

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE  
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-13

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

2014

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



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE**  
**ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-13

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

2014



**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**

PORTARIA Nº 166/GC3, DE 12 DE FEVEREIRO DE 2014.

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

**O COMANDANTE DA AERONÁUTICA**, de acordo com o previsto no artigo 18, inciso II e seu Parágrafo único, da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, e de conformidade com o inciso XIV do art. 23 da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834 de 30 de abril de 2009, e considerando o que consta do Processo nº 67012.000055/2014-65, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da NSCA 3-13 “Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro”.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 747/GC3, de 06 de maio de 2013, publicada no Diário Oficial da União nº 86, de 07 de maio de 2013, Seção 1, página 8.

Ten Brig Ar JUNITI SAITO  
Comandante da Aeronáutica

(Publicado no BCA nº            de            de            de 2014).



SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	7
1.1 <u>FINALIDADE</u> .....	7
1.2 <u>AMPARO LEGAL</u> .....	7
1.3 <u>ÂMBITO</u> .....	7
1.4 <u>RESPONSABILIDADE</u> .....	8
1.5 <u>DEFINIÇÕES</u> .....	8
<b>2 FINALIDADE DA INVESTIGAÇÃO</b> .....	15
2.1 <u>GENERALIDADES</u> .....	15
<b>3 CRITÉRIOS DE INVESTIGAÇÃO</b> .....	16
3.1 <u>ACIDENTES AERONÁUTICOS</u> .....	16
3.2 <u>INCIDENTES AERONÁUTICOS GRAVES</u> .....	16
3.3 <u>INCIDENTES AERONÁUTICOS</u> .....	16
<b>4 PROCESSO DE COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIA NO ÂMBITO NACIONAL</b> .....	18
4.1 <u>GENERALIDADES</u> .....	18
4.2 <u>NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA</u> .....	18
4.3 <u>CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA</u> .....	18
4.4 <u>AUTENTICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA</u> .....	18
4.5 <u>MEIOS ALTERNATIVOS PARA A NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS</u> .....	19
4.6 <u>COMUNICAÇÃO AO PÚBLICO</u> .....	19
4.7 <u>OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS</u> .....	20
<b>5 PROTOCOLOS GERAIS DE INVESTIGAÇÃO</b> .....	21
5.1 <u>AÇÃO INICIAL</u> .....	21
5.2 <u>PRESERVAÇÃO DE INDÍCIOS E EVIDÊNCIAS</u> .....	22
5.3 <u>GUARDA E PRESERVAÇÃO DA AERONAVE OU DE SEUS DESTROÇOS</u> .....	23
5.4 <u>REMOÇÃO DE DESTROÇOS</u> .....	23
5.5 <u>INUTILIZAÇÃO E MARCAÇÃO DE DESTROÇOS</u> .....	23
5.6 <u>TERMO DE LIBERAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO</u> .....	23
5.7 <u>REQUISICÃO DE MATERIAL E DE DOCUMENTOS</u> .....	24
5.8 <u>TRATAMENTO DA INFORMAÇÃO</u> .....	24
5.9 <u>LEITURA E USO DOS DADOS DOS GRAVADORES DE VOO</u> .....	25
<b>6 PROTOCOLOS ESPECÍFICOS DE INVESTIGAÇÃO</b> .....	27
6.1 <u>INCIDENTE AERONÁUTICO</u> .....	27
6.2 <u>INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE</u> .....	27
6.3 <u>ACIDENTE AERONÁUTICO</u> .....	27
6.4 <u>COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO</u> .....	28
6.5 <u>INVESTIGAÇÃO DO FATOR HUMANO</u> .....	30
6.6 <u>INVESTIGAÇÃO DO FATOR OPERACIONAL</u> .....	31
6.7 <u>INVESTIGAÇÃO DO FATOR MATERIAL</u> .....	31
6.8 <u>ATIVIDADE DE PESQUISA</u> .....	32
6.9 <u>OCORRÊNCIA AERONÁUTICA COM AERONAVE OU VEÍCULO AÉREO INCLUÍDO NA CATEGORIA EXPERIMENTAL E VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO</u> .....	32

<b>7 RELATÓRIO FINAL</b> .....	34
<b>8 SUMA DE INVESTIGAÇÃO</b> .....	36
<b>9 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA</b> .....	37
<b>9.1 GENERALIDADES</b> .....	37
<b>9.2 SISTEMÁTICA</b> .....	37
<b>9.3 EMISSÃO</b> .....	37
<b>9.4 CUMPRIMENTO</b> .....	37
<b>9.5 ACOMPANHAMENTO</b> .....	38
<b>9.6 ELABORAÇÃO</b> .....	38
<b>9.7 CONTEÚDO</b> .....	38
<b>9.8 PRAZOS PARA O CUMPRIMENTO</b> .....	38
<b>9.9 RESPONSABILIDADES DOS ELOS-SIPAER</b> .....	38
<b>9.10 RESPONSABILIDADES DO CENIPA NO ÂMBITO NACIONAL</b> .....	38
<b>10 PROTOCOLOS INTERNACIONAIS DE INVESTIGAÇÃO</b> .....	40
<b>10.1 GENERALIDADES</b> .....	40
<b>10.2 NOTIFICAÇÃO</b> .....	40
<b>10.3 DIREITOS E OBRIGAÇÕES</b> .....	40
<b>10.4 FINAL REPORT</b> .....	43
<b>10.5 ACCIDENT/INCIDENT DATA REPORTING (ADREP)</b> .....	43
<b>10.6 SAFETY RECOMMENDATION</b> .....	43
<b>11 DISPOSIÇÕES GERAIS</b> .....	44
<b>11.1 DIVULGAÇÃO DA INFORMAÇÃO</b> .....	44
<b>11.2 OUTRAS INVESTIGAÇÕES</b> .....	44
<b>11.3 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA COM INDÍCIOS DE CRIME OU VIOLAÇÃO À   LEGISLAÇÃO AERONÁUTICA</b> .....	45
<b>11.4 SUSPENSÃO DE OPERAÇÃO</b> .....	45
<b>11.5 REABERTURA DE INVESTIGAÇÃO</b> .....	45
<b>11.6 CUSTO DA INVESTIGAÇÃO</b> .....	46
<b>11.7 TRANSPORTE DE SOBREVIVENTES</b> .....	46
<b>11.8 DESTINAÇÃO DE RESTOS MORTAIS</b> .....	46
<b>11.9 TREINAMENTO DE PESSOAL</b> .....	46
<b>11.10 LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA</b> .....	47
<b>12 DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	48
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	49

## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Esta Norma tem por finalidade estabelecer protocolos, responsabilidades e atribuições referentes às investigações de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave e incidente aeronáutico, realizadas no âmbito do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), cujo órgão central é o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), 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.

### **1.2 AMPARO LEGAL**

**1.2.1** 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).

**1.2.2** 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.

**1.2.3** O Decreto nº 87.249/82, que regulamenta o SIPAER, em seu artigo 1º, § 1º, define as atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos como sendo “as que envolvem as tarefas realizadas com a finalidade de evitar perdas de vidas e de material decorrentes de acidentes aeronáuticos”.

**1.2.4** Esta norma é aprovada pela Autoridade Aeronáutica, de acordo com a competência estabelecida através do inciso V e § 2º do artigo 25 do CBA, combinado com o inciso II do artigo 18 e com o parágrafo único do artigo 18 da Lei complementar nº 97/99.

### **1.3 ÂMBITO**

A presente norma, estabelecida considerando-se o disposto no artigo 87 do CBA, aplica-se:

- a) à Secretaria de Aviação Civil (SAC);
- b) às organizações do Comando da Aeronáutica;
- c) ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA);
- d) à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);
- e) aos Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA);
- f) aos operadores de aeródromos;
- g) aos fabricantes de aeronaves, motores e componentes aeronáuticos;
- h) aos proprietários, operadores ou exploradores de aeronaves;
- i) aos órgãos governamentais proprietários ou operadores de aeronaves;
- j) às organizações prestadoras de serviço de manutenção de aeronaves, motores e componentes; e
- k) às demais organizações provedoras de serviço de controle de tráfego aéreo.

## **1.4 RESPONSABILIDADE**

**1.4.1** De acordo com o disposto no artigo 87 do CBA, “a prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim como as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro”.

**1.4.2** Como consequência, compete ao detentor do mais elevado cargo executivo das organizações, operadores e órgãos nominados no item 1.3 desta Norma, independentemente do título a ele atribuído, a responsabilidade objetiva de observar os dispositivos aqui estabelecidos.

## **1.5 DEFINIÇÕES**

Com o objetivo de orientar esta Norma, além dos termos e expressões já consagrados, estão descritas as definições de interesse do SIPAER, em consonância com os documentos da *International Civil Aviation Organization* (ICAO) e dos diversos órgãos que compõem o Sistema de Aviação Civil Brasileiro.

### **1.5.1 AÇÃO INICIAL**

Medidas preliminares 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 indícios; a verificação inicial de danos causados à aeronave, ou pela aeronave, e o levantamento de outras informações necessárias ao processo de investigação.

### **1.5.2 ACIDENTE AERONÁUTICO**

**1.5.2.1** 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 inércia 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:
  - estar na aeronave;
  - ter contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou
  - ser submetida à exposição direta do sopro de hélice, de rotor ou de escapamento de jato, ou às suas consequências.
- b) a aeronave sofra dano ou falha estrutural que:
  - afete a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; ou
  - normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.
- c) a aeronave seja considerada desaparecida ou esteja em local inacessível.



**1.5.2.2** 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.

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

**1.5.2.4** Exceção será feita para falha ou danos limitados a um único motor, suas carenagens ou acessórios; ou para danos limitados às hélices, às pontas de asa, às antenas, aos *probes*, 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 àqueles resultantes de colisão com granizo ou fauna (incluindo perfurações no radome).

**1.5.2.5** Uma aeronave será considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem suspensas e os destroços não forem encontrados.

**1.5.2.6** Em voos de ensaio experimental de empresa certificada, não serão classificadas como acidente aeronáutico as ocorrências relacionadas diretamente ao objetivo do ensaio, ficando o estabelecimento desta relação a cargo do CENIPA, após análise preliminar do evento e da documentação técnica que suporte o referido ensaio.

### **1.5.3 ACCIDENT/INCIDENT DATA REPORTING (ADREP)**

Reporte elaborado pelo CENIPA sobre a investigação de acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave, padronizado conforme o *ADREP MANUAL da ICAO*, a ser encaminhado àquela Organização, nos termos do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

### **1.5.4 AERONAVE**

Todo aparelho, manobrável em voo, apto a se sustentar e a circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas que não sejam as reações do ar contra a superfície do terreno, apto a transportar coisas ou pessoas.

### **1.5.5 COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO**

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

### **1.5.6 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.

### **1.5.7 ESTADO DA OCORRÊNCIA**

País em cujo território o acidente ou incidente ocorreu.

### **1.5.8 ESTADO DE FABRICAÇÃO**

País que tem jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave.

### **1.5.9 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.

### **1.5.10 ESTADO DE PROJETO**

País que tem jurisdição sobre a organização responsável pelo projeto da aeronave.

### **1.5.11 ESTADO DE REGISTRO**

País no qual a aeronave está registrada (matriculada).

### **1.5.12 FATOR CONTRIBUINTE**

Condição, ação, omissão ou a combinação delas, que se eliminadas, ou mitigadas, podem reduzir a probabilidade do acontecimento de uma ocorrência aeronáutica, ou reduzir a severidade das consequências dessa ocorrência. A identificação do fator contribuinte não implica em uma presunção de culpa ou responsabilidade civil ou criminal.

### **1.5.13 INCIDENTE AERONÁUTICO**

**1.5.13.1** Ocorrência aeronáutica relacionada à operação da 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, que não chegue a se caracterizar como um acidente aeronáutico, mas que afete ou possa afetar a segurança da operação.

**1.5.13.2** 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 inércia total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado, que não chegue a se caracterizar como um acidente aeronáutico, mas que afete ou possa afetar a segurança da operação.

### **1.5.14 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE**

**1.5.14.1** Incidente aeronáutico envolvendo circunstâncias que indiquem que houve elevado potencial de risco de acidente relacionado 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.

**1.5.14.2** 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 inércia total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado.

**1.5.14.3** A diferença entre o incidente grave e o acidente está apenas nas consequências.

**NOTA** – 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. Essa lista serve apenas como um guia, e não esgota os exemplos de ocorrências aeronáuticas que se enquadram na classificação de incidente aeronáutico grave.

#### **1.5.15 INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO**

Toda ocorrência aeronáutica envolvendo tráfego aéreo que constitua perigo para as aeronaves, relacionada com:

- a) Facilidades - situação em que a falha de alguma instalação de infraestrutura de navegação aérea tenha causado dificuldades operacionais;
- b) Procedimentos - situação em que houve dificuldades operacionais por procedimentos falhos, ou pelo não cumprimento dos procedimentos aplicáveis; e
- c) 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. Em função do nível de comprometimento da segurança, o Incidente de Tráfego Aéreo é classificado como: Risco Crítico ou Risco Potencial.

#### **1.5.16 INVESTIGADOR-ENCARREGADO - INVESTIGATOR-IN-CHARGE (IIC)**

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

#### **1.5.17 INVESTIGAÇÃO**

Processo conduzido com o propósito de prevenir acidentes e que compreende a coleta e a análise das informações, a elaboração de conclusões, incluindo a determinação dos fatores contribuintes e quando apropriado, a emissão de recomendações de segurança.

#### **1.5.18 LESÕES GRAVES**

Lesões resultantes de uma ocorrência aeronáutica que caracterizam um acidente aeronáutico, e que:

- a) requeiram hospitalização por mais de 48 horas, no período de sete dias, a partir da data da ocorrência;
- b) resultem em fratura de qualquer osso (exceto fraturas simples dos dedos das mãos, dedos dos pés e nariz);
- c) envolvam lacerações que causem hemorragia severa, danos a nervos, músculos ou tendões;
- d) envolvam lesões a qualquer órgão interno;
- 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.

#### **1.5.19 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA**

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

#### **1.5.20 OCORRÊNCIA ANORMAL**

Circunstância que não chega a configurar um acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico e não chega a afetar a segurança da operação, na qual a aeronave, seus sistemas, equipamentos ou componentes não funcionem, ou não são operados de acordo com as condições previstas, exigindo a adoção de medidas técnicas corretivas. A ocorrência anormal não será investigada pelo SIPAER.

#### **1.5.21 OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO AÉREO**

Circunstância de tráfego aéreo em que ocorreu uma situação que excedeu a normalidade das operações, considerando as normas e procedimentos previstos, exigindo a adoção de medidas corretivas.

#### **1.5.22 OPERADOR DE AERÓDROMO**

Operador de aeródromo, também denominado explorador de infraestrutura aeroportuária, significa toda pessoa natural ou jurídica que administre, explore, mantenha e preste serviços em aeródromo de uso público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

#### **1.5.23 OPERADOR DE AERONAVE**

Pessoa, organização ou empresa que se dedica, ou se propõe a explorar a operação da aeronave.

#### **1.5.24 *PRELIMINARY REPORT***

Relatório a ser encaminhado pelo CENIPA à ICAO e aos Estados Signatários daquela Organização, nos termos do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e que se destina à disseminação de dados obtidos nos estágios iniciais de uma investigação.

#### **1.5.25 PROPOSTA DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA**

Medida de caráter preventivo ou corretivo que o SERIPA, ou um Elo-SIPAER, propõe ao CENIPA para análise, visando eliminar um perigo ou mitigar o risco decorrente de uma condição latente, ou de uma falha ativa, resultado da investigação de uma ocorrência aeronáutica, ou de uma ação de prevenção, e que, em nenhum caso, dará lugar a uma presunção de culpa ou responsabilidade civil.

#### **1.5.26 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA**

Medida de caráter preventivo ou corretivo emitida pelo CENIPA, ou por um Elo-SIPAER, para o seu respectivo âmbito de atuação, visando eliminar o perigo ou mitigar o risco decorrente de uma condição latente, ou de uma falha ativa, resultado da investigação de uma ocorrência aeronáutica, ou de uma ação de prevenção, e que em nenhum caso, dará lugar a uma presunção de culpa ou responsabilidade civil.

#### **1.5.27 REGISTRO DE AÇÃO INICIAL (RAI)**

Registro de informações factuais coletadas durante a Ação Inicial realizada no local da ocorrência.

#### **1.5.28 REGISTRO PRELIMINAR (RP)**

Registro de natureza preliminar e que não se caracteriza como a conclusão oficial do SIPAER, em que constam os elementos preliminares de investigação e as primeiras ações corretivas e (ou) mitigadoras, quando pertinentes.

#### **1.5.29 RELATÓRIO FINAL (RF)**

Documento formal, destinado a divulgar a conclusão oficial do SIPAER, fundamentado nos elementos de investigação, na análise, na conclusão e nas Recomendações de Segurança relativas a um acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, visando, exclusivamente, à prevenção de novas ocorrências.

#### **1.5.30 REPRESENTANTE ACREDITADO**

**1.5.30.1** Pessoa designada por um Estado, em função de suas qualificações, com a finalidade de participar em uma investigação efetuada por outro Estado.

**1.5.30.2** O representante acreditado poderá ser assessorado por uma pessoa indicada pelo Estado, com base nas suas qualificações.

#### **1.5.31 RISCO CRÍTICO**

**1.5.31.1** Condição na qual não ocorreu um acidente devido ao acaso ou a uma ação evasiva, e que a proximidade, vertical e horizontal entre as aeronaves, tenha sido inferior a 500 pés (150 metros); ou que um dos pilotos envolvidos tenha reportado um perigo de colisão entre as aeronaves.

**1.5.31.2** Será classificado como Incidente Grave pelo CENIPA.

#### **1.5.32 RISCO POTENCIAL**

**1.5.32.1** 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.

**1.5.32.2** Quando as informações disponíveis não permitirem a determinação do nível de comprometimento da segurança dos tráfegos envolvidos em uma ocorrência de tráfego aéreo, o mesmo será considerado como de Risco Potencial.

### **1.5.33 SEGURANÇA DE VOO**

É a Segurança Operacional aplicada especificamente à atividade aérea e tem por objetivo prevenir a ocorrência de acidentes, incidentes graves e incidentes aeronáuticos.

### **1.5.34 SEGURANÇA OPERACIONAL**

Estado no qual o risco de lesões às pessoas ou danos aos bens se reduz e se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.

### **1.5.35 SUMA DE INVESTIGAÇÃO**

Documento formal, destinado a divulgar a conclusão oficial do SIPAER, fundamentado nas informações factuais, no histórico do voo, nos comentários, nas ações corretivas e nas Recomendações de Segurança, quando pertinentes, relativas a um acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, visando exclusivamente, à prevenção de novas ocorrências.

### **1.5.36 VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO**

Aeronave projetada para operar sem piloto a bordo e que não seja utilizada para fins meramente recreativos. Nesta definição, incluem-se todos os aviões, helicópteros e dirigíveis controláveis nos três eixos, excluindo-se, portanto, os balões tradicionais e os aeromodelos.

## **2 FINALIDADE DA INVESTIGAÇÃO**

### **2.1 GENERALIDADES**

**2.1.1** As investigações de que trata esta Norma têm como única finalidade a prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos graves e incidentes aeronáuticos, por meio da identificação dos fatores contribuintes presentes, direta ou indiretamente, na ocorrência investigada, e emissão de recomendações de segurança que possibilitem uma ação direta, ou tomada de decisão, para eliminar aqueles fatores, ou minimizar as suas consