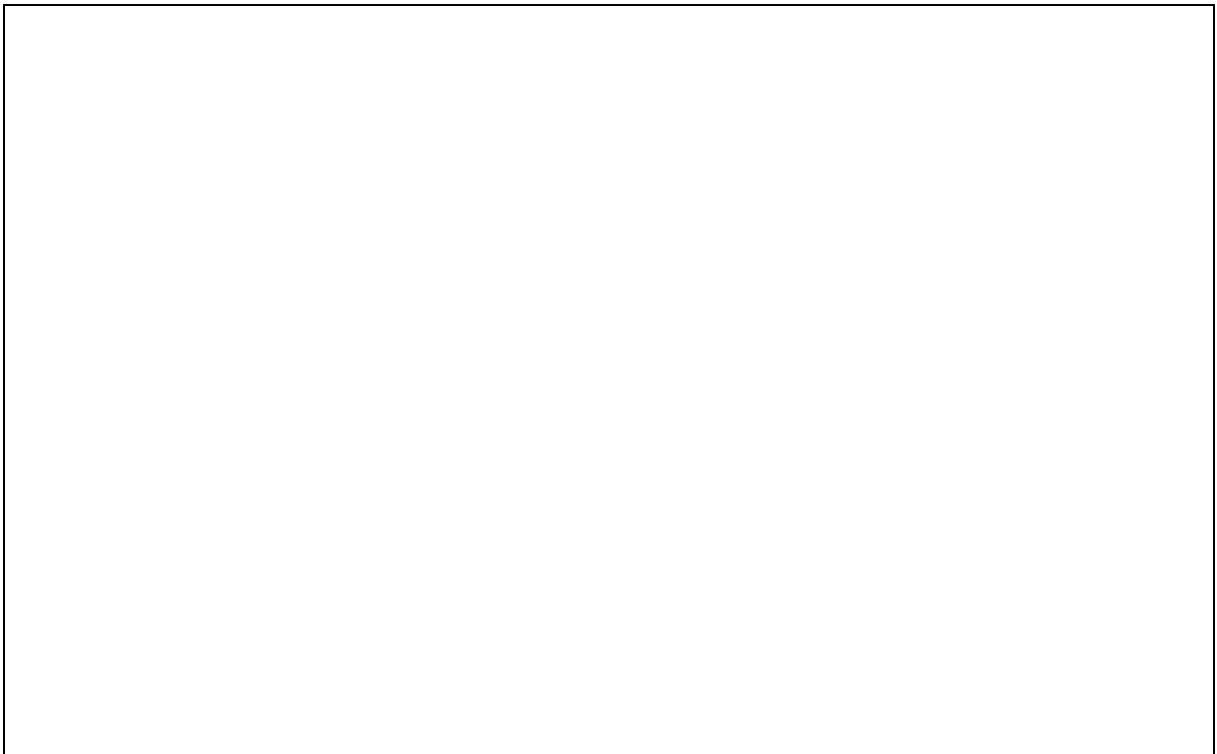
Continuação do Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo

ACESSO RESTRITO

***14 - FATORES CONTRIBUINTES/PRESENTES SEM HAVER CONTRIBUÍDO –
COMENTÁRIOS***

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for handwritten or typed comments related to the 14th section of the report.

15 - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for handwritten or typed operational safety recommendations related to the 15th section of the report.

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo

ACESSO RESTRITO

16 - INFORMAÇÕES DO CHEFE DA SIPACEA

--

CHEFE (SIPACEA)

DATA

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo A - Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo

ACESSO RESTRITO

17 - HOMOLOGAÇÃO

Comandante ou Chefe

DATA

ACESSO RESTRITO

Anexo B - Laudo Técnico ATS

ACESSO RESTRITO
COMANDO DA AERONÁUTICA**LAUDO TÉCNICO ATS**

<i>LAUDO N°</i>	/	<i>SIPACEA-XX</i>	/	<i>Data</i>	/	<i>/ 20XX</i>
-----------------	---	-------------------	---	-------------	---	---------------

*DATA E HORA UTC DO
INCIDENTE**IDENTIFICAÇÃO E TIPO DAS AERONAVES ENVOLVIDAS**ÓRGÃO ATS DE CONTRIBUIÇÃO DETERMINANTE**ÓRGÃO ATS ENVOLVIDOS**RESPONSÁVEL TÉCNICO**NOME E ASSINATURA**LOCAL E DATA**NÚMERO SIPAER***ACESSO RESTRITO**

Continuação do Anexo B - Laudo Técnico ATS**ACESSO RESTRITO****1 - TIPO DE INCIDENTE**

- AIRPROX
- Facilidades
- Procedimentos

2 - ORIGEM DO REPORTE

- Reporte Voluntário Aeronave
- Reporte Voluntário Aeronave e Órgão ATS (LRO e/ou FNO)
- Reporte Voluntário ATCO/OEA
- Órgão ATS (LRO e/ou FNO)
- IEPV 63-14
- Outros

3 - MODO DE PERCEPÇÃO

- Alerta TCAS
- Comunicação Terra-Ar
- Observação Radar
- Observação Visual do Controlador
- Observação Visual do Piloto
- Outro

4 - ESPAÇO AÉREO ATS – CLASSE DO ESPAÇO AÉREO

- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G
- Outro

5 - REGRAS DE VOO

- IFR
- Não Determinado
- VFR

6 - CONDIÇÕES DE VOO

- IMC
- Não Determinado
- VMC

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo B - Laudo Técnico ATS

ACESSO RESTRITO**7 - LOCAL DA OCORRÊNCIA**

- Aeródromo
- AWY
- CTA
- CTR
- FIR
- TMA
- UTA
- Outro

Posição Geográfica (Latitude/Longitude)

8 - FASE DE OPERAÇÃO

- Arremetida no solo
- Arremetida no ar
- Circuito de tráfego
- Cruzeiro
- Decolagem
- Decolagem vertical
- Descida
- Descida de emergência
- Descida descontrolada
- Pouso
- Procedimento de aproximação (IAC)
- Procedimento de saída (SID)
- STAR
- Subida
- Subida inicial
- Táxi
- Outros

9 - DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA**ACESSO RESTRITO**

Continuação do Anexo B - Laudo Técnico ATS

ACESSO RESTRITO**10 - ASPECTO PSICOLÓGICO**

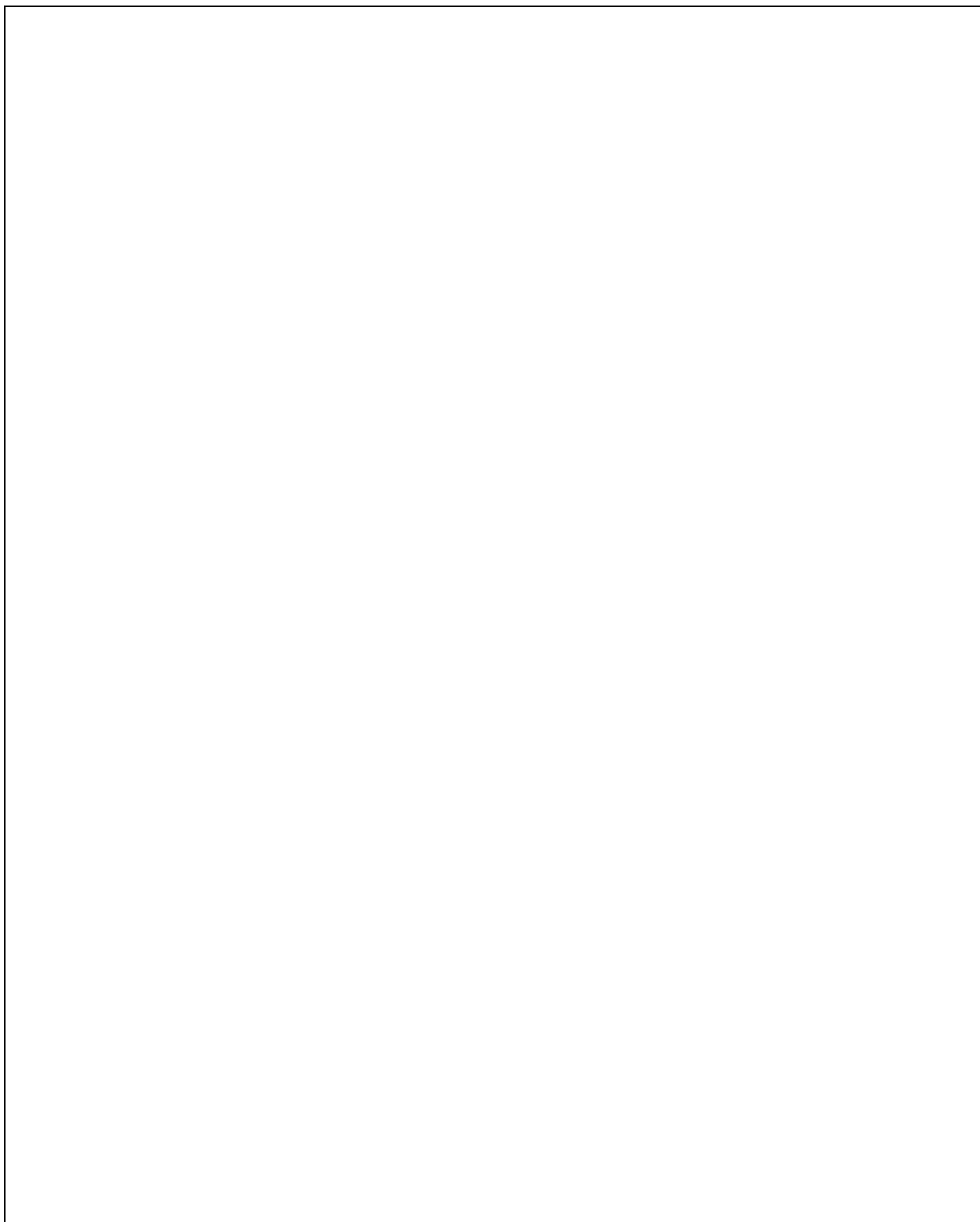
<input type="checkbox"/> C Fator Contribuinte	<input type="checkbox"/> P Fator Presente sem ter contribuído
10.1 - Variáveis Individuais	
<input type="checkbox"/> Atenção	
<input type="checkbox"/> Atitude	
<input type="checkbox"/> Estado emocional	
<input type="checkbox"/> Estresse	
<input type="checkbox"/> Experiência profissional	
<input type="checkbox"/> Memória	
<input type="checkbox"/> Motivação	
<input type="checkbox"/> Outros	
<input type="checkbox"/> Percepção	
<input type="checkbox"/> Perda da consciência situacional	
<input type="checkbox"/> Personalidade	
<input type="checkbox"/> Processo decisório	
<input type="checkbox"/> Resposta motora	
10.2 - Variáveis Psicossociais	
<input type="checkbox"/> Comunicação	
<input type="checkbox"/> Dinâmica de equipe	
<input type="checkbox"/> Outros	
<input type="checkbox"/> Relacionamento no ambiente de trabalho	
<input type="checkbox"/> Situação fora do ambiente de trabalho	
10.3 - Variáveis Organizacionais	
<input type="checkbox"/> Ambiente organizacional	
<input type="checkbox"/> Equipamento	
<input type="checkbox"/> Outros	
<input type="checkbox"/> Sistema de apoio	
10.4 - Análise do Aspecto Psicológico:	

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo B - Laudo Técnico ATS

ACESSO RESTRITO

II - ANÁLISE DO INCIDENTE



ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo B - Laudo Técnico ATS

ACESSO RESTRITO**12 - FATORES CONTRIBUINTES/PRESENTES SEM HAVER CONTRIBUÍDO** C Fator Contribuinte P Presente sem haver contribuído**12.1 - Grupo Humano**

- Fisiológico
- Psicológico

12.2 - Grupo Material

- Radar
- Console
- Serviço Fixo
- Serviço Móvel
- Visualização
- Tratamento
- Outros

12.3 - Grupo Operacional Aeronave

- Navegação
- Fraseologia
- Limite de Autorização
- Autorização de Tráfego
- Planejamento de Voo
- Regras de Tráfego Aéreo
- Outros

12.4 - Grupo Operacional ATS

- Supervisão
- Habilidade
- Carga de trabalho
- Coordenação
- Fraseologia
- Conhecimento de Normas
- Publicações
- Planejamento
- Emprego de Meios
- Substituição na Posição
- Outros

ACESSO RESTRITO

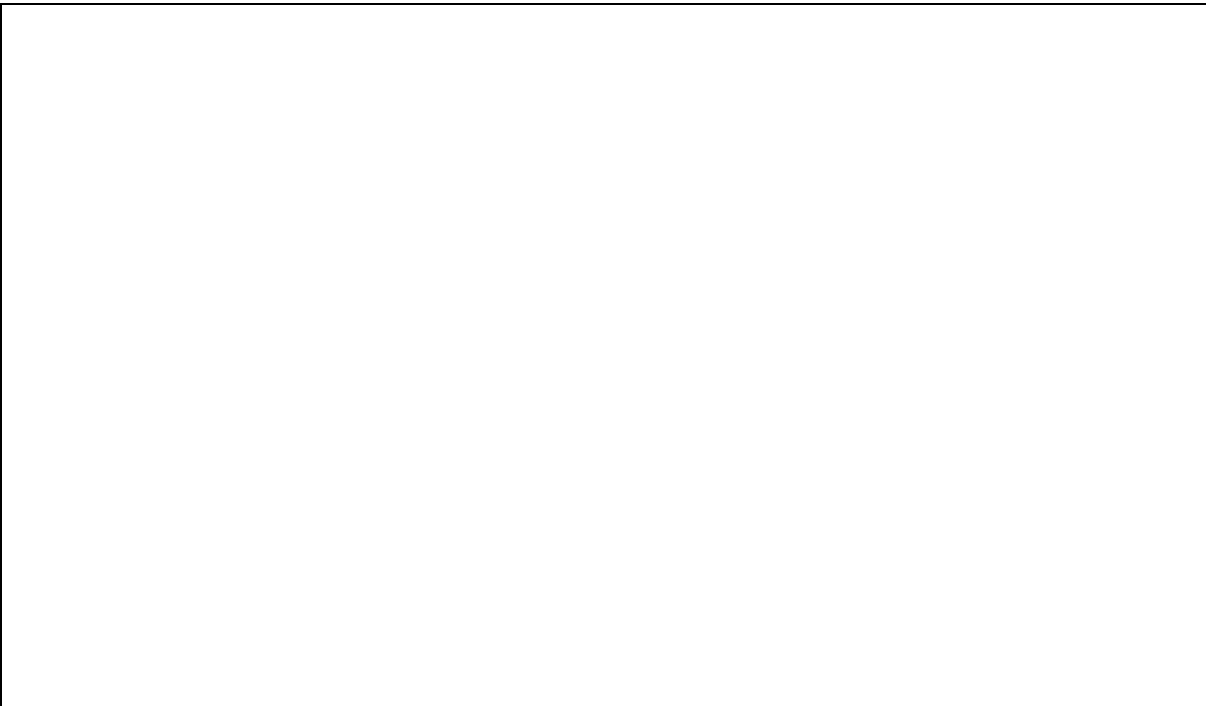
Continuação do Anexo B - Laudo Técnico ATS

ACESSO RESTRITO

***13 - FATORES CONTRIBUINTES/PRESENTES SEM HAVER CONTRIBUÍDO –
COMENTÁRIOS***



14 - PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL



ACESSO RESTRITO

Anexo C - Modelo de Parecer Técnico ATS

ACESSO RESTRITO
COMANDO DA AERONÁUTICA

Parecer Técnico ATS

Parecer Técnico ATS Nº	Data: DD/MM/AAAA
------------------------	------------------

*DATA E HORA UTC DA
OCORRÊNCIA*

--

IDENTIFICAÇÃO E TIPO DAS AERONAVES ENVOLVIDAS

Indicativo:	Matrícula:	Tipo:
Indicativo:	Matrícula:	Tipo:

ÓRGÃO(S) ATS ENVOLVIDO(S)

DESIGNADOR DO PSNA	INDICATIVO ICAO	DETERMINANTE
_____	_____	()
_____	_____	()

RESPONSÁVEL PELA APURAÇÃO

--

LOCAL E DATA

--

NOME E ASSINATURA

CHEFE DO PSNA

--

LOCAL E DATA

--

NOME E ASSINATURA

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo C - Modelo de Parecer Técnico ATS**ACESSO RESTRITO****1 - TIPO DE OCORRÊNCIA**

Descrição do Tipo da Ocorrência

2 - ORIGEM DO REPORTE

- Reporte Voluntário Aeronave
- Reporte Voluntário Aeronave e Órgão ATS (LRO e/ou FNO)
- Reporte Voluntário ATCO/OEA
- Órgão ATS (LRO e/ou FNO)
- IEPV 63-14
- Outros

3 - MODO DE PERCEPÇÃO

- Alerta TCAS
- Comunicação Terra-Ar
- Observação Radar
- Observação Visual do Controlador
- Observação Visual do Piloto
- Outro

4 - ESPAÇO AÉREO ATS – CLASSE DO ESPAÇO AÉREO

- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G
- Outro

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo C - Modelo de Parecer Técnico ATS

ACESSO RESTRITO**5 - REGRAS DE VOO**

- IFR
- Não Determinado
- VFR

6 - CONDIÇÕES DE VOO

- IMC
- Não Determinado
- VMC

7 - LOCAL DA OCORRÊNCIA

- Aeródromo
- AWY
- CTA
- CTR
- FIR
- TMA
- UTA
- Outros

Posição Geográfica (Latitude/Longitude)

8 - FASE DE OPERAÇÃO

- Arremetida/Aproximação Perdida
- Circuito de tráfego
- Cruzeiro
- Decolagem
- Decolagem
- Descida
- IAC
- Outro
- Pouso
- SID
- STAR
- Subida
- Táxi

9 - DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA**ACESSO RESTRITO**

Continuação do Anexo C - Modelo de Parecer Técnico ATS

ACESSO RESTRITO**10 - ANÁLISE****11 - FATORES OBSERVADOS****11.1 - Grupo Material**

- Radar
- Console
- Serviço Fixo
- Serviço Móvel
- Visualização
- Tratamento
- Outros (exemplifique.....)

11.2 – Grupo Operacional Aeronave

- Navegação
- Fraseologia
- Limite de Autorização
- Autorização de Tráfego
- Planejamento de Voo
- Regras de Tráfego Aéreo
- Outros (exemplifique.....)

11.3 - Grupo Operacional ATS

- Supervisão
- Habilidade
- Carga de trabalho
- Coordenação
- Fraseologia
- Aplicação das Normas
- Publicações
- Planejamento
- Emprego de Meios
- Substituição na Posição
- Outros (exemplifique.....)

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo C - Modelo de Parecer Técnico ATS

ACESSO RESTRITO

12 - FATORES OBSERVADOS – COMENTÁRIOS

13 – AÇÕES RECOMENDADAS

Destinatário: _____ Prazo: _____.

14 - COMENTÁRIOS DO CHEFE DO PSNA

15- APROVAÇÃO DO COMANDANTE OU CHEFE DTCEA/EPTA/COI

COMANDANTE OU CHEFE

DATA

ACESSO RESTRITO

Anexo D - Modelo de Parecer Técnico ANS

ACESSO RESTRITO
PARECER TÉCNICO ANS

PARECER TÉCNICO ANS	NÚMERO:	ÓRGÃO:
	DATA:	SOLICITANTE: () SIPACEA () Outros _____
ASSUNTO: OCORRÊNCIA ANS		
1. TIPO DE OCORRÊNCIA ANS:		
2. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA:		
3. ANÁLISE:		
4. CONCLUSÃO:		
5. AÇÕES RECOMENDADAS:		
RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO		APROVO
Nome e Assinatura		Nome e Assinatura
Nome e Assinatura		Chefe do PSNA

ACESSO RESTRITO

Anexo E - Modelo de Ficha de Notificação de Ocorrência de Tráfego Aéreo – FNO

ACESSO RESTRITO**FNO – FICHA DE NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO AÉREO**

Órgão (PSNA)

Data da Ocorrência

Hora da Ocorrência (UTC)

Setor da Ocorrência

Console da Ocorrência

Frequências

Aeronaves Envolvidas:

Indicativo Operacional dos ATCO/OEA envolvidos:

Chefe de Equipe	Supervisores	Coordenadores	Controladores	Assistentes	OEA

Há indícios de Incidente de Tráfego Aéreo (Risco para as aeronaves)? Sim Não

Resumo da ocorrência:

Indicativo Operacional do relator:

ACESSO RESTRITO

Anexo F – Relação das Ocorrências de Reporte Mandatório

ACESSO RESTRITO

Os Provedores de Serviço de Navegação Aérea (PSNA), além dos Acidentes/Incidentes Aeronáuticos Graves e das Ocorrências de Tráfego Aéreo, deverão registrar no LRO e reportar, obrigatoriamente, por meio da FNO – Ficha de Notificação de Ocorrência de Tráfego Aéreo – no SIGCEA, os eventos caracterizados como de reporte mandatório, conforme os critérios abaixo:

I - Ocorrências e/ou eventos que tenham ocasionado impacto diretamente na Segurança Operacional

- a) Qualquer defeito/avaria em equipamento ou dano dos sistemas CNS – Sistema de Comunicação, Navegação e Vigilância;
- b) Violação do espaço aéreo, incluindo Ingresso não autorizado no espaço aéreo controlado;
- c) As ocorrências de LEVEL BUST;
- d) Os avistamentos de Avifauna pelo ATCO ou reportado pelo piloto;
- e) As incursões inadvertidas ou não autorizadas (aeronaves, pessoas ou veículos) na área de aproximação para pouso ou decolagens (FATO);
- f) Os avistamentos de Balão de Ar Quente (junino) pelo ATCO ou reportado pelo piloto (risco baloeiro);
- g) Os avistamentos de emissão de Raio Laser verificados pelo ATCO ou reportado pelo piloto;
- h) As interferências nas frequências (SMA) ou nos sinais de sistemas de navegação;
- i) Descumprimento de autorização ATC;
- j) Falhas de coordenação entre órgão ATS; e
- k) Avistamentos de Parapente/Paraglide/Asa Delta pelo ATCO ou reportado pelo piloto.

NOTA 1: As ocorrências relacionadas a: Risco Baloeiro, Risco Fauna, Raio Laser, caso não tenham causado impacto na segurança operacional, deverão ser notificadas em programas específicos.

NOTA 2: As ocorrências relacionadas a LEVEL BUST, interferências nas frequências (SMA) ou nos sinais de sistemas de navegação, RPA, Parapente/Paraglide/Asa-Delta, caso não tenham causado impacto na segurança operacional, devem ser encaminhadas para seus programas específicos.

NOTA 3: Quanto às ocorrências citadas nas alíneas “b”, “c”, “e” e “i”, a despeito de não gerar Ocorrência de Tráfego Aéreo, o PSNA deve analisar a pertinência de dar início ao processo de Infração de Tráfego Aéreo, em conformidade com as normas da JJAER.

ACESSO RESTRITO

Continuação do Anexo F - Relação das Ocorrências de Reporte Mandatório**ACESSO RESTRITO****II - Sempre que acontecerem as ocorrências e/ou eventos abaixo, independentemente de terem ocasionado ou não impacto para a Segurança Operacional**

- a) Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo, incluindo quase colisão de voo controlado contra o terreno (quase CFIT);
- b) Sempre que ocorrer perda de separação na prestação do ATS (AIRPROX);
- c) Todos os eventos de Incursão em Pista (RI);
- d) Todos os eventos de Excursão de Pista (RE);
- e) Sempre que ocorrer Aviso de Resolução (RA);
- f) Similaridade de indicativos de chamada das aeronaves (iguais ou semelhantes);
- g) Declarações de emergências na fonia (“Mayday” ou “PAN PAN” ou “Mayday Combustível”);
- h) Colisão com Avifauna, inclusive colisão com pássaro;
- i) Sobrecarga de trabalho significativa no setor ATC/posição de ATS, podendo levar a uma potencial degradação na prestação dos ATS;
- j) Incapacidade de prestar serviços de tráfego aéreo ou de executar funções relacionadas aos serviços de tráfego aéreo;
- k) Não prestação ou prestação de informações e/ou dados incorretos, corrompidos, inadequados ou enganosos por quaisquer serviços de apoio;
- l) Recebimento ou interpretação incorretos de comunicações/instruções significativas, incluindo a falta de entendimento do idioma usado, quando isso teve ou poderia ter um impacto negativo direto na prestação segura dos ATS;
- m) Perda de comunicações prolongadas com uma aeronave ou com outro órgão ATS;
- n) Falha de segurança cibernética do sistema ATM que afete ou possa afetar negativamente a segurança operacional na prestação do ATS;
- o) Impacto ou potencial impacto da fadiga na habilidade de realizar com segurança as atividades de navegação aérea ou tráfego aéreo; e
- p) Avistamentos de RPA (drone) pelo ATCO ou reportado pelo piloto.

NOTA: A omissão pelo não registro e/ou comunicação das ocorrências de reporte mandatório estarão passíveis das sanções previstas para o não atendimento das normas do SISCEAB em vigor, nos termos das disposições normativas da JJAER.

ACESSO RESTRITO