



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

PORTARIA CENIPA/DIP, Nº 133, DE 31 DE JULHO DE 2025.

Aprova a edição da NSCA 3-13, que dispõe sobre os Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil, conduzidas pelo Estado Brasileiro.

O CHEFE DO CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 12, inciso I, do ROCA 21-48, Regulamento do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, aprovado pela Portaria GABAER nº 198/GC3, de 15 de dezembro de 2021, combinado com os incisos II, III e IV do artigo 3º do Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, que dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, resolve:

Art.1º Aprovar a Norma de Sistema (NSCA 3-13), na forma dos anexos I a IV, para “Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil, conduzidas pelo Estado Brasileiro”.

Art. 2º Revogar a Portaria 1.846/GC3, de 7 de dezembro de 2017.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data da publicação.

Maj Brig Ar MARCELO MORENO
Chefe do CENIPA

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-13

**PROTOCOLOS DE INVESTIGAÇÃO DE
OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS DA AVIAÇÃO
CIVIL CONDUZIDAS PELO ESTADO BRASILEIRO**

2025

ANEXO I
NORMA DE SISTEMA DO COMANDO DA AERONÁUTICA SOBRE OS PROTOCOLOS DE INVESTIGAÇÃO
DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS DA AVIAÇÃO CIVIL CONDUZIDAS PELO ESTADO BRASILEIRO
(NSCA 3-13)

SUMÁRIO

	Art.
CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	1º/10
Seção I - Finalidade	1º
Seção II - Amparo Legal.....	2º/6º
Seção III - Âmbito	7º
Seção IV - Responsabilidade	8º/9º
Seção V - Conceituações	10
CAPÍTULO II – FINALIDADE DA INVESTIGAÇÃO SIPAER	11/13
Seção I - Generalidades.....	11/13
CAPÍTULO III – COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA NO ÂMBITO NACIONAL	14/30
Seção I – Notificação de Ocorrência Envolvendo Aeronaves	14/19
Seção II – Confirmação de Ocorrência Aeronáutica	20/23
Seção III – Autenticação de Ocorrência Aeronáutica	24/25
Seção IV – Comunicação ao Público	26/27
Seção V – Orientações Específicas	28/30
CAPÍTULO IV – PROTOCOLOS GERAIS DE INVESTIGAÇÃO SIPAER	31/101
Seção I – Preservação de Indícios e Evidências	31/35
Seção II – Ação Inicial	36/44
Seção III – Requisição de Material e de Documentos.....	45/51
Seção IV – Guarda e Preservação da Aeronave ou de seus Destroços.....	52/53
Seção V – Remoção de Destroços.....	54/55
Seção VI – Liberação e Transferência da Aeronave sob Investigação SIPAER.....	56/59
Seção VII – Leitura dos Dados dos Gravadores de Voo	60/65
Seção VIII – Exames, Testes e Pesquisas	66/79
Seção IX – Pesquisas dos Aspectos Médicos e Psicológicos	80/86
Seção X – Tratamento e Proteção da Informação	87/95
Seção XI – Exclusão e Interrupção de Investigação SIPAER.....	96/101
CAPÍTULO V – PROTOCOLOS ESPECÍFICOS DE INVESTIGAÇÃO SIPAER	102/128
Seção I – Acidente Aeronáutico	102/112
Seção II – Incidente Aeronáutico Grave.....	113/124
Seção III – Incidente Aeronáutico	125/128
CAPÍTULO VI – COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO SIPAER	129/148
Seção I – Áreas de Investigação SIPAER.....	129
Seção II – Constituição da Comissão de Investigação SIPAER	130/147
Seção III – Atribuições.....	148
CAPÍTULO VII – PUBLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS	149/177
Seção I – Painel de Informações de Ocorrências Aeronáuticas.....	149/153
Seção II – Reporte Preliminar, Reporte Intermediário e Reporte Final.....	154/157
Seção III – Relatório Final	158/168
Seção IV – Relatório Final Simplificado	169/172
Seção V – Critérios para Determinação do Modelo de Relatório Final	173/177
CAPÍTULO VIII – RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA.....	178/189
CAPÍTULO IX – PROTOCOLOS INTERNACIONAIS DE INVESTIGAÇÃO	190/230
Seção I – Notificação	192/197

Seção II – Direitos e Obrigações.....	198/225
Seção III – Relatório Final.....	226/228
Seção IV – <i>Accident/Incident Data Reporting</i> (ADREP)	229
Seção V – Recomendação de Segurança (<i>Safety Recommendation</i>)	230
CAPÍTULO X – DISPOSIÇÕES GERAIS.....	231/248
Seção I – Outras Investigações.....	231/237
Seção II – Suspensão de Certificados e Habilitações	238/239
Seção III – Encargos Afetos às Vítimas de Acidentes Aeronáuticos.....	240/241
Seção IV – Reabertura de Investigação SIPAER	242/243
Seção V – Treinamento de Pessoal e Regulamentação Específica	244
Seção VI – Custos da Investigação	245/248
CAPÍTULO XI – DISPOSIÇÕES FINAIS	249/250

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I Finalidade

Art. 1º Esta Norma tem por finalidade estabelecer protocolos, responsabilidades e atribuições, referentes às investigações de ocorrências aeronáuticas da aviação civil, conduzidas pela Autoridade de Investigação do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), a fim de que se cumpram, com uniformidade, as Normas e Práticas Recomendadas - *Standards and Recommended Practices* (SARP) - estabelecidas pelo Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Seção II Amparo Legal

Art. 2º O SIPAER integra a infraestrutura aeronáutica, conforme o disposto no artigo 25 da Lei Federal nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Art. 3º Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER): “planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de Investigação e de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos”, nos termos do artigo 86 do CBA.

Art. 4º De acordo com o artigo 88-B, da Lei Federal nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, CBA, a Investigação SIPAER de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.

Art. 5º O Decreto nº 9.540 de 25 de outubro de 2018, que regulamenta o SIPAER, em seu artigo 1º, § 4º, define que: “A investigação e a prevenção têm a finalidade de reduzir a probabilidade de lesões às pessoas ou de danos aos bens decorrentes de acidentes ou incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo e não têm o propósito de atribuir culpa ou responsabilização no âmbito administrativo, civil ou penal”.

Art. 6º De acordo com o artigo 3º, incisos II, VI, VII, XI, XII e XV do Decreto nº 9.540/2018, o CENIPA é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe: “normatizar as atividades do SIPAER”, “exercer a função de Autoridade de Investigação SIPAER e instaurar investigações no âmbito do SIPAER”, “decidir pela não instauração ou pela interrupção das investigações em andamento no

âmbito do SIPAER”, “participar, na condição de Autoridade de Investigação SIPAER, das investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos conduzidas por outros países”, “notificar os órgãos competentes de outros países e a Organização da Aviação Civil Internacional - OACI sobre ocorrência de acidentes e incidentes aeronáuticos” e “emitir, divulgar, acompanhar e controlar as recomendações de segurança operacional”.

Seção III Âmbito

Art. 7º A presente Norma, estabelecida considerando-se o disposto no artigo 87 do CBA, aplica-se:

I - ao CENIPA;

II - à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);

III - ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e demais organizações que compõem o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB);

IV - aos Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA);

V - aos proprietários, operadores ou exploradores de aeronaves civis;

VI - aos órgãos governamentais proprietários ou operadores de aeronaves civis;

VII - aos operadores de aeródromos civis;

VIII - aos fabricantes de aeronaves, motores e componentes aeronáuticos; e

IX - às organizações prestadoras de serviço de manutenção de aeronaves, motores e componentes.

Seção IV Responsabilidade

Art. 8º A Investigação SIPAER é de responsabilidade da Autoridade de Investigação SIPAER, nas ocorrências envolvendo exclusivamente aeronaves civis, nacionais ou estrangeiras; e de comissão mista formada pela Autoridade de Investigação SIPAER e o(s) respectivo(s) Comando(s) Militar(es), nas ocorrências envolvendo, simultaneamente, aeronaves civis e militares.

Art. 9º Compete ao detentor do mais elevado cargo executivo das organizações, operadores e órgãos nominados no art. 7º desta Norma, independentemente do título a ele atribuído, observar os dispositivos aqui estabelecidos.

Seção V Conceituações

Art. 10 Com o objetivo de orientar esta Norma, além dos termos e expressões já consagrados, estão descritas as conceituações de interesse do SIPAER, em consonância com os documentos da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) e dos diversos órgãos que compõem a infraestrutura aeronáutica brasileira, conforme estabelecido no CBA:

I - AÇÃO INICIAL: medidas preliminares, normalmente realizadas no local de uma ocorrência aeronáutica, de acordo com técnicas específicas, e por pessoal qualificado e credenciado, tendo por objetivo, entre outros: a coleta e/ou confirmação de dados, a preservação de evidências, a verificação inicial de danos causados à aeronave, ou pela aeronave, e o levantamento de outras informações necessárias ao procedimento de investigação.

II - *ACCIDENT/INCIDENT DATA REPORTING* (ADREP): reporte padronizado, elaborado pelo CENIPA, sobre a investigação de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, a ser encaminhado à ICAO, nos termos do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

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

a) uma pessoa sofra lesão grave ou venha a falecer como resultado de:

1. estar na aeronave;

2. ter contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou

3. ser submetida à exposição direta do sopro de hélice, de rotor ou de escapamento de jato, ou às suas consequências.

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

§ 2º As lesões que resultem óbito em até 30 (trinta) dias após a data da ocorrência são consideradas lesões fatais.

b) a aeronave tenha falha estrutural ou dano que:

1. afete a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo;

ou

2. normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.

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

§ 4º O Anexo E do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de danos que podem ser considerados exemplos que representem acidentes aeronáuticos. Uma tradução livre desta lista encontra-se no 0 desta Norma.

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

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

IV - AERONAVE: considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas nos termos do artigo 106 do CBA.

Parágrafo único. Exclui-se da definição de aeronave o aparelho que se sustente e circule no espaço aéreo mediante reações aerostáticas, como balões e dirigíveis, nos termos do artigo 106 do CBA.

V - AERONAVE NÃO TRIPULADA - *Unmanned Aircraft* (UA): qualquer aparelho que possa sustentar-se na atmosfera, a partir de reações do ar, que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra, e que se pretenda operar sem piloto a bordo.

VI - AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA - *Remotely Piloted Aircraft* (RPA): subcategoria de aeronaves não tripuladas, pilotada a partir de uma estação de pilotagem remota, utilizada para qualquer outro fim que não seja o recreativo e que seja capaz de interagir com o Controle de Tráfego Aéreo e outras aeronaves em tempo real.

VII - ÁREAS DE INVESTIGAÇÃO DO SIPAER: campos de atuação dos investigadores do SIPAER destinados ao exercício das atividades de investigação de ocorrências aeronáuticas de acordo com suas respectivas qualificações e competências; quer sejam: área de investigação dos Fatores Humanos, área de investigação do Fator Material e área de investigação do Fator Operacional.

VIII - ÁREA DE INVESTIGAÇÃO DOS FATORES HUMANOS: área de investigação do SIPAER que busca averiguar, de forma sistemática, os fatores contribuintes relacionados ao complexo biopsicossocial do ser humano, nos seus aspectos médicos e psicológicos.

IX - ÁREA DE INVESTIGAÇÃO DO FATOR MATERIAL: área de investigação do SIPAER que busca averiguar, de forma sistemática, os fatores contribuintes relacionados às condições de aeronavegabilidade das aeronaves, nos seus aspectos relativos ao projeto, fabricação e manuseio do material.

X - ÁREA DE INVESTIGAÇÃO DO FATOR OPERACIONAL: área de investigação do SIPAER que busca averiguar, de forma sistemática, os fatores contribuintes relacionados ao desempenho técnico do ser humano, à infraestrutura aeroportuária, à infraestrutura de tráfego aéreo e demais elementos relacionados ao ambiente operacional.

XI - ASSESSOR - *Adviser*: uma pessoa indicada pelo Estado, em razão das suas qualificações, com o propósito de assessorar o Representante Acreditado em uma investigação.

XII - ATENDIMENTO DE RAMPA - *Ground Handling*: serviços necessários a uma aeronave durante a chegada e a partida de um aeródromo, excluindo os serviços de tráfego aéreo.

XIII - AUTORIDADE DE INVESTIGAÇÃO SIPAER: Autoridade responsável por conduzir a Investigação SIPAER de ocorrências aeronáuticas da aviação brasileira nos termos do artigo 88-G do CBA. Cabe ao CENIPA exercer a Autoridade de Investigação SIPAER nos termos do Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018.

XIV - COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO SIPAER: equipe de pessoas designadas pela Autoridade de Investigação SIPAER em caráter temporário, com atuação multidisciplinar, lideradas e supervisionadas pelo Investigador-Encarregado, de acordo com suas qualificações técnico-profissionais, para cumprir tarefas técnicas de interesse exclusivo da Investigação SIPAER, devendo ser adequado às características de cada ocorrência.

XV - ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO: fatos, condições e situações observadas e consideradas como de interesse para avaliação e análise em uma investigação de uma ocorrência aeronáutica.

XVI - ELO-SIPAER: órgão, setor ou cargo, dentro da estrutura das organizações, que tem a responsabilidade no trato dos assuntos de Segurança de Voo no âmbito do SIPAER.

XVII - ENLACE C2 (*link C2*): enlace entre a Aeronave Não Tripulada e a Estação de Pilotagem Remota com o propósito de gerenciar o voo. Este enlace, além de possibilitar a pilotagem da aeronave, poderá incluir a telemetria necessária para prover a situação do voo ao Piloto Remoto.

Parágrafo único. O enlace de pilotagem difere dos enlaces relacionados à carga útil (como sensores).

XVIII - ESTAÇÃO DE PILOTAGEM REMOTA (*Remote Pilot Station* - RPS): componente de um sistema de pilotagem remota, o qual contém o equipamento utilizado para pilotar a aeronave remotamente.

XIX - ESTADO DA OCORRÊNCIA: país em cujo território o acidente ou incidente ocorreu.

XX - ESTADO DE FABRICAÇÃO: país que tem jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave, estação de pilotagem remota, motor ou hélice.

XXI - ESTADO DE PROJETO: país que tem jurisdição sobre a organização responsável pelo projeto da aeronave.

XXII - ESTADO DE REGISTRO: país no qual a aeronave está registrada (matriculada).

Parágrafo único. No caso do registro de aeronaves de uma agência de operação internacional em uma base não nacional, os Estados que constituem a agência são solidariamente obrigados a assumir as obrigações que, nos termos da Convenção de Chicago, atribuem a um Estado de registro. Veja, a este respeito, a Resolução do Conselho, de 14 de dezembro de 1967, sobre nacionalidade e registro de aeronaves operadas por agências operacionais internacionais, que podem ser encontradas em Política e Material de Orientação sobre o Regulamento Econômico de Transporte Aéreo Internacional (Doc 9587).

XXIII - ESTADO DO OPERADOR: país no qual se encontra a sede principal do operador ou, não havendo uma sede, aquele no qual o operador possui residência permanente.

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

XXV - GRAVADOR DE VOO: qualquer tipo de gravador instalado em uma aeronave com o propósito de complementar a investigação de acidentes e incidentes.

XXVI - INCIDENTE AERONÁUTICO: uma ocorrência aeronáutica, não classificada como um acidente, associada à operação de uma aeronave, que afete ou possa afetar a segurança da operação.

Parágrafo único. Os tipos de incidentes que são de interesse principal à ICAO para estudos de prevenção de acidentes estão listados no Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional. Uma tradução livre desta lista encontra-se no 0 desta Norma.

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

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

§ 2º O Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de situações que podem ser consideradas exemplos de incidentes aeronáuticos graves. Uma tradução livre dessa lista encontra-se no 0 desta Norma.

XXVIII - 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.

§ 1º Em função do nível de comprometimento da segurança, o Incidente de Tráfego Aéreo é classificado como: Risco Crítico ou Risco Potencial.

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

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

XXIX - INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO DE RISCO CRÍTICO: condição na qual não ocorreu um acidente devido ao acaso ou a uma ação evasiva em que as proximidades, vertical e horizontal, entre as aeronaves tenha sido inferior a 0,5 NM e 500 ft (150 m).

§ 1º 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.

§ 2º O Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico é classificado pelo CENIPA como incidente aeronáutico grave.

XXX - 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.

Parágrafo único. 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.

XXXI - INFRAESTRUTURA AERONÁUTICA: de acordo com o artigo 25 do CBA, a infraestrutura aeronáutica constitui-se do conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

d) o sistema Aeroportuário;

e) o sistema de Proteção ao Voo;

f) o sistema de Segurança de Voo;

g) o sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;

h) o sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos;

i) o sistema de Facilitação, Segurança e Coordenação do Transporte Aéreo;

j) o sistema de Formação e Adestramento de Pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica;

k) o sistema de Indústria Aeronáutica;

l) o sistema de Serviços Auxiliares; e

m) o Sistema de Coordenação da Infraestrutura Aeronáutica.

XXXII - INVESTIGAÇÃO SIPAER: procedimento referente a uma ocorrência aeronáutica, conduzido pela Autoridade de Investigação SIPAER e de acordo com as regras dispostas nos artigos 86 a 93 do CBA, com o propósito exclusivo de prevenir acidentes, compreendendo a coleta e a análise das informações, a elaboração de conclusões, incluindo a identificação dos possíveis fatores contribuintes e, quando apropriado, a emissão de Recomendações de Segurança.

XXXIII - INVESTIGADOR-ENCARREGADO - *Investigator-In-Charge* (IIC): profissional credenciado pelo SIPAER e formalmente designado pelo Estado, em função de suas qualificações, como o responsável pela organização, realização e controle de uma Investigação SIPAER.

XXXIV - LESÕES GRAVES: lesões resultantes de uma ocorrência aeronáutica que caracterizam um acidente aeronáutico, e que:

a) requeiram hospitalização por mais de 48 horas, com início dentro do período de sete dias a partir da data da lesão; ou

b) resultem em fratura de qualquer osso (exceto fraturas simples dos dedos das mãos, dedos dos pés e nariz); ou

c) envolvam lacerações que causem hemorragia severa, danos a nervos, músculos ou tendões; ou

d) envolvam lesões a qualquer órgão interno; ou

e) envolvam queimaduras de segundo ou terceiro grau, ou qualquer queimadura que afete mais de 5% da superfície corporal do indivíduo; ou

f) envolvam exposição a substâncias infecciosas ou ferimentos por radiação.

XXXV - MOTOR A TURBINA: Motor aeronáutico cujo funcionamento se dá através de uma turbina a gases. Os motores a turbina dividem-se, basicamente, em três diferentes tipos:

a) motor turboélice - motor projetado para acionar uma hélice responsável pela propulsão do avião. A participação dos gases de escapamento nessa propulsão, quando existe, é meramente residual;

b) motor turboeixo - motor projetado para acionar o rotor de uma aeronave de asas rotativas. Os gases de escapamento não têm participação na propulsão; e

c) motor turbojato ou motor a reação - motor projetado para aviões e que utiliza a expansão dos gases para propulsionar o avião. Inclui os motores denominados *turbofan*.

XXXVI - OCORRÊNCIA AERONÁUTICA: qualquer evento envolvendo aeronave que poderá ser classificado como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico ou ocorrência sem efeito para a segurança de voo, permitindo ao SIPAER a adoção dos procedimentos pertinentes.

XXXVII - OCORRÊNCIA AERONÁUTICA COMPLEXA: ocorrência aeronáutica que resulte em múltiplas fatalidades; que envolva questões críticas de segurança do transporte aéreo público; que envolva múltiplos fatores e exija uma investigação e análise aprofundadas devido ao seu potencial impacto na segurança; ou que seja de elevado interesse público, conforme entendimento da Autoridade de Investigação SIPAER.

XXXVIII - OCORRÊNCIA DE SOLO: acidente, incidente grave, incidente ou ocorrência sem efeito para a segurança de voo, envolvendo aeronave no solo, da qual resulte dano à aeronave(s) ou lesão à pessoa(s), sendo o fato motivador diretamente relacionado(s) aos atendimentos de rampa, incluídos os de apoio e infraestrutura aeroportuários; e não tenha(m) tido qualquer contribuição da movimentação da aeronave por meios próprios ou da operação de qualquer um de seus sistemas.

XXXIX - OCORRÊNCIA SEM EFEITO PARA A SEGURANÇA DE VOO: *Occurrence Without*

Safety Effect (OWSE): evento, envolvendo uma ou mais aeronaves, que não tenha efeitos significativos para a segurança de voo, não sendo objeto de uma investigação SIPAER, sem prejuízo a outras investigações.

XL - OPERADOR DE AERÓDROMO: no caso de aeródromo público, a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a delegação da exploração da infraestrutura aeroportuária, respondendo integralmente pelas ações necessárias para o cumprimento dos requisitos normativos exigidos pela ANAC e pela segurança no aeródromo, ou, no caso de aeródromo privado, seu proprietário.

XLI - OPERADOR DE AERONAVE: pessoa, organização ou empresa envolvida, ou que se proponha a se envolver, em uma operação de aeronave.

Parágrafo único. No caso de uma aeronave remotamente pilotada, o operador da aeronave refere-se ao operador de um Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada (RPAS).

XLII - PROGRAMA BRASILEIRO PARA A SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (PSO-BR) - *State Safety Program* (SSP): programa que tem por finalidade estabelecer as diretrizes a serem adotadas no Estado brasileiro, visando à melhoria contínua da segurança operacional na aviação civil.

XLIII - PROVEDOR DE SERVIÇO DA AVIAÇÃO CIVIL (PSAC): pessoa natural ou jurídica responsável pela prestação de serviços relacionados à aviação civil e objeto de regulação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

XLIV - PROVEDOR DE SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA): expressão genérica utilizada para caracterizar as organizações operacionais responsáveis pela provisão dos Serviços de Navegação Aérea prestados pelo SISCEAB.

§ 1º 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).

§ 2º Essas organizações podem ser de natureza pública civil ou militar e ainda de natureza privada.

XLV - RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA: recomendação da Autoridade de Investigação SIPAER ou de Autoridade de Investigação de Acidentes de outro Estado, emitida com a intenção de prevenir ocorrências aeronáuticas e que não tem como objetivo criar presunção de culpa ou responsabilidade. As Recomendações de Segurança podem resultar de diversas fontes, incluindo estudos e atividades de prevenção, além das decorrentes de investigações de ocorrências aeronáuticas.

XLVI - RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE INTERESSE GLOBAL - *Safety Recommendation of Global Concern* (SRGC): recomendação de segurança referente a uma possível deficiência sistêmica com probabilidade de recorrência, com consequências significativas em nível global e que requer ação oportuna para melhorar a Segurança de Voo.

Parágrafo único. O Doc 9756, Parte IV, vinculado ao Anexo 13, da Convenção de Chicago de 1944, contém os critérios para uma recomendação ser classificada como SRGC.

XLVII - RELATÓRIO FINAL: documento formal, destinado a divulgar a conclusão oficial da Autoridade de Investigação SIPAER, fundamentado nos elementos e hipóteses de investigação, na análise, na conclusão e nas Recomendações de Segurança relativas a uma ocorrência aeronáutica, visando, exclusivamente, à prevenção de novas ocorrências.

XLVIII - RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO: modelo de Relatório Final utilizado em casos

específicos definidos nesta Norma.

XLIX - REPORTE PRELIMINAR - *Preliminary Report*: comunicação utilizada para a divulgação de dados obtidos durante os estágios iniciais da investigação.

L - REPRESENTANTE ACREDITADO: pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, para participar em uma investigação conduzida por outro Estado. Quando o Estado possuir uma Autoridade de Investigação de acidentes aeronáuticos, o representante acreditado será, normalmente, designado por esta Autoridade.

LI - SISTEMA DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA - *Remotely Piloted Aircraft System (RPAS)*: subconjunto do Sistema de Aeronave Não Tripulada, que seja capaz de interagir com o Controle de Tráfego Aéreo em tempo real, composto pela aeronave remotamente pilotada (RPA), sua(s) estação(ões) de pilotagem remota, o enlace de pilotagem e qualquer outro componente associado à sua operação.

LII - SEGURANÇA DE VOO OU SEGURANÇA OPERACIONAL - *Safety*: estado no qual os riscos associados às atividades de aviação, relacionados ou em apoio direto à operação de aeronave, são reduzidos e controlados em um nível aceitável.

CAPÍTULO II FINALIDADE DA INVESTIGAÇÃO SIPAER

Seção I Generalidades

Art. 11 As investigações de que trata esta Norma têm como única finalidade a prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos graves, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, por meio da identificação dos possíveis fatores contribuintes e da emissão de Recomendações de Segurança que possibilitem uma ação direta, ou tomada de decisão, para eliminar aqueles fatores, ou minimizar as suas consequências.

Art. 12 Não é propósito da Investigação SIPAER atribuir culpa ou responsabilidade aos envolvidos em uma ocorrência aeronáutica.

Art. 13 A Investigação SIPAER é uma ferramenta reativa indispensável para a Segurança de Voo, para a qual devem ser direcionados, de forma apropriada, os recursos humanos e materiais necessários. Por esse motivo, deve-se cuidadosamente avaliar o alcance de cada investigação, considerando os custos e os ensinamentos colhidos.

CAPÍTULO III COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA NO ÂMBITO NACIONAL

Seção I Notificação de Ocorrência Envolvendo Aeronave

Art. 14 Toda pessoa que tiver conhecimento de um acidente, incidente aeronáutico grave ou incidente envolvendo aeronave, ou da existência de destroços de aeronave, tem o dever de notificá-los, pelo meio mais rápido disponível, à Autoridade pública mais próxima, à qual caberá informar, imediatamente, ao CENIPA ou ao SERIPA da região correspondente.

Art. 15 Sempre que houver qualquer ocorrência envolvendo aeronave, deverá ser reportado ao CENIPA, pelo proprietário ou operador da aeronave, por meio do Portal Único de Notificação.

Art. 16 Ainda que não se disponha de informações para o preenchimento de todos os campos da notificação de ocorrência, o seu envio não deverá ser retardado.

Art. 17 Sempre que houver uma ocorrência aeronáutica, envolvendo tráfego aéreo, caracterizada como Risco Crítico, a Assessoria de Segurança Operacional no Controle do Espaço Aéreo (ASEGCEA) deverá informar ao CENIPA, com a maior brevidade possível e pelo meio mais adequado e rápido de que disponha.

Art. 18 As comunicações das ocorrências de que trata esta Norma poderão ser classificadas como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico ou ocorrência sem efeito para a segurança de voo, após análise do CENIPA.

Art. 19 No caso de eventos relacionados à aeronave com Certificado de Aeronavegabilidade Especial - Autorização Especial de Voo (AEV) e Certificado de Aeronavegabilidade de Voo Experimental (CAVE), cujo operador seja o fabricante da aeronave, e que tenha danos decorrentes de operações de voos de ensaios de desenvolvimento, certificação, produção e prova de conceito (*Proof-Of-Concept*), estarão dispensados da notificação, quando o voo de ensaio e/ou produção prevê a substituição ou reparo dos componentes afetados, como consequência da realização bem sucedida do procedimento.

Seção II

Confirmação de Ocorrência Aeronáutica

Art. 20 A confirmação de ocorrência aeronáutica é um procedimento por meio do qual se procederá à complementação ou à retificação das informações previamente veiculadas na notificação de ocorrência aeronáutica.

Art. 21 Cabe à ASEGCEA a confirmação de ocorrências aeronáuticas envolvendo tráfego aéreo.

Art. 22 Cabe ao CENIPA a confirmação de ocorrências com aeronaves operadas segundo os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) nº 121, RBAC nº 129 e demais aeronaves de registro estrangeiro.

Art. 23 Cabe ao SERIPA da respectiva região onde se deu o evento confirmar as ocorrências não abarcadas nos arts. 21 e 22 desta Norma.

Seção III

Autenticação de Ocorrência Aeronáutica

Art. 24 A autenticação de ocorrência aeronáutica é um procedimento realizado exclusivamente pelo CENIPA, que tem como objetivo ratificar ou retificar a classificação, o responsável pela investigação e as demais informações necessárias para o procedimento de investigação.

Art. 25 A autenticação de ocorrência aeronáutica permite:

- I - dar continuidade ao procedimento formal de investigação;
- II - iniciar o ciclo de registro estatístico da ocorrência no âmbito do SIPAER;
- III - comunicar oficialmente à ICAO e aos demais países signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, nos casos previstos no Anexo 13 àquela Convenção;
- IV - comunicar oficialmente ao operador ou proprietário;
- V - comunicar oficialmente à ANAC; e
- VI - designar a organização responsável pela investigação.

Seção IV

Comunicação ao Público

Art. 26 A comunicação oficial com a imprensa acerca das circunstâncias relativas à investigação de uma ocorrência aeronáutica, envolvendo aeronave civil, é prerrogativa do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), devendo ser realizada em coordenação com o CENIPA.

Art. 27 Considerando a necessidade de prover informações corretas e oportunas ao público, o CENIPA, ou o SERIPA da respectiva região da ocorrência, em estreita coordenação com o Investigador-Encarregado, poderá fornecer dados referentes:

I - ao modelo, ao tipo, à nacionalidade e à matrícula da aeronave;

II - ao operador da aeronave;

III - à data, à hora e ao local da ocorrência;

IV - ao local de origem e destino;

V - ao número de tripulantes e de passageiros a bordo; e

VI - às providências relativas à ocorrência que já foram adotadas no âmbito do SIPAER e/ou pelas demais autoridades.

Seção V

Observações Específicas

Art. 28 Caberá ao CENIPA toda e qualquer comunicação oficial dirigida a Estados estrangeiros, entidades ou organizações internacionais, relativa às ocorrências aeronáuticas em território brasileiro.

Art. 29 Caberá ao CENIPA informar à ANAC os dados pertinentes relativos às ocorrências aeronáuticas com aeronaves civis brasileiras, visando à adoção de providências administrativas.

Art. 30 Não é responsabilidade do CENIPA a comunicação da ocorrência aeronáutica aos familiares das vítimas, bem como a divulgação da relação de pessoas embarcadas.

CAPÍTULO IV

PROTOCOLOS GERAIS DE INVESTIGAÇÃO SIPAER

Seção I

Preservação de Indícios e Evidências

Art. 31 Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com autorização do Investigador-Encarregado, em consonância com o artigo 88-N do CBA.

Art. 32 Nas ocorrências aeronáuticas dentro da área patrimonial ou dentro da região de atuação do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil (SESCINC) dos aeródromos dotados de Centro de Operações de Emergência (COE), caberá ao Operador de Aeródromo ativar esse Centro para coordenação das providências de resgate, socorro às vítimas, isolamento e segurança da área, a fim de preservar os indícios e evidências no local da ocorrência aeronáutica.

Art. 33 Nas ocorrências aeronáuticas fora da área patrimonial dos aeródromos civis, desprovidos de COE, as ações de isolamento e segurança do local da ocorrência aeronáutica ficarão a

cargo da Autoridade policial competente, assim que efetuado o resgate e prestados os primeiros socorros às vítimas.

Art. 34 O Investigador-Encarregado deverá coordenar com as Autoridades públicas as providências de isolamento, de segurança do sítio e de preservação de indícios e evidências.

Art. 35 O Investigador-Encarregado deverá confirmar se a Autoridade policial tomou conhecimento de uma ocorrência aeronáutica que resulte em vítima e/ou danos a terceiros.

Parágrafo único. No caso de não ter sido confeccionado o Boletim de Ocorrência (BO), o órgão responsável pela investigação deverá notificar a autoridade policial por meio de ofício com aviso de recebimento.

Seção II **Ação Inicial**

Art. 36 A Ação Inicial de qualquer ocorrência aeronáutica será conduzida por um profissional do SIPAER, designado pelo CENIPA.

Art. 37 A realização da Ação Inicial de acidente aeronáutico e de incidente aeronáutico grave é da responsabilidade do CENIPA, no caso de operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, RBAC nº 129 e demais aeronaves de registro estrangeiro.

Art. 38 A realização da Ação Inicial de acidente aeronáutico e de incidente aeronáutico grave é de responsabilidade do SERIPA correspondente à região da ocorrência para as operações não abarcadas no art. 37 desta Norma.

Parágrafo único. As Ações Iniciais poderão contar com o apoio do Elo-SIPAER, do Comando da Aeronáutica, mais próximo ao local da ocorrência aeronáutica.

Art. 39 O CENIPA, sempre que julgar necessário para a celeridade do procedimento de investigação, poderá requerer a realização da Ação Inicial pelo SERIPA da região da ocorrência aeronáutica.

Art. 40 Ausente a Autoridade policial no local do acidente para cumprir com o disposto no artigo 88-O do CBA, o Investigador-Encarregado deverá notificar, por quaisquer meios, a autoridade policial competente para isolar e preservar o local do acidente ou incidente aeronáutico, inclusive a aeronave acidentada e seus destroços, para a coleta de evidências, até a liberação da aeronave ou dos destroços, tanto pelas autoridades aeronáuticas quanto por eventuais agentes de perícia criminal responsável pelas respectivas investigações.

Art. 41 O Investigador-Encarregado deverá estabelecer a coordenação necessária com as autoridades aeronáuticas, de segurança pública e de aviação civil envolvidas, tais como Polícia, Corpo de Bombeiros, Defesa Civil, ANAC, DECEA e outros.

Art. 42 Nas ocorrências aeronáuticas dentro da área patrimonial de um aeródromo, o Operador de Aeródromo deverá facilitar o ingresso e o acesso do Investigador-Encarregado ao local da ocorrência.

Art. 43 Todo Elo-SIPAER, encarregado de conduzir investigações da aviação civil, deverá manter um *kit* de Ação Inicial disponível e atualizado para utilização imediata.

Art. 44 Somente por solicitação do CENIPA ou SERIPA, a coleta de dados poderá ser realizada pelo operador, quando este possuir profissional capacitado pelo SIPAER.

Seção III

Requisição de Material e de Documentos

Art. 45 O Investigador-Encarregado poderá requisitar qualquer componente, material ou documento que julgue necessário ao procedimento de investigação.

Art. 46 O Investigador-Encarregado terá o controle e o acesso irrestrito à aeronave, seus destroços e a todo material relevante, incluindo gravadores de voo, documentos, revisualização RADAR, gravações e/ou transcrições de comunicações dos órgãos ATS e entrevistas, garantindo que um exame detalhado possa ser conduzido sem atrasos, imediatamente após as ações de resgate até o término do procedimento de investigação.

Art. 47 No caso de um sistema de aeronave remotamente pilotada, o Investigador-Encarregado terá acesso irrestrito à aeronave remotamente pilotada, à(s) estação(ões) de piloto remoto associada(s), ao(s) *Link(s)* de Comando e Controle (C2) necessário(s), aos componentes especificados no projeto e aos registros e documentos associados.

Art. 48 É responsabilidade do operador ou proprietário da aeronave a prestação de informações de qualquer natureza solicitadas pelo Investigador-Encarregado, sob a forma de dados ou documentação específica, necessárias aos trabalhos de investigação.

Art. 49 O Investigador-Encarregado deverá reter, quando possível, somente cópias dos registros obtidos no curso da investigação.

Art. 50 A requisição de componentes da aeronave será feita mediante formulário próprio do CENIPA.

Art. 51 O material retido para exames/testes/pesquisas deverá ser inventariado, visando à guarda pelo SIPAER, por meio de formulários próprios.

Seção IV

Guarda e Preservação da Aeronave ou de seus Destroços

Art. 52 As peças, componentes (incluídos os gravadores de voo), partes e documentos que forem requisitados para análise, ou encaminhados para a realização de exames e pesquisas, deverão ficar guardados em lugar seguro e de acesso restrito às pessoas devidamente autorizadas pelo Investigador-Encarregado.

Art. 53 A aeronave ou seus destroços ficarão à disposição do Investigador-Encarregado, a fim de permitir a coleta de dados necessários à investigação, devendo, para isso, solicitar o apoio da autoridade policial local e cooperação do proprietário/operador para a remoção ao local indicado pelo Investigador-Encarregado.

Parágrafo único. Não havendo mais interesse da Autoridade de Investigação SIPAER nos destroços, proceder-se-á conforme arts. 56 a 58 desta Norma.

Seção V

Remoção de Destroços

Art. 54 Após a liberação por parte do Investigador-Encarregado e do responsável pela investigação policial, será responsabilidade do operador ou proprietário a remoção dos bens e destroços e a higienização do local, de modo a evitar prejuízos à natureza, à segurança, à saúde, ou à propriedade de outrem ou da coletividade, em consonância com o artigo 88-Q do CBA.

Art. 55 Durante a remoção dos destroços, deve-se atentar para a preservação destes, de modo a não comprometer a Investigação SIPAER.

Seção VI

Liberação e Transferência da Aeronave sob Investigação SIPAER

Art. 56 Quando não mais forem necessários à Investigação SIPAER, o Investigador-Encarregado efetuará a liberação da aeronave, dos seus destroços e de coisas por ela transportadas para a autoridade policial competente por meio de formulário próprio.

Art. 57 Caso a autoridade policial não julgue necessário assumir a guarda da aeronave, ou dos destroços, tal fato deverá ser formalizado, em documentação específica ou em Boletim de Ocorrência policial, e a liberação da aeronave no tocante à investigação SIPAER será efetivada em favor do operador ou daquele que detiver o domínio do bem.

Art. 58 Havendo a recusa da autoridade policial em assinar o termo, caberá ao Investigador-Encarregado registrar a negativa, em documentação específica, acompanhado da assinatura de duas testemunhas.

Art. 59 Após a liberação da aeronave pela autoridade de Investigação SIPAER, caberá à ANAC a autorização para retorno ao voo.

Seção VII

Leitura dos Dados dos Gravadores de Voo

Art. 60 É obrigação do operador da aeronave a manutenção e a preservação intacta dos dados relativos à ocorrência aeronáutica contidos nos gravadores de voo, incluídos o *Flight Data Recorder* (FDR - gravador de dados de voo); o *Cockpit Voice Recorder* (CVR - gravador de dados de voz); e o *Airborne Image Recorder* (AIR - gravador de imagens de bordo), até a sua entrega ao Investigador-Encarregado ou a um preposto desse.

Art. 61 Nos casos em que a leitura e/ou análise dos registros de gravadores de voo não puderem ser realizadas no Brasil, o CENIPA estabelecerá o encaminhamento dos gravadores de voo para laboratório capacitado no exterior, preferencialmente, pertencente a órgão de Estado que tenha a atribuição de investigação de acidentes aeronáuticos ou junto ao fabricante do gravador.

Art. 62 O procedimento de traslado dos gravadores de voo para o exterior será realizado por profissional do SIPAER.

Art. 63 A leitura e a análise dos registros deverão ser acompanhadas por membro da Comissão de Investigação SIPAER designado pelo Investigador-Encarregado e, preferencialmente, acompanhado de técnico do Laboratório de Leitura e Análise de Dados de Gravadores de Voo (LABDATA) do CENIPA.

Art. 64 Quando o Investigador-Encarregado julgar necessário, e sob sua supervisão, um representante do fabricante ou do operador da aeronave poderá auxiliar na análise dos registros dos gravadores de voo, com a finalidade de prover informações acerca de parâmetros gravados pelo FDR e na identificação de sons e imagens registrados pelo CVR e/ou pelo AIR.

Parágrafo único. As análises do FDR, CVR e AIR realizadas com a colaboração do fabricante, ou do operador da aeronave, serão submetidas à revisão pela Comissão de Investigação SIPAER.

Art. 65 A devolução do CVR e/ou AIR ao proprietário/operador da aeronave, após liberação do componente, será realizada mediante a assinatura de um Termo de Compromisso de Manutenção do Sigilo das Informações contidas no equipamento e vedação de sua utilização conforme artigos 88-I, 88-J e 88-K, todos do CBA.

Parágrafo único. Havendo prévia ciência do CENIPA quanto à existência de investigação criminal, a devolução do FDR, CVR e AIR fica condicionada ao cumprimento das regras dispostas nos arts. 56 a 58 desta Norma.

Seção VIII

Exames, Testes e Pesquisas

Art. 66 A realização de ensaios destrutivos em algum item da aeronave estará condicionada ao consentimento do operador ou de seu substituto legal.

Art. 67 Caso o operador, ou o seu substituto legal, não concorde com a realização do ensaio destrutivo, esta informação deverá constar dos registros da investigação.

§ 1º Caso haja elevado interesse público na realização do ensaio destrutivo, este será realizado independente do consentimento do operador, ou de seu substituto legal, em proveito da prevenção de futuros acidentes e incidentes, em coordenação com o CENIPA.

§ 2º Concluídos os ensaios destrutivos, os componentes serão transferidos, no estado e no local em que se encontrarem após a realização dos referidos ensaios, à autoridade policial, nos termos das regras dispostas nos arts. 56 a 58 desta Norma, devidamente cientificada da negativa.

Art. 68 Sempre que possível, deverá ser guardado material suficiente para uma nova análise/teste/exame/ensaio, quando da realização de ensaios destrutivos.

Parágrafo único. A inviabilidade de guarda de material para contraprova deverá ser registrada circunstancialmente no laudo técnico da análise/teste/exame/ensaio.

Art. 69 A realização de quaisquer outros ensaios não destrutivos, incluindo-se os modificativos, será independente do consentimento do operador ou seu substituto legal.

Art. 70 Concluídos os ensaios não destrutivos, os componentes serão transferidos, no estado e no local em que se encontrarem após a realização dos referidos ensaios, à autoridade policial, nos termos das regras dispostas nos arts. 56 a 58 desta Norma.

Art. 71 Caso não haja interesse da autoridade policial competente, nos termos das regras dispostas nos arts. 56 a 58 desta Norma, os componentes submetidos a ensaios não destrutivos serão devolvidos ao proprietário/operador no estado e no local em que se encontrarem após a realização dos referidos ensaios.

Art. 72 Para a realização de análise/teste/exame/ensaio no Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), em laboratório, ou em Organização de Manutenção especializada, os componentes serão acompanhados de uma ficha de informações com os dados necessários para a realização da pesquisa.

Art. 73 As análises do Fator Material realizadas em organizações, que não o DCTA, serão supervisionadas por um profissional qualificado como Elemento Certificado Fator Material (EC-FM) designado pelo Investigador-Encarregado para tal.

Art. 74 Quando a análise/teste/exame/ensaio objetivar a identificação da contribuição de aspectos relativos à manutenção, esse procedimento poderá ser conduzido por um profissional qualificado como Elemento Certificado Manutenção de Aeronaves (EC-MA) o qual confeccionará um relatório técnico, apresentando os trabalhos realizados e os resultados obtidos.

Art. 75 O Investigador-Encarregado poderá acolher indicação de Organização de Manutenção (OM) por parte do proprietário/operador da aeronave acidentada para a realização de análise/teste/exame/ensaio, sob supervisão e controle de um EC-FM ou EC-MA, a fim de atender à economicidade de possíveis custos ao proprietário/operador. Tal procedimento ocorrerá desde que

seja da conveniência da investigação, e que a OM indicada seja certificada pela ANAC, ou por outra Autoridade de aviação civil, para a realização de serviços naquele componente aeronáutico.

Art. 76 Tendo em vista a decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI 5667, quando formalmente oficiado pela autoridade competente da existência de uma investigação policial e/ou qualquer procedimento judicial, concomitantes e paralelos à Investigação SIPAER, o Investigador-Encarregado poderá formalizar, com aviso de recebimento, convite à Autoridade policial e/ou judicial interessada em acompanhar a realização de ensaios destrutivos, a fim de permitir que as mesmas possam conduzir suas atividades de maneira independente.

§ 1º O convite para a participação das autoridades públicas investigativas descritas no *caput* não engloba eventuais análises/testes/exames/ensaios modificativos (sem destruição do componente) e será apresentado desde que não gere prejuízos à Investigação SIPAER.

§ 2º Em todos os casos, será franqueado às autoridades do *caput* o acesso ao laudo técnico produzido e/ou aos destroços, mediante ordem judicial.

§ 3º O Investigador-Encarregado poderá acolher pedido do operador para presenciar a realização de análise/teste/exame/ensaio designadas por intermédio de profissional qualificado, desde que não traga prejuízos à Investigação SIPAER, sendo vedada qualquer interferência do representante na análise/teste/exame/ensaio a ser realizado.

Art. 77 Sempre que o Investigador-Encarregado julgar pertinente, o fabricante da aeronave, ou seu representante técnico autorizado, poderá ser envolvido no procedimento de análise/teste/exame/ensaio de componentes, sob controle e supervisão da Comissão de Investigação SIPAER e com a exclusiva finalidade de prover informações técnicas necessárias para que os resultados sejam representativos aos propósitos da Investigação SIPAER.

Art. 78 Amostras coletadas para verificação da possibilidade de colisão com fauna devem ser enviadas ao CENIPA para realização de análise genômica.

Art. 79 Quando o Investigador-Encarregado identificar a necessidade de ambientação com a aeronave e seus sistemas em simulador de voo, será produzido um registro dos testes realizados e dos resultados obtidos.

Parágrafo único. A atividade disposta no *caput* representa uma análise especulativa da Investigação SIPAER e, nos termos do §2º do artigo 88-I do CBA, não é compartilhável com as demais autoridades investigativas e realizada de forma independente e autônoma pela Autoridade de Investigação SIPAER.

Seção IX

Pesquisas dos Aspectos Médicos e Psicológicos

Art. 80 O CENIPA e a Diretoria de Saúde da Aeronáutica (DIRSA) apoiarão, quando solicitados, na seleção de médico para participar da investigação.

Art. 81 Na investigação dos aspectos médicos deverá ser observado o estabelecido nas regulamentações da ANAC e DIRSA.

Art. 82 Sempre que o Investigador-Encarregado julgar necessário para a investigação, a realização de necropsia em vítimas de acidente aeronáutico será conduzida pelo órgão técnico de perícia científica competente, devendo ser acompanhada, sempre que possível, por médico da Comissão de Investigação SIPAER, com o objetivo de orientar os interesses específicos da investigação, respeitando-se as legislações específicas em vigor.

Art. 83 Sempre que o Investigador-Encarregado julgar necessário para a investigação, assessorado pelo profissional responsável pelos aspectos médicos, poderá solicitar a realização de

exames médicos, clínicos e laboratoriais na tripulação, nos passageiros e no pessoal de apoio, a fim de verificar se houve a contribuição desses aspectos para a ocorrência.

Art. 84 Sempre que o Investigador-Encarregado julgar importante para a Investigação SIPAER, e a cargo do profissional responsável pelos aspectos médicos, poderá solicitar o acesso aos resultados de exames realizados em cumprimento ao RBAC nº 120.

Art. 85 O médico designado para compor a Comissão de Investigação SIPAER poderá colher informações do médico contratado por empresa aérea para prestar assistência às vítimas e seus familiares, quando o exame de todos os sobreviventes for impraticável ou considerado pouco relevante para a investigação.

Art. 86 O CENIPA e o Instituto de Psicologia da Aeronáutica (IPA) apoiarão, quando solicitados, na indicação de psicólogo para participar da Investigação SIPAER.

Seção X

Tratamento e Proteção da Informação

Art. 87 As seguintes informações serão utilizadas para o propósito da Investigação SIPAER de ocorrências aeronáuticas, sendo a sua utilização total ou parcial para outros propósitos regulada pela Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986:

I - gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

II - gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;

III - dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências;

IV - gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

V - gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos e/ou extraídos e transcritos;

VI - dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e

VII - demais registros usados nas atividades SIPAER, incluindo os de investigação.

Art. 88 Os dados da Investigação SIPAER, pelo fato de possuírem informações de caráter médico e pessoal dos envolvidos; registros dos gravadores de voo (FDR, CVR e AIR); gravações e transcrições das comunicações entre a aeronave e o controle de tráfego aéreo; laudos de material aeronáutico; e outros de interesse da Investigação SIPAER, têm seu acesso e uso restritos, conforme estabelecem o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, e os artigos 86 a 93 do CBA, declarados constitucionais pela ADI 5667.

§ 1º Após determinação judicial, as transcrições compartilhadas das gravações dispostas nos incisos I, II e IV, do artigo 88-I do CBA, ficam limitadas àquelas efetivadas pela Autoridade de Investigação SIPAER.

§ 2º Caso a autoridade pública requisitante deseje acesso mais amplo às gravações não transcritas descritas do parágrafo anterior, será realizado o compartilhamento da gravação integral disponível, após a devida autorização judicial, para que a autoridade interessada proceda à sua própria transcrição complementar.

Art. 89 O artigo 74 do Decreto Nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regula a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, que dispõe sobre o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do *caput* do artigo 5º, no inciso II do § 3º do artigo 37 e no § 2º do artigo 216 da Constituição, prevê que o tratamento de informação classificada resultante de tratados, acordos ou atos internacionais atenderá às Normas e recomendações desses instrumentos.

Parágrafo único: Considerando as cautelas previstas no Anexo 13 à Convenção de Chicago de 1944, o interesse na segurança pública do transporte aéreo e o disposto no artigo 88-J do CBA, as fontes de informações dispostas no artigo 88-I do CBA são classificadas como sigilosas.

Art. 90 Toda informação prestada em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades afetas ao SIPAER será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção de acidente aeronáuticos.

Art. 91 Entrevistas e declarações são colhidas em meros apontamentos informais, não sendo reduzidas a termo, ou a qualquer procedimento formal similar, também não sendo necessária sua conservação, depois de concluído o procedimento de Investigação SIPAER, tudo com o objetivo de incentivar a participação voluntária e de preservar a própria investigação, evitando, desse modo, a perda de informações ou mesmo o seu esvaziamento.

Art. 92 Caberá ao Investigador-Encarregado adotar providências no sentido de proteger os registros, as fontes SIPAER e as demais informações sob a sua responsabilidade que estiverem em posse da Comissão de Investigação SIPAER.

Art. 93 Salvo em proveito de Investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos, nos termos do § 4º do artigo 88-I do CBA.

Parágrafo único. O profissional SIPAER que receber intimação para depor em processo judicial relacionado à ocorrência aeronáutica na qual atuou como investigador do SIPAER tem a obrigação de apresentar a recusa de depor descrita no *caput*, bem como informar ao CENIPA quando for intimado para comparecer à audiência judicial.

Art. 94 Nos casos em que a Autoridade de Investigação SIPAER for competente para emitir parecer sobre a disponibilização das informações listadas no art. 87 desta Norma, visando proceder ao critério de equilíbrio (*balancing test*), o CENIPA disponibilizará à ICAO o referido parecer.

Art. 95 Durante a Investigação SIPAER de uma ocorrência aeronáutica, o CENIPA poderá fornecer informações factuais oportunas e relevantes às famílias e sobreviventes de um acidente aeronáutico.

Seção XI

Exclusão e Interrupção de Investigação SIPAER

Art. 96 Conforme artigo 88-A, §2º, da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986, caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da Investigação SIPAER quando verificar a existência de indícios de crime na causalidade da ocorrência aeronáutica ou que a mesma decorreu de violação intencional a qualquer legislação aeronáutica em vigor, ou que a investigação não trará novos conhecimentos para a prevenção.

Parágrafo único. Veículo sustentado por forças aerostáticas, por não serem classificados como aeronaves pelo CBA (artigo 106), não estão na competência da autoridade de investigação SIPAER, que se restringe a investigar acidentes com aeronaves civis (artigo 88-G).

Art. 97 Nas situações previstas no art. 96 desta Norma o Investigador-Encarregado solicitará a interrupção da Investigação SIPAER ao CENIPA. Este último decidirá pela interrupção ou

não, com base nos benefícios para a prevenção que, eventualmente, possam advir da Investigação SIPAER em questão.

Art. 98 A Autoridade de Investigação SIPAER não procederá à investigação de ocorrências aeronáuticas relacionadas à aeronave submetida à medida de destruição disposta no artigo 303 do CBA.

Art. 99 O CENIPA poderá decidir pela não instauração de uma Investigação SIPAER quando a referida investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente, em consonância com a letra b) do inciso VII do artigo 3 do Decreto n 9.540, de 25 de outubro de 2018.

Art. 100 O CENIPA comunicará a autoridade policial competente quando constatado, durante uma Investigação SIPAER, indícios de crime ou interferência ilícita, relacionados ou não à cadeia de eventos da ocorrência.

Parágrafo único. A confecção de boletim de ocorrência, nos termos do parágrafo único do art. 35 e do art. 57, ambos desta Norma, supre esse dever legal, caso não sejam detectados elementos criminosos no transcurso da Investigação SIPAER.

Art. 101 Em caso de determinação judicial para conclusão da Investigação SIPAER em prazo inexecutável, o CENIPA deverá explicitar as diligências pendentes e que impedem a análise final da Investigação SIPAER e encerrar a investigação com os dados disponíveis, para cumprir o prazo estabelecido pela autoridade judicial.

§ 1º Diligências em curso poderão ser juntadas aos autos da Investigação SIPAER posteriormente à sua conclusão, em decorrência de ordem judicial, comunicando o juízo prolator da decisão de encerramento.

§ 2º Caso seja possível, a partir dos elementos de investigação presentes na Investigação SIPAER concluída em decorrência de ordem judicial, o CENIPA poderá emitir Recomendações de Segurança.

CAPÍTULO V

PROTOCOLOS ESPECÍFICOS DE INVESTIGAÇÃO SIPAER

Seção I

Acidente Aeronáutico

Art. 102 Será investigada toda ocorrência previamente classificada como acidente aeronáutico.

Art. 103 Nos casos de acidentes aeronáuticos com aeronave civil de registro brasileiro, de transporte aéreo regular, ou que opere segundo o RBAC 121, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Art. 104 Para acidentes aeronáuticos com aeronave civil de registro estrangeiro, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Art. 105 Para acidentes aeronáuticos com aeronaves civis de registro brasileiro, em operações não abarcadas nos arts. 103 e 104 desta Norma, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o SERIPA da região em que ocorreu o acidente aeronáutico.

Art. 106 Para acidentes aeronáuticos envolvendo aeronave e/ou infraestrutura aeronáutica militar de Força Singular com aeronave civil, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Art. 107 No caso de acidentes aeronáuticos relacionados a incidente de tráfego aéreo civil, o CENIPA ou SERIPA conduzirão a Investigação SIPAER com o apoio da ASEGCEA.

Art. 108 Para acidentes aeronáuticos envolvendo aeronave com certificado de autorização de voo experimental destinada à pesquisa e desenvolvimento, demonstração de cumprimento com requisitos, ou pesquisa de mercado, desenvolvida por fabricante detentor de Certificado de Organização de Produção (COP), a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA.

Parágrafo único. O CENIPA não procederá uma Investigação SIPAER quando um evento se limitar a danos decorrentes de operações de voos de ensaios de desenvolvimento, certificação, produção e prova de conceito (*proof-of-concept*) para os quais sejam previstas a substituição ou reparo dos componentes afetados, como consequência da realização bem-sucedida do procedimento.

Art. 109 Para acidentes aeronáuticos envolvendo aeronave com certificado de autorização de voo experimental de construção amadora, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o SERIPA da região em que ocorreu o acidente.

Parágrafo único. Tal investigação não abarcará questões relativas ao projeto e fabricação de produtos, partes ou componentes que não possuam Certificado de Tipo.

Art. 110 Para acidentes aeronáuticos com Aeronave Remotamente Pilotada (RPA) civil, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Parágrafo único. Tal investigação somente será realizada quando a RPA possuir Certificado de Tipo, ou em caso de interesse do SIPAER.

Art. 111 Quando uma aeronave estiver desaparecida, será procedida uma Investigação SIPAER com todos os dados conhecidos, a partir da suspensão das buscas. Caso a aeronave não seja encontrada dentro do prazo de 12 (doze) meses, a contar da data da ocorrência, a Investigação SIPAER será concluída com os dados existentes.

Art. 112 O CENIPA avocará para si a condição de organização encarregada da Investigação SIPAER de um acidente aeronáutico, sempre que julgado do interesse do SIPAER.

Seção II

Incidente Aeronáutico Grave

Art. 113 Serão investigados os incidentes aeronáuticos graves que envolvam aeronaves com peso máximo de decolagem acima de 2.250 kg.

Parágrafo único. Os incidentes aeronáuticos graves relacionados a incidentes de tráfego aéreo classificados como Risco Crítico serão investigados, independentemente do peso das aeronaves envolvidas.

Art. 114 Os incidentes aeronáuticos graves que envolvam aeronaves com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 2.250 kg serão tratados pelo CENIPA por meio da coleta de dados, para contribuir com o Sistema de Coleta e Processamento de Dados - *Safety Data Collection and Processing System* (SDCPS) do Estado Brasileiro.

Art. 115 Em casos específicos, a Autoridade de Investigação SIPAER poderá investigar incidentes aeronáuticos graves que envolvam aeronaves com peso máximo de decolagem igual ou inferior a 2.250 kg, de acordo com o potencial de contribuição para a prevenção de futuros acidentes e incidentes.

Art. 116 No caso de incidentes aeronáuticos graves com aeronave civil de registro brasileiro, de transporte aéreo regular, ou que opere segundo o RBAC 121, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Art. 117 Para incidentes aeronáuticos graves com aeronave civil de registro estrangeiro, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Art. 118 Para incidentes aeronáuticos graves com aeronaves civis de registro brasileiro, em operações não abarcadas nos arts. 117 e 118 desta Norma, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o SERIPA da região em que ocorreu o incidente.

Art. 119 No caso de incidentes aeronáuticos graves relacionados ao tráfego aéreo envolvendo aeronave civil, o CENIPA ou SERIPA conduzirão a Investigação SIPAER com o apoio da ASEGCEA.

Art. 120 Para incidentes aeronáuticos graves, envolvendo aeronave militar e/ou infraestrutura aeronáutica de Força Singular com aeronave civil, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Art. 121 Para incidentes aeronáuticos graves envolvendo aeronave com certificado de autorização de voo experimental destinada à pesquisa e desenvolvimento, demonstração de cumprimento com requisitos, ou pesquisa de mercado, desenvolvida por fabricante detentor de Certificado de Organização de Produção (COP), a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Art. 122 Para incidentes aeronáuticos graves, envolvendo aeronave com certificado de autorização de voo experimental de construção amadora, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o SERIPA da região em que ocorreu o incidente.

Parágrafo único. Tal investigação não abarcará questões relativas ao projeto e fabricação de produtos, partes ou componentes que não possuam Certificado de Tipo.

Art. 123 No caso de incidente aeronáutico grave com RPA civil, a organização encarregada da Investigação SIPAER será o CENIPA, podendo delegá-la a um SERIPA.

Parágrafo único. Tal investigação somente será realizada quando a RPA possuir Certificado de Tipo, ou quando envolver conflito de tráfego aéreo entre a RPA e aeronave tripulada.

Art. 124 O CENIPA avocará para si a condição de organização encarregada da Investigação SIPAER de um incidente aeronáutico grave, sempre que julgado do interesse do SIPAER.

Seção III Incidente Aeronáutico

Art. 125 As ocorrências aeronáuticas classificadas como incidente aeronáutico serão tratadas pelo CENIPA por meio da coleta de dados, para contribuir com o SDCPS do Estado Brasileiro.

Art. 126 Em casos específicos, a Autoridade de Investigação SIPAER poderá investigar incidentes aeronáuticos dependendo das consequências reais ou potenciais da ocorrência ou do perigo relacionado. Para tanto, o CENIPA considerará os seguintes critérios relacionados à ocorrência:

- I - dois ou mais Provedores de Serviço (PSAC/PSNA) envolvidos;
- II - a gravidade ou potencial gravidade do resultado do(s) evento(s);
- III - potencial aprimoramento da segurança a ser agregado;
- IV - oportunidade para emissão de Recomendação de Segurança;
- V - contribuição para estudos de segurança em execução; ou
- VI - tendências identificadas.

Parágrafo único. A Autoridade de Investigação SIPAER poderá decidir por conduzir uma Investigação SIPAER para casos além do disposto no *caput*.

Art. 127 Quando aplicável, a Investigação SIPAER de incidente aeronáutico será conduzida pelo CENIPA ou SERIPA, considerando-se o órgão mais apropriado para a sua realização.

Art. 128 No caso de incidente aeronáutico envolvendo aeronave militar e/ou infraestrutura aeronáutica de Força Singular com aeronave civil, e quando as circunstâncias justificarem a condução de uma Investigação SIPAER, a organização encarregada da investigação será o CENIPA.

CAPÍTULO VI COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO SIPAER

Seção I Áreas de Investigação SIPAER

Art. 129 Os trabalhos de cada membro de uma Comissão de Investigação SIPAER deverão obedecer aos campos de atuação dos Investigadores de acordo com suas respectivas qualificações e competências dentro das seguintes áreas:

I - Área de Investigação dos Fatores Humanos:

a) a área de investigação deste fator constitui uma análise dos aspectos médicos e psicológicos, considerando as características fisiológicas, patológicas, ergonômicas, psicológicas, organizacionais e sociais, conforme o Manual de Investigação do SIPAER (MCA 3-6); e

b) as investigações destes aspectos serão conduzidas pelos profissionais qualificados pelo CENIPA como Elemento Certificado - Fator Humano Médico (EC-FHM) e Elemento Certificado - Fator Humano Psicológico (EC-FHP), dentro da sua área de atuação.

II - Área de Investigação do Fator Material:

a) a área de investigação do fator material deverá abranger todas as circunstâncias envolvidas com as aeronaves, nos seus aspectos relativos ao projeto, fabricação e manuseio do material, conforme o MCA 3-6; e

b) as investigações destes aspectos serão conduzidas pelos profissionais qualificados pelo CENIPA como Elemento Certificado - Fator Material (EC-FM).

III - Área de Investigação do Fator Operacional:

a) a área de investigação do fator operacional deverá abranger todas as circunstâncias relacionadas ao desempenho técnico do ser humano, à infraestrutura aeroportuária, à infraestrutura de tráfego aéreo e demais elementos relacionados ao ambiente operacional, conforme o MCA 3-6.

1. Ao analisar o desempenho técnico do ser humano na atividade aérea, o investigador deverá explorar os fatores contribuintes sob a óptica dos aspectos de: operação da aeronave, manutenção da aeronave e prestação de serviço de tráfego aéreo.

2. Ao analisar os fatores contribuintes relacionados à infraestrutura aeroportuária, o investigador deverá explorar as características físicas e operacionais do aeródromo.

3. Ao analisar os fatores contribuintes relacionados à infraestrutura de tráfego aéreo, o investigador deverá explorar o suporte à prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

b) as investigações destes aspectos serão conduzidas pelos profissionais qualificados pelo CENIPA, sendo eles: Elemento Certificado – Investigador-Encarregado (EC-IE) ou Oficial de Segurança de Voo (OSV); Elemento Certificado - Manutenção de Aeronaves (EC-MA); Elemento

Certificado - Controle do Espaço Aéreo (EC-CEA); e Elemento Certificado - Atividades Aeroportuárias (EC-AA); cada um em sua esfera de atuação.

Seção II

Constituição da Comissão de Investigação SIPAER

Art. 130 Dependendo da complexidade da ocorrência aeronáutica, o Investigador-Encarregado dimensionará a Comissão de Investigação SIPAER, de modo a preencher as “lacunas de conhecimento” dentro das três Áreas de Investigação SIPAER.

Art. 131 Não poderá ser designado como Investigador-Encarregado ou membro de uma Comissão de Investigação SIPAER profissional que, conhecidamente, tenha envolvimento emocional com a ocorrência aeronáutica ou atribuições divergentes da finalidade única de prevenção de acidentes aeronáuticos.

Art. 132 Os profissionais que compõem uma Comissão de Investigação SIPAER são considerados assessores, cada um na respectiva área técnica de atuação, e deverão seguir estritamente as orientações emitidas pelo Investigador-Encarregado.

Art. 133 É vedado aos profissionais que integram a Comissão de Investigação SIPAER a atuação junto a pessoas ou entidades com interesses distintos do SIPAER, que ajam em defesa de partes envolvidas na ocorrência aeronáutica nas esferas administrativa, cível ou penal.

Art. 134 É vedado qualquer tipo de participação, na Comissão de Investigação SIPAER, de profissionais que tenham interesses distintos do SIPAER e que tenham ligação ou atuem em defesa dos interesses das partes envolvidas na ocorrência aeronáutica junto às esferas administrativa, cível e penal.

Art. 135 De acordo com o §4º do artigo 88-I da Lei 7.565 “Salvo em proveito de Investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se lhe o disposto no artigo 207 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal”.

Subseção I

Comissão de Investigação SIPAER para Ocorrências Aeronáuticas Complexas

Art. 136 No caso de ocorrências aeronáuticas que resultem em múltiplas fatalidades; que envolvam questões críticas de segurança do transporte aéreo público; que envolvam múltiplos fatores e exijam uma investigação e análise aprofundadas devido ao seu potencial impacto na segurança; ou que sejam de elevado interesse público, o CENIPA designará uma Comissão de Investigação SIPAER constituída de técnicos de áreas multidisciplinares, atendendo aos seguintes critérios:

Constituição Básica

Art. 137 A constituição básica se refere àqueles elementos que, efetivamente, conduzirão a Investigação SIPAER, coordenando os trabalhos dos grupos segundo as diretivas do Investigador-Encarregado, os quais serão designados da seguinte maneira:

I - Investigador-Encarregado: profissional credenciado pelo SIPAER, que presidirá a comissão, sendo responsável pela organização, condução e controle da Investigação SIPAER, de acordo com a legislação brasileira em vigor;

II - Coordenador: profissional credenciado pelo SIPAER, responsável pela coordenação das atividades desempenhadas pelos demais membros da constituição básica da comissão;

III - Encarregado da Área de Investigação dos Fatores Humanos: profissional

credenciado pelo SIPAER, com experiência na área de atuação para a qual foi designado, responsável pela investigação de todos os aspectos afetos à sua área e pela coordenação dos trabalhos do grupo de fatores humanos;

IV - Encarregado da Área de Investigação do Fator Material: profissional credenciado pelo SIPAER, com experiência na área de atuação para a qual foi designado, responsável pela investigação de todos os aspectos afetos à sua área e pela coordenação dos trabalhos do grupo do fator material; e

V - Encarregado da Área de Investigação do Fator Operacional: profissional credenciado pelo SIPAER, com experiência na área de atuação para a qual foi designado, responsável pela investigação de todos os aspectos afetos à sua área e pela coordenação dos trabalhos do grupo do fator operacional.

Constituição Complementar

Art. 138 Além dos membros previstos na constituição básica, outros especialistas, técnicos ou assessores poderão compor os grupos da Comissão de Investigação SIPAER, a critério do Investigador-Encarregado, como segue:

I - especialistas em infraestrutura aeroportuária;

II - especialistas em infraestrutura de tráfego aéreo;

III - especialistas em prestação de serviços de tráfego aéreo;

IV - especialistas em regulação da Aviação Civil, certificação e/ou aeronavegabilidade;

V - especialistas do fabricante de aeronave ou de produto aeronáutico brasileiros;

VI - especialistas do operador de aeronave brasileira;

VII - especialistas em manutenção de aeronaves;

VIII - especialistas em operação de aeródromos;

IX - Representantes Acreditados dos Estados de Registro, do Operador, do Projeto e de Fabricação, de acordo com o previsto no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;

X - assessor (*adviser*) do fabricante da aeronave estrangeira;

XI - assessor (*adviser*) do operador da aeronave estrangeira; e

XII - outros profissionais que se julguem necessários à Investigação SIPAER.

Art. 139 Caso algum dos membros da Comissão de Investigação SIPAER apresente comportamento que prejudique o andamento dos trabalhos de investigação, o Investigador-Encarregado poderá efetuar a sua substituição ou dispensa.

Art. 140 A designação, substituição ou dispensa de qualquer profissional para constituir uma Comissão de Investigação SIPAER de uma ocorrência aeronáutica será proposta pelo Investigador-Encarregado e sua efetivação será realizada por meio de documento específico do Comando da Aeronáutica.

Art. 141 Todos os membros da constituição complementar da Comissão de Investigação SIPAER deverão assinar um termo de compromisso de manutenção do sigilo das informações relacionadas à ocorrência aeronáutica.

Subseção II

Comissão de Investigação SIPAER para Ocorrências Aeronáuticas Não Complexas

Art. 142 A Comissão de Investigação SIPAER de ocorrência aeronáutica não complexa, possuirá, preferencialmente, a seguinte constituição:

I - Investigador-Encarregado: profissional credenciado pelo SIPAER, que presidirá a comissão, sendo responsável pela organização, condução e controle da Investigação SIPAER, de acordo com a legislação brasileira em vigor.

II - Encarregado da Área de Investigação dos Fatores Humanos: profissional credenciado pelo SIPAER, responsável pela investigação de todos os aspectos afetos à sua área.

III - Encarregado da Área de Investigação do Fator Material: profissional credenciado pelo SIPAER, responsável pela investigação de todos os aspectos afetos à sua área.

IV - Encarregado da Área de Investigação do Fator Operacional: profissional credenciado pelo SIPAER, responsável pela investigação de todos os aspectos afetos à sua área.

Art. 143 As funções de Investigador-Encarregado e de Encarregado da Área de Investigação do Fator Operacional poderão ser exercidas concomitantemente por um único profissional.

Art. 144 O Encarregado da Área de Investigação do Fator Material poderá ser dispensado quando não se verificar evidências de participação desse fator.

Art. 145 Sempre que houver uma ocorrência aeronáutica relacionada a um incidente de tráfego aéreo classificado como Risco Crítico, a ASEGCEA indicará um especialista certificado pelo SIPAER para compor a Comissão de Investigação SIPAER.

Art. 146 A critério do Investigador-Encarregado, a Comissão de Investigação SIPAER poderá ser dimensionada, de acordo com a complexidade da ocorrência aeronáutica e de necessidades técnicas relativas ao cenário da investigação, podendo, inclusive, ser conduzida apenas pelo Investigador-Encarregado.

Art. 147 Se, no decorrer da Investigação SIPAER, surgirem fatos que indiquem que as circunstâncias da ocorrência aeronáutica pressupõem fatores contribuintes com elevado potencial de perigo e que impliquem riscos intoleráveis para a atividade aérea, o Investigador-Encarregado poderá solicitar a complementação da Comissão de Investigação SIPAER, a fim de explorar de forma mais aprofundada os diversos aspectos que possam estar relacionados com a ocorrência.

Seção III

Atribuições

Art. 148 Além das atribuições inerentes aos protocolos de Investigação SIPAER, os integrantes da Comissão de Investigação SIPAER possuem as seguintes atribuições:

I - assessorar o Investigador-Encarregado em todas as fases da investigação;

II - reunir-se por convocação do Investigador-Encarregado. Tais reuniões deverão ser realizadas, no mínimo, em duas oportunidades: no início dos trabalhos e no fechamento do Relatório Final ou Relatório Final Simplificado;

III - prestar assessoramento ao CENIPA ou SERIPA sempre que solicitado; e

IV - remeter ao CENIPA, a cada 11 (onze) meses a partir da data do acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave, a atualização do progresso da investigação, a fim de que o Centro possa divulgar o Reporte Intermediário - *Interim Statement*, caso haja estimativa de conclusão da Investigação SIPAER em prazo superior a 12 (doze) meses.

CAPÍTULO VII

PUBLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

Seção I

Painel de Informações de Ocorrências Aeronáuticas

Art. 149 Após a confirmação e a autenticação da ocorrência aeronáutica, os dados pertinentes relativos à Investigação SIPAER serão publicados pelo CENIPA na *internet* por meio de um painel digital tipo *dashboard*.

Art. 150 Em conformidade com o Anexo 19, *Appendix 3, Section 4 - "Public disclosure"*, a divulgação pública dos dados de incidentes aeronáuticos não investigados será feita de forma não identificada, resumida ou agregada, de modo a não expor pessoas e/ou organizações que se sintam inibidas de contribuírem para o incremento da Segurança de Voo por meio da notificação nos diversos sistemas de reportes do Estado Brasileiro.

Art. 151 O painel trará informações factuais relativas à ocorrência e o *status* do andamento das Investigações SIPAER em curso.

Art. 152 Os dados contidos no painel, relativos às Investigações SIPAER em andamento (ativas), constituem uma representação preliminar e incompleta.

Parágrafo único. Os dados apresentados nessa fase poderão conter imprecisões, devendo-se aguardar a publicação do Relatório Final ou Relatório Final Simplificado, documento oficial acerca dos resultados da Investigação SIPAER.

Art. 153 As ocorrências relacionadas às operações de voos de ensaios de desenvolvimento, certificação, produção e prova de conceito (*proof-of-concept*) não terão os dados disponibilizados no painel.

Seção II

Reporte Preliminar, Reporte Intermediário e Reporte Final

Art. 154 No caso de ocorrências aeronáuticas que demandarem Investigação SIPAER, conforme os protocolos estabelecidos nesta Norma, o CENIPA disponibilizará, em até 30 (trinta) dias da data da ocorrência, um Reporte Preliminar contendo informações factuais validadas nos estágios iniciais das investigações.

Parágrafo único. O CENIPA poderá consultar os Estados envolvidos na Investigação SIPAER antes de publicar o Reporte Preliminar.

Art. 155 No caso de ocorrências aeronáuticas que demandarem Investigação SIPAER, conforme os protocolos estabelecidos nesta Norma, e que não forem finalizadas em até 12 (doze) meses após a data da ocorrência, o CENIPA disponibilizará um Reporte Intermediário (*Interim Statement*) com a atualização do andamento das investigações e eventuais questões de Segurança de Voo identificadas, indicando o progresso da Investigação SIPAER em andamento.

Art. 156 Quando da conclusão de uma Investigação SIPAER, o CENIPA disponibilizará um Reporte Final, informando acerca dos resultados da referida investigação e, quando aplicável, direcionando o usuário ao Relatório Final ou Relatório Final Simplificado publicado pela Autoridade de Investigação SIPAER.

Art. 157 No caso de ocorrências aeronáuticas que forem tratadas por meio da coleta de dados, sem a emissão de um Relatório Final ou Relatório Final Simplificado, o CENIPA disponibilizará um Reporte Final com os dados coletados pertinentes relativos à respectiva ocorrência.

Seção III

Relatório Final

Art. 158 O Relatório Final é elaborado com base nas informações factuais; nas análises; nas conclusões, incluídas as hipóteses; nos possíveis fatores contribuintes; e nas Recomendações de Segurança, quando aplicáveis.

Art. 159 Em algumas ocasiões serão formuladas hipóteses, as quais serão fundamentadas em pareceres técnicos e suportadas por dados factuais.

Art. 160 Nas conclusões da Investigação SIPAER serão determinados, com base nas evidências e nas hipóteses registradas durante o procedimento de investigação, os possíveis fatores contribuintes para a ocorrência, abrangendo os diversos aspectos inseridos nas áreas dos Fatores Humanos, do Fator Operacional e do Fator Material.

Art. 161 O Relatório Final não tem por objetivo estabelecer o grau de contribuição de cada fator na Investigação SIPAER.

Art. 162 O Relatório Final não decorre do contraditório e da ampla defesa, e não recorre a qualquer procedimento de prova para apuração de responsabilidade civil ou criminal; estando em consonância com o item 3.1 do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

Art. 163 Os dados referentes às declarações voluntárias, à comunicação entre pessoas envolvidas na operação da aeronave, às informações médicas ou privadas acerca de pessoas envolvidas na ocorrência aeronáutica, e aos registros e transcrições dos gravadores de voz poderão ser incluídos ou anexados ao Relatório Final apenas quando pertinentes às análises.

Art. 164 Dados irrelevantes para as análises e conclusões não constarão do Relatório Final.

Art. 165 As informações prestadas por pessoas entrevistadas durante uma Investigação SIPAER não devem ser utilizadas em processos disciplinares, administrativos, cíveis ou criminais.

Parágrafo único. A divulgação das informações colhidas, por meio de entrevistas voluntárias com pessoas envolvidas na operação da aeronave, pode ocasionar a quebra de confiança, podendo comprometer o acesso a tais informações pelos investigadores, impedindo, assim, o progresso de futuras investigações, além de afetar, significativamente, o trabalho do SIPAER na prevenção de acidentes e indentes aeronáuticos.

Art. 166 O uso do Relatório Final para qualquer propósito que não o de prevenção de futuras ocorrências aeronáuticas poderá induzir a interpretações e conclusões errôneas.

Art. 167 Após a aprovação do Relatório Final pela Autoridade de Investigação SIPAER, o CENIPA o tornará público na sua página eletrônica na *internet*.

Art. 168 Todos os Relatórios Finais serão disponibilizados aos Órgãos Reguladores para que as análises técnico-científicas das investigações sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando à identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

Seção IV

Relatório Final Simplificado

Art. 169 O Relatório Final Simplificado é uma ferramenta, elaborada pelo CENIPA, fundamentada nas recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional e que segue os mesmos preceitos do Relatório Final, conforme a 0.

Art. 170 Constitui-se em uma versão do Relatório Final adaptada às circunstâncias da ocorrência aeronáutica, sendo redigido com base nas informações factuais; nas análises; nas conclusões, incluídas as hipóteses; nos possíveis fatores contribuintes; e nas Recomendações de Segurança, quando aplicáveis.

Art. 171 Após a aprovação do Relatório Final Simplificado pela Autoridade de Investigação SIPAER, o CENIPA o tornará público na sua página eletrônica na *internet*.

Art. 172 Todos os Relatórios Finais Simplificados serão disponibilizados aos Órgãos Reguladores para que as análises técnico-científicas das investigações sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando à identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

Seção V

Critérios para Determinação do Modelo de Relatório Final

Art. 173 As ocorrências aeronáuticas que demandarem Investigação SIPAER, conforme os protocolos estabelecidos nesta Norma, terão os resultados publicados por meio de Relatórios Finais.

Art. 174 Para os acidentes aeronáuticos e incidentes aeronáuticos graves, que envolvam aeronave com peso máximo de decolagem igual ou abaixo de 5.700 kg, a Autoridade de Investigação SIPAER poderá emitir um Relatório Final Simplificado.

Art. 175 Para os incidentes aeronáuticos investigados, independente do peso máximo de decolagem da(s) aeronave(s) envolvida(s), a Autoridade de Investigação SIPAER poderá emitir um Relatório Final Simplificado.

Art. 176 Para as ocorrências de solo investigadas pelo SIPAER, a Autoridade de Investigação SIPAER poderá emitir um Relatório Final Simplificado.

Art. 177 No caso de investigações de ocorrências em operações de voos de ensaios de desenvolvimento, certificação, produção e prova de conceito (*proof-of-concept*), não haverá a publicação de Relatório Final ou de Relatório Final Simplificado, desde que a ocorrência esteja relacionada diretamente ao objetivo do ensaio.

CAPÍTULO VIII

RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA

Art. 178 As Recomendações de Segurança serão sempre emitidas pelo CENIPA, na condição de Autoridade de Investigação SIPAER.

Art. 179 As Recomendações de Segurança poderão ser emitidas pelo CENIPA a qualquer tempo, oriundas de atividades de Investigação SIPAER ou de outras fontes, incluindo estudos de segurança de voo.

Parágrafo único. Se, no decorrer do procedimento de Investigação SIPAER, for identificado que a ocorrência aeronáutica contém elevado potencial de reincidência, a Comissão de Investigação SIPAER deve propor uma Recomendação de Segurança, no menor prazo possível, para que o CENIPA, após análise, a emita antes da conclusão da investigação, se pertinente.

Art. 180 As Recomendações de Segurança do Estado Brasileiro serão emitidas por meio de Relatório Final, de Relatório Final Simplificado ou de outro documento específico e serão endereçadas às organizações com competência para analisar e implementar as ações recomendadas.

§ 1º Quando as ações decorrentes de uma Recomendação de Segurança emitida envolver pessoa, natural ou jurídica, de nacionalidade brasileira, sujeita aos requisitos de um Órgão Regulador, a Recomendação de Segurança será endereçada ao Órgão Regulador competente para que este realize as análises necessárias e avalie a pertinência de sua adoção junto ao ente regulado.

§ 2º Quando o destinatário da recomendação for um ente não regulado, a Recomendação de Segurança será endereçada à organização, considerada pela Autoridade de Investigação SIPAER, como a mais adequada para o seu devido tratamento.

§ 3º Quando o destinatário for uma organização estrangeira, o CENIPA observará os protocolos internacionais, conforme disposto no 0.

Art. 181 Caberá ao detentor do mais elevado cargo executivo da organização para a qual a recomendação foi endereçada a decisão pela sua adoção ou não.

Art. 182 A organização para a qual a recomendação foi endereçada deverá reportar ao CENIPA, de maneira formal, quais ações foram ou serão adotadas para fins de cumprimento da Recomendação de Segurança recebida, indicando seu entendimento quanto ao status de cumprimento da recomendação como “adotada”, “adotada de forma alternativa” ou “não adotada”.

§ 1º O cumprimento das ações que foram ou serão adotadas será de responsabilidade da organização para a qual a Recomendação de Segurança foi endereçada.

§ 2º Quando o destinatário da Recomendação de Segurança indicar o *status* como “adotada de forma alternativa” ou “não adotada”, deverá expor as condições identificadas que, porventura, tenham inviabilizado a sua adoção conforme proposto pelo SIPAER.

Art. 183 Caberá ao CENIPA avaliar as respostas às Recomendações de Segurança emitidas com a finalidade de determinar se atingem os objetivos propostos.

§ 1º Após avaliação, o CENIPA determinará o *status* da Recomendação de Segurança como “adotada”, “adotada de forma alternativa” ou “não adotada”.

§ 2º Nos casos em que o CENIPA não concordar com o *status* indicado pelo destinatário em resposta à uma Recomendação de Segurança, o mesmo será comunicado do entendimento da Autoridade de Investigação SIPAER, bem como do status atribuído pelo CENIPA àquela recomendação.

Art. 184 As respostas para as Recomendações de Segurança deverão ser encaminhadas ao CENIPA no prazo de 120 dias, a contar da data da emissão da recomendação.

Parágrafo único. Caso não haja resposta ao CENIPA para uma Recomendação de Segurança no prazo de 120 dias, a contar da data da emissão, ela será considerada como “não adotada”.

Art. 185 Sempre que o CENIPA for formalmente comunicado acerca de ações adicionais adotadas, relacionadas à uma Recomendação de Segurança inicialmente considerada como “não adotada”, a Autoridade de Investigação SIPAER avaliará tais ações e poderá revisar o *status* da referida Recomendação de Segurança.

Art. 186 Caberá ao CENIPA o acompanhamento e o controle das Recomendações de Segurança emitidas e das suas respostas.

Art. 187 As Recomendações de Segurança emitidas, as suas respectivas respostas e os seus *status* serão publicados na página do CENIPA na *internet*.

Art. 188 No caso de Recomendação de Segurança emitida por outro Estado, ou pela ICAO, o prazo para resposta será de 90 (noventa) dias, após a notificação ao Estado Brasileiro, por intermédio da Autoridade de Investigação SIPAER, em atendimento ao estabelecido no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Art. 189 Caberá ao CENIPA o acompanhamento e o controle das Recomendações de Segurança emitidas por outro Estado, ou pela ICAO, bem como das suas respostas.

CAPÍTULO IX

PROTOCOLOS INTERNACIONAIS DE INVESTIGAÇÃO

Art. 190 Todos os protocolos internacionais descritos nesta Norma estão em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Art. 191 As investigações de ocorrências aeronáuticas são conduzidas pela Autoridade de Investigação de Acidentes - *Accident Investigation Authorities* (AIA) do Estado, em conformidade com o Anexo 13, podendo ser delegada a outro Estado ou a uma Organização Regional de Investigação de Acidentes e Incidentes - *Regional Accident and Incident Investigation Organization* (RAIO) por acordo e consentimento mútuos.

Seção I

Notificação

Art. 192 O CENIPA, como representante legal do Estado Brasileiro, no caso de acidente, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico investigado, ocorrido com qualquer aeronave, de registro nacional ou estrangeiro, em território brasileiro, enviará uma notificação, com a maior brevidade possível e pelo meio mais adequado e rápido de que disponha:

I - ao Estado de Registro;

II - ao Estado do Operador;

III - ao Estado de Projeto;

IV - ao Estado de Fabricação; e

V - à ICAO, se a aeronave correspondente possuir um peso máximo de decolagem superior a 2.250 kg, ou se trate de aeronave equipada com motor turbojato.

Art. 193 Quando o Estado de Ocorrência não tomar conhecimento de um acidente, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico investigado, o CENIPA, na condição de Estado de Registro ou Estado de Operador, enviará uma notificação de tal ocorrência aeronáutica para o Estado de Projeto, Estado de Fabricação e Estado de Ocorrência.

Art. 194 O CENIPA, como representante do Estado de Registro, no caso de acidente, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico investigado, ocorrido com aeronave de registro nacional, fora do território de um Estado, em território de um Estado não signatário da ICAO ou em território brasileiro, quando instituir uma investigação, enviará uma notificação, com a maior brevidade possível e pelo meio mais adequado e rápido de que disponha:

I - ao Estado do Operador;

II - ao Estado de Projeto;

III - ao Estado de Fabricação; e

IV - à ICAO, se a aeronave correspondente possuir um peso máximo de decolagem superior a 2.250 kg ou se trate de aeronave equipada com motor turbojato.

Art. 195 As notificações serão preparadas em uma das línguas de trabalho da ICAO, levando em consideração o idioma dos destinatários, sem que isso cause atrasos ao envio da notificação.

Art. 196 Assim que possível, o CENIPA encaminhará os detalhes atualizados da notificação, bem como qualquer outra informação relevante.

Art. 197 O CENIPA, representando o Estado brasileiro, na condição de Estado de Registro, do Operador, do Projeto ou de Fabricação, confirmará o recebimento da notificação de um acidente, incidente aeronáutico grave ou incidente investigado enviada por outro Estado.

Seção II

Direitos e Obrigações

Art. 198 Quando o Estado que conduz uma investigação envolvendo uma aeronave com peso máximo de decolagem superior a 2.250 kg solicitar, expressamente ao Estado Brasileiro, na qualidade de Estado de Registro, do Operador, do Projeto ou de Fabricação, a indicação de um Representante Acreditado, o CENIPA deverá nomear um Representante Acreditado em apoio ao Estado solicitante.

Art. 199 O Estado de Registro, o Estado do Operador, o Estado de Projeto e o Estado de Fabricação terão o direito de nomear Representantes Acreditados para participarem da Investigação SIPAER conduzida pelo CENIPA.

Art. 200 O Estado de Registro ou o Estado do Operador poderá nomear um ou mais assessores propostos pelo operador, para assessorar o seu Representante Acreditado.

Art. 201 Quando o Estado de Projeto ou Estado de Fabricação deixar de nomear um Representante Acreditado, o Estado Brasileiro poderá convidar as organizações encarregadas do projeto de tipo e da montagem final da aeronave para que participem da Investigação SIPAER, que estarão sujeitas aos procedimentos estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Art. 202 Quando o Estado de Registro e o Estado do Operador deixarem de nomear um representante acreditado, o Estado Brasileiro, como Estado de Ocorrência, por meio do CENIPA, poderá convidar o operador da aeronave para que participe da investigação, que estará sujeito aos procedimentos estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Art. 203 O Estado que tenha interesse na investigação, em virtude de seus cidadãos terem sofrido fatalidades ou lesões graves, em acidente ocorrido em território brasileiro, será autorizado a indicar um especialista que poderá:

I - visitar o local do acidente;

II - ter acesso às informações factuais relevantes que forem aprovadas para divulgação pelo CENIPA e a informações sobre o progresso da investigação; e

III - receber uma cópia do Relatório Final.

Art. 204 Quando um ou mais cidadãos brasileiros tiverem sofrido fatalidades ou lesões graves em acidentes aeronáuticos ocorridos no exterior, o CENIPA poderá indicar um especialista que deverá ter acesso às informações, de acordo com o estabelecido no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Art. 205 Quando não for possível determinar claramente que o local do acidente ou do incidente aeronáutico grave se encontra no território de um Estado, o Estado de Registro assumirá a responsabilidade de instituir e realizar a investigação, salvo que a realização da investigação possa ser delegada, total ou parcialmente, a outro Estado ou a um RAIO por meio de acordos e consentimento mútuos, conforme o estabelecido no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Art. 206 O CENIPA, representando o Estado Brasileiro como Estado de Ocorrência, de Registro, do Operador, de Fabricação ou do Projeto, dependendo das circunstâncias do acidente, incidente aeronáutico grave ou incidente investigado, e das circunstâncias da investigação, poderá delegar a condução da investigação, total ou parcialmente, a outro Estado (Estado de Registro, do Operador, de Fabricação ou do Projeto) ou a um RAIO, por meio de acordos e consentimentos mútuos, disponibilizando os meios possíveis para facilitar a condução da investigação.

Art. 207 O CENIPA, representando o Estado Brasileiro, quando mais próximo ao local de um acidente ocorrido em águas internacionais, proporcionará toda a ajuda possível e, do mesmo modo, responderá às solicitações do Estado de Registro.

Art. 208 Em caso de acidente, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico investigado, com aeronave civil, de Registro, ou de Operador, ou de Projeto, ou de Fabricação brasileira, operando no exterior, o Estado Brasileiro, por meio do CENIPA, poderá indicar um Representante Acreditado e assessores do operador, do detentor do projeto e/ou do fabricante para o acompanhamento da investigação.

Art. 209 O Representante Acreditado será responsável pelo sigilo da investigação, impedindo a circulação, publicação ou concessão de acesso não autorizado de informações sem o consentimento do Estado que está conduzindo a investigação.

Art. 210 As informações solicitadas pelo Estado de Ocorrência sobre o operador, a aeronave ou a tripulação brasileira, bem como sobre a existência de carga perigosa, com o detalhamento requerido, informações dos gravadores de voo quando disponíveis, e informações sobre organizações que possam ter influenciado na operação da aeronave serão transmitidas pelo CENIPA, tão cedo quanto possível e pelo meio mais rápido disponível, mediante coordenação com os órgãos envolvidos.

Parágrafo único. Deverá ser informado, ainda, sobre a intenção de nomear um Representante Acreditado e, em caso positivo, seguirão as informações sobre o seu nome, formas de contato e se pretende viajar ou não para o local da ocorrência.

Art. 211 Os dados disponíveis de gravadores de voo de aeronave envolvida em acidente ou incidente serão disponibilizados, sem demora, ao Estado que estiver conduzindo a investigação, e o CENIPA não divulgará o conteúdo sem consentimento expresso do Estado que conduz a investigação.

Art. 212 O Estado Brasileiro, por meio do CENIPA, poderá solicitar ao Estado que projetou ou fabricou o motor ou grupo motopropulsor, ou os componentes principais da aeronave, que nomeie Representantes Acreditados sempre que considerar que essa participação possa contribuir positivamente para a Investigação SIPAER, ou quando tal participação contribua para a segurança de voo.

Art. 213 Em caso de acidente ou incidente aeronáutico grave ocorrido no território de um Estado não contratante, com aeronave de Registro, Operador, Fabricação ou Projeto brasileiros, e este Estado não tenha a intenção de realizar a investigação em conformidade com o Anexo 13, o CENIPA, como representante do Estado Brasileiro, poderá envidar esforços no sentido de instituir e realizar a investigação em colaboração com o Estado da Ocorrência, mas, se não for possível obter tal colaboração, poderá efetuar a investigação valendo-se dos dados de que disponha.

Art. 214 Se o Estado de Ocorrência não instituir e conduzir uma investigação e não delegar a investigação a outro Estado ou RAIO, o CENIPA, na condição de representante do Estado de Registro, ou, em ordem subsequente, do Estado do Operador, do Estado de Projeto ou do Estado de Fabricação, tem o direito de solicitar formalmente ao Estado de Ocorrência para que este delegue a condução da investigação.

Art. 215 Se o Estado de Ocorrência não der consentimento expresso ou não responder à solicitação dentro de 30 (trinta) dias, o CENIPA poderá instituir e conduzir a investigação com as informações disponíveis.

Art. 216 Em caso de incidentes aeronáuticos graves, o CENIPA, quando representar o Estado da Ocorrência, poderá delegar a investigação ao Estado de Registro ou ao Estado do Operador.

Parágrafo único. A investigação de um incidente aeronáutico grave não exclui outras investigações existentes por outras organizações.

Art. 217 Qualquer Estado que, se requisitado, fornecer informações, instalações ou especialistas para a investigação conduzida pelo Estado Brasileiro, por meio do CENIPA, poderá indicar um Representante Acreditado.

Art. 218 Qualquer Estado que disponibilize uma base operacional de campo na investigação, ou participe da busca e resgate ou de recuperação de destroços, poderá ser convidado a indicar um Representante Acreditado.

Art. 219 Quando o Estado que conduz uma investigação solicitar ao Estado Brasileiro apoio com informações, instalações ou expertos, o CENIPA terá o direito de nomear um Representante Acreditado para a investigação em tela, se assim julgar pertinente.

Art. 220 As atividades de Investigação SIPAER, como exames e análises realizados em outro Estado, deverão ser coordenadas previamente entre o CENIPA e a Agência de Investigação do Estado que fornece o apoio.

Art. 221 Os Representantes Acreditados serão autorizados a participar de todas as etapas relevantes da investigação, sob o controle do Investigador-Encarregado, em particular para:

I - visitar o local da ocorrência;

II - examinar os destroços da aeronave;

III - ter acesso às informações obtidas das testemunhas e sugerir possíveis linhas de investigação;

IV - ter pleno acesso a todas as evidências pertinentes assim que possível;

V - obter cópias de todos os documentos pertinentes;

VI - participar da leitura do material gravado;

VII - participar das atividades de investigação que se realizem fora do local da ocorrência, tais como exames, apresentações técnicas, ensaios e simulações;

VIII - participar das reuniões relativas ao progresso da investigação, incluindo os debates relativos a análises, conclusões, fatores contribuintes e recomendações em matéria de segurança; e

IX - apresentar teorias a respeito dos diversos elementos da investigação.

Art. 222 Se o CENIPA receber um pedido do Estado de Registro, Estado do Operador, Estado do Projeto ou Estado de Fabricação para que o avião, seu conteúdo ou quaisquer outras evidências permaneçam intactas aguardando inspeção por um Representante Acreditado do Estado solicitante, na condição de Estado de Ocorrência, o CENIPA adotará todas as medidas necessárias para atender a esse pedido, desde que seja razoavelmente viável e compatível com a condução adequada da investigação.

Art. 223 O Estado brasileiro deverá enviar a minuta do Relatório Final (*draft*), redigido em língua oficial da ICAO, para os Representantes Acreditados nomeados pelos Estados listados adiante, utilizando a maneira mais rápida, segura e adequada disponível, para que estes possam manifestar-se oficialmente por meio de seus comentários sobre a conclusão da investigação:

- I - Estado que instituiu a investigação;
- II - todos os Estados que tenham participado oficialmente da investigação;
- III - Estado de Registro;
- IV - Estado do Operador;
- V - Estado do Projeto; e
- VI - Estado de Fabricação.

Art. 224 Caso o CENIPA receba comentários em um prazo de até 30 dias, a contar da data de envio da minuta do Relatório Final, poderá incluir no Relatório Final a essência dos comentários recebidos ou, caso seja o desejo dos Estados que enviaram os comentários, anexá-los ao Relatório Final.

Art. 225 Se o Estado Brasileiro, por meio do CENIPA, não receber comentários em um prazo de até 30 (trinta) dias, a contar da data de envio da minuta do Relatório Final, divulgará o Relatório Final de acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a menos que os Estados interessados tenham convencionado uma prorrogação daquele prazo.

Seção III **Relatório Final**

Art. 226 O Relatório Final emitido pelo CENIPA será enviado à ICAO, nos casos de acidentes aeronáuticos e incidentes aeronáuticos graves com aeronaves com peso máximo de decolagem superior a 2.250 kg.

Art. 227 Uma cópia do Relatório Final será enviada pelo CENIPA aos Estados que, no curso da investigação, tenham participado como Estado que instituiu a investigação, Estado de Registro, Estado do Operador, Estado de Projeto, Estado de Fabricação, qualquer Estado que tenha colaborado com a investigação, Estado que tenha cidadãos com fatalidades ou lesões graves, ou ainda, Estados que tenham fornecido informações relevantes, suporte técnico e/ou especialistas.

Art. 228 Se o Estado responsável pela investigação não tornar público o Relatório Final ou o Reporte Intermediário dentro de um prazo razoável, outros Estados participantes da investigação têm o direito a solicitar por escrito ao Estado responsável pela investigação consentimento expresso para divulgar um comunicado contendo questões de segurança operacional identificadas, com base nas informações disponíveis, de acordo com o estabelecido no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Parágrafo único. Se o Estado responsável pela investigação der consentimento expresso ou não responder à solicitação dentro de 30 (trinta) dias, o Estado solicitante deve divulgar o comunicado em coordenação com os Estados participantes.

Seção IV ***Accident/Incident Data Reporting (ADREP)***

Art. 229 Quando a aeronave envolvida em um acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico investigado, possuir um peso máximo de decolagem superior a 2.250 kg, o CENIPA enviará, tão logo quanto possível, após o término da investigação, o ADREP à ICAO.

Seção V

Recomendação de Segurança (*Safety Recommendation*)

Art. 230 De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, o CENIPA seguirá os seguintes protocolos relativos ao tratamento das Recomendações de Segurança:

I - encaminhar as Recomendações de Segurança emitidas em qualquer fase dos procedimentos de investigação ou das ações de prevenção às autoridades de investigação de ocorrências aeronáuticas dos Estados responsáveis pela adoção de medidas necessárias ao incremento da segurança de voo;

II - enviar Recomendações de Segurança à ICAO sempre que forem identificadas questões relativas às documentações daquela organização;

III - enviar SRGC à ICAO para divulgação;

IV - responder ao Estado emissor de Recomendações de Segurança dirigidas ao Estado Brasileiro, quanto à “adoção”, “adoção de forma alternativa” ou às razões da “não implementação” das medidas mitigadoras propostas, no prazo de 90 (noventa) dias, conforme estabelecido pelo Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;

V - notificar à ANAC e/ou ao DECEA sempre que for emitida uma Recomendação de Segurança por Estados Membros da ICAO que envolvam a Agência e/ou o Departamento, e monitorar, junto aos mesmos, o progresso das ações adotadas; e

VI - comunicar à ANAC e/ou ao DECEA sobre emissão de Recomendações de Segurança dirigidas às organizações pertencentes aos Estados Membros da ICAO, que sejam do interesse do Sistema de Aviação Civil Brasileiro.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I

Outras Investigações

Art. 231 A condução de uma Investigação SIPAER, segundo os protocolos dessa Norma, não impede o desenvolvimento de outras investigações por parte das demais autoridades do Estado brasileiro, dos Provedores de Serviço, dos Órgãos Reguladores ou dos entes regulados.

Parágrafo único. Os registros, dados, gravações e transcrições provenientes de gravadores de voo (CVR, FDR e AIR) são Fontes SIPAER e, por essa razão, têm proteção legal, devendo seu uso restringir-se às investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos conduzidas pelo Estado brasileiro, sob a égide desta Norma e do Anexo 13, não devendo ser acessados e/ou utilizados para fins de quaisquer programas de análise de dados de voo, de SMS, de acompanhamento de operações de rotina ou de outras investigações conduzidas pelos Órgãos Reguladores, Provedores de Serviço e entes regulados.

Art. 232 Quando necessário, a Autoridade de Investigação SIPAER poderá requisitar o compartilhamento de informações dos Provedores de Serviços, dos Órgãos Reguladores e dos entes regulados para utilização na Investigação SIPAER, nos termos do §1º do artigo 88-G, do CBA.

Subseção I

Investigações para Fins de Responsabilização Civil ou Penal

Art. 233 As investigações realizadas por órgãos não constitutivos do SIPAER, e sem o propósito da Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, devem ser realizadas de forma independente, nos termos do artigo 88-B do CBA.

Art. 234 As solicitações para acesso aos mesmos registros e Fontes SIPAER obtidos pela Autoridade de Investigação SIPAER deverão ser dirigidas para o detentor da fonte original, quando estes não estiverem retidos pela Autoridade de Investigação SIPAER.

Art. 235 É vedada a participação de pessoal designado pelo Investigador-Encarregado para uma Investigação SIPAER em qualquer sindicância, inquérito administrativo, inquérito policial e inquérito policial militar relacionado à mesma ocorrência.

Parágrafo único. A restrição de que trata o *caput* se estende à apuração de outras ocorrências que, potencialmente, estejam relacionadas àquela investigada pelo SIPAER, ou que com ela guardem pontos em comum.

Art. 236 A Investigação SIPAER não impedirá a instauração, nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação.

Art. 237 Para efeito de indicação de pessoal do SIPAER, visando ao assessoramento a outros órgãos do poder público, é vedada a participação de pessoas envolvidas na Investigação SIPAER correlata.

Seção II

Suspensão de Certificados e Habilitações

Art. 238 A eventual suspensão de Certificado de Aeronavegabilidade (CA), de Certificado de Habilitação Técnica (CHT) ou de Certificado Médico Aeronáutico (CMA), após a autenticação da ocorrência aeronáutica, não é da competência e responsabilidade do CENIPA.

Art. 239 Durante uma Investigação SIPAER, ao ser constatada a necessidade de suspensão da operação de um determinado tipo de aeronave, o CENIPA emitirá uma recomendação de segurança endereçada à ANAC, de modo que aquela Agência reavalie as condições de aeronavegabilidade daquele projeto de aeronave.

Seção III

Encargos Afetos às Vítimas de Acidentes Aeronáuticos

Art. 240 É responsabilidade do operador ou explorador o transporte de sobreviventes ao destino a que se propunham por ocasião da ocorrência aeronáutica, ou a local que ofereça as condições exigidas para o seu adequado tratamento, conforme regulação específica da ANAC.

Art. 241 É responsabilidade do operador ou explorador o transporte ou a providência para o transporte dos despojos mortais de vítimas de acidentes aeronáuticos, embarcadas ou não, ao local desejado pelos responsáveis pelo sepultamento, observadas as normas técnicas e demais preceitos legais previstos para tal, conforme regulação específica da ANAC.

Seção IV

Reabertura de Investigação SIPAER

Art. 242 Uma Investigação SIPAER será reaberta pelo CENIPA, a qualquer momento, desde que algum fato novo relevante assim a justifique.

§ 1º A solicitação de reabertura deverá ser encaminhada formalmente ao CENIPA, pelo interessado, acompanhada da sua justificativa.

§ 2º Se a solicitação de reabertura for indeferida pelo CENIPA, o solicitante será informado e poderá solicitar revisão da decisão em grau de recurso.

§ 3º Se a solicitação de reabertura for deferida pelo CENIPA, a investigação será retomada e será emitido novo Relatório Final, em substituição ao anteriormente publicado.

§ 4º Cabe ao Chefe da Divisão de Investigação e Prevenção (DIP) do CENIPA decidir sobre o pedido de reabertura de uma Investigação SIPAER.

§ 5º Informado de eventual indeferimento do pedido de reabertura de Investigação SIPAER, o solicitante poderá apresentar recurso, no prazo de 10 (dez) dias da resposta, cuja decisão da revisão caberá ao Chefe do CENIPA.

Art. 243 Sempre que o CENIPA considerar pertinente, a ANAC será informada da reabertura de uma Investigação SIPAER.

Seção V

Treinamento de Pessoal e Regulamentação Específica

Art. 244 É responsabilidade do operador o treinamento e aperfeiçoamento dos tripulantes e colaboradores, quanto às ações e atitudes, após um acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave e incidente aeronáutico até a chegada da equipe de resgate e salvamento, que se destinem à preservação de indícios que sejam importantes para a Investigação SIPAER, tais como a desativação de CVR e a preservação da aeronave ou de seus destroços.

Seção VI

Custos da Investigação

Art. 245 As despesas necessárias para a realização da investigação, consideradas como custo da investigação, serão controladas pelo Investigador-Encarregado ou preposto.

Art. 246 São considerados como custos da investigação, dentre outros, as despesas relativas ao:

- I - deslocamento de pessoal, incluindo os trechos aéreo, marítimo e terrestre;
- II - locação de veículos e equipamentos;
- III - pagamento de diárias;
- IV - material especializado individual utilizado;
- V - remoção e registro dos destroços, incluindo fotos, filmagens e congêneres;
- VI - guarda da aeronave acidentada ou dos destroços;
- VII - honorários profissionais;
- VIII - exames, testes e pesquisas;
- IX - busca de aeronave desaparecida; e

X - resgate de destroços.

Art. 247 O ressarcimento dos custos será solicitado pelo CENIPA aos órgãos pertinentes, quando cabível.

Art. 248 Os exames, testes e pesquisas realizados em órgãos especializados que resultem em despesas serão cobertos pelo SIPAER, desde que sua execução tenha sido previamente autorizada pelo CENIPA.

CAPÍTULO XI DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 249 Sempre que a ICAO publicar uma nova versão do Anexo 13 à Convenção de Aviação Civil Internacional, esta Norma será revisada quanto a sua adequação e, quando necessário, editada para internalizar as alterações do Anexo 13.

Art. 250 Os casos não previstos nesta Norma serão submetidos ao Chefe do CENIPA.

ANEXO II

ORIENTAÇÃO PARA CLASSIFICAÇÃO DE INCIDENTES GRAVES

Para classificar uma ocorrência como um Incidente Aeronáutico Grave, deve-se considerar que houve uma alta probabilidade de ocorrer um acidente e que as defesas restantes tiveram pouca ou nenhuma eficiência para evitar que o incidente grave pudesse evoluir para um acidente.

Para determinar isso, uma análise baseada em risco de evento (que leva em consideração o cenário mais provável, caso o incidente tivesse escalado, e a eficácia das defesas restantes entre o incidente e o acidente potencial) pode ser realizada da seguinte forma:

a) considere se há um cenário provável em que este incidente poderia ter escalado para um acidente; e

b) avalie as defesas remanescentes entre o incidente e o acidente potencial, tais como:

- efetivas, se várias defesas permaneceram e precisariam falhar de forma coincidente para ocorrer um acidente; ou
- limitadas, se poucas ou nenhuma defesa permaneceu, ou quando o acidente foi evitado apenas devido ao acaso.

Considere a quantidade e a robustez das defesas restantes entre o incidente e o acidente potencial. Ignore as defesas que falharam e considere apenas aquelas que funcionaram e quaisquer defesas subsequentes ainda existentes.

Nota 1. - O cenário mais provável se refere à avaliação realista de ferimentos e/ou danos que resultariam do acidente potencial.

Nota 2. - As defesas incluem tripulação, seu treinamento e procedimentos, ATC, alertas (dentro e fora da aeronave), sistemas da aeronave e suas redundâncias, projeto estrutural da aeronave e infraestrutura do aeródromo.

A combinação dessas duas avaliações ajuda a determinar quais incidentes são incidentes graves:

		<i>b) Defesas remanescentes entre o incidente e o potencial acidente</i>	
		<i>Efetivas</i>	<i>Limitadas</i>
<i>a) Cenário mais provável</i>		Incidente	Incidente Grave
	<i>Não Acidente</i>	Incidente	

Os incidentes listados são exemplos do que podem ser incidentes aeronáuticos graves. No entanto, a lista não é exaustiva e, dependendo do contexto, os itens na lista podem não ser classificados como incidentes aeronáuticos graves se defesas eficazes permanecerem entre o incidente e o cenário provável.

Os incidentes listados abaixo são exemplos típicos de incidentes com propensão a serem graves. A lista não é exaustiva e, dependendo do contexto, os exemplos da lista podem não ser classificados como incidentes graves se defesas eficazes permanecerem entre o incidente e o cenário identificado:

- Quase colisões que requeiram manobra evasiva para evitar uma colisão ou situação insegura, ou quando uma manobra evasiva teria sido a ação apropriada.
- Colisões não classificadas como acidentes.
- *Controlled Flight Into Terrain* (CFIT) marginalmente evitado.
- Decolagens de pistas fechadas ou ocupadas, de pista de táxi (exceto operações autorizadas para helicópteros) ou de pista não designada.
- Decolagens abortadas de pistas fechadas ou ocupadas, de pista de táxi (exceto operações autorizadas para helicópteros) ou de pista não designada.
- Pousos ou tentativas de pousos em pista fechada ou ocupada (designada para outra aeronave), em pista de táxi (exceto operações autorizadas para helicópteros) ou em pista não designada.
- Recolhimento de uma perna do trem de pouso ou pouso com trem recolhido não classificado como acidente.
- Toque no solo durante o pouso de uma ponta de asa, de uma nacele de motor ou de qualquer outra parte da aeronave, quando não classificado como acidente.
- Erros grosseiros de estimativa para atingir o desempenho previsto durante a decolagem ou subida inicial.
- Fogo e/ou fumaça no *cockpit*, no compartimento de passageiros, nos compartimentos de carga ou fogo no motor, mesmo que tenha sido apagado por meio de agentes extintores.
- Eventos que requeiram utilização emergencial de oxigênio pela tripulação de voo.
- Falhas estruturais da aeronave ou desintegrações de motor, incluindo falhas não controladas de motor a turbina, não classificadas como acidente.
- Múltiplos maus funcionamentos de um ou mais sistemas da aeronave que afetem seriamente a sua operação.
- Incapacitação da tripulação em voo.
 - a) para operações *single pilot* (incluindo piloto remoto); ou
 - b) para operações de tripulação múltipla para as quais a segurança do voo foi comprometida devido a um aumento significativo na carga de trabalho da tripulação restante.
- Nível de combustível ou situações relacionadas à distribuição de combustível que requeiram declaração de emergência pelo piloto, tais como: combustível insuficiente, vazamento de combustível, falta de combustível, ou incapacidade de utilizar todo o combustível disponível a bordo.
- Incursões em pista classificadas como de severidade A, conforme o Manual de Prevenção de Incursões de Pista (Doc. 9870 da ICAO).
- Incidentes de decolagem ou pouso. Incidentes como *undershooting* (pouso antes da pista), excursão pela cabeceira oposta ou pelas laterais da pista.
- Falhas de sistemas, fenômenos meteorológicos, operações fora do envelope de voo aprovado ou outras ocorrências que tenham causado ou que pudessem ter causado dificuldade de controle da aeronave.
- Falhas múltiplas em sistemas redundantes mandatórios para orientação de voo e navegação.

- Liberação não proposital ou, como medida emergencial, liberação proposital de dispositivo de suspensão de carga ou outras cargas transportadas externamente à aeronave.

ANEXO III

ORIENTAÇÃO PARA CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA CONSIDERANDO-SE OS DANOS À AERONAVE

- Se um motor se separa da aeronave, o evento é classificado como acidente, mesmo que o dano fique circunscrito ao motor.
- A perda de carenagem do motor (do *fan* ou do *core*) ou componentes do reverso que não resulte em danos adicionais à aeronave não é considerada acidente.
- Ocorrências em que as *blades* dos compressores ou *blades* das turbinas ou outros componentes internos do motor são ejetados através do tubo de exaustão traseiro do motor não são consideradas acidente.
- Um *radome* danificado ou perdido não é considerado acidente, a menos que existam, também, danos relacionados em outras estruturas e sistemas.
- Ocorrências como a perda de *flaps*, *slats* e outros dispositivos de aumento de sustentação, *winglets*, entre outros, para os quais seja permitido o despacho de acordo com a Lista de Desvio de Configuração (CDL), não são consideradas acidente.
- O recolhimento da perna do trem de pouso, ou pouso sem trem, resultando apenas em abrasão do revestimento. Se a aeronave puder ser despachada com segurança depois de pequenos reparos, ou remendos, e subsequentemente passar por um trabalho mais extensivo para efetuar um reparo permanente, então a ocorrência não será considerada um acidente.
- Se o dano estrutural é tal que a aeronave despressuriza, ou não pode ser pressurizada, a ocorrência é classificada como acidente.
- A remoção de componentes para inspeção depois de uma ocorrência, como a remoção preventiva após uma excursão de pista à baixa velocidade, em que pese envolver um trabalho considerável, não é considerada acidente, a menos que um dano significativo seja encontrado.
- Ocorrências que envolvem evacuação de emergência não são consideradas como acidente, a menos que alguém seja gravemente ferido ou que, de outra forma, a aeronave tenha dano significativo.

NOTA 1 - Dano em aeronave que afete, adversamente, a resistência estrutural da aeronave, o seu desempenho, ou as suas características de voo, ainda que a aeronave tenha pousado com segurança, mas não possa ser despachada com segurança em outra etapa sem efetuar reparos, será classificado como acidente.

NOTA 2 - Se a aeronave pode ser despachada com segurança depois de pequenos reparos e, subsequentemente, passar por trabalho mais extensivo, visando a efetuar um reparo permanente, então a ocorrência não será classificada como acidente. Da mesma forma, se a aeronave pode ser despachada, de acordo com a CDL, com o componente afetado retirado, perdido ou inoperante, o reparo não é considerado importante, e consequentemente a ocorrência não é considerada acidente.

NOTA 3 - O custo dos reparos, ou perda estimada, tal como disposto pelas companhias de seguros, pode prover uma indicação do dano sofrido, mas não deve ser utilizado como único parâmetro para considerar que o dano é suficiente para classificar a ocorrência como um acidente. Da mesma forma, uma aeronave pode ser considerada economicamente irrecuperável, sem que ela tenha incorrido em dano suficiente para ser classificado como acidente.

ANEXO IV REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.
- BRASIL. **Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.** Dispõe sobre a Criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).
- BRASIL. **Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.** Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal.
- 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 de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945.
- BRASIL. **Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018.** Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.
- BRASIL. **Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012.** Regulamenta a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, que dispõe sobre o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do caput do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição.
- BRASIL. **Portaria GM-MD nº 4.095, de 7 de outubro de 2021.** Aprova a Diretriz de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos na Aviação Militar Brasileira. Brasília, 2021.
- BRASIL. **Portaria Conjunta nº 5.754, de 23 de agosto de 2021.** Dispõe sobre o Sistema de Reporte para a Aviação Civil Brasileira. Brasília, 2021.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **RBAC 01 Emenda 16 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC.** Brasília, 2024.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **RBAC 21 Emenda 12 - Certificação de Produto Aeronáutico.** Brasília, 2024.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **RBAC 153 Emenda 08 - Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência.** Brasília, 2024.
- BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **MCA 3-6. Manual de Investigação do SIPAER.** Brasília, 2017.
- BRASIL. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **DCA 63-3. Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional no SISCEAB.** Rio de Janeiro, 2015.
- BRASIL. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 63-7. Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.** Rio de Janeiro, 2017.
- BRASIL. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 81-1. Ocorrências de Tráfego Aéreo.** Rio de Janeiro, 2023.
- BRASIL. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 100-40. Aeronaves Não Tripuladas e o Acesso ao Espaço Aéreo Brasileiro.** Rio de Janeiro, 2023.

CANADÁ. Internacional Civil Aviation Organization (ICAO). **Operation of Aircraft** (Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation). 11. ed. Montreal: [s.n.], 2022.

CANADÁ. **Aircraft Accident and Incident Investigation** (Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation). 13. ed. Montreal: [s.n.], 2024.

CANADÁ. **Safety Management** (Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation). 2. ed. Montreal: [s.n.], 2016.

CANADÁ. **Human factors training manual**: Doc 9683. Montréal, 1998.

CANADÁ. **Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part 1. (Doc 9756)**. 2.ed. Montreal, 2015.

CANADÁ. **Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part 3. (Doc 9756)**. 2.ed. Montreal, 2024.

CANADÁ. **Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part 4. (Doc 9756)**. 3.ed. Montreal, 2020.

CANADÁ. **Safety Management Manual (SMM). (Doc 9859)**. 4.ed. Montreal, 2018.

CANADÁ. **Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures. (Doc 9962)**. 2.ed. Montreal, 2019.

CANADÁ. **Manual on Regional Accident and Incident Organization. (Doc 9946)**. 1.ed. Montreal, 2011.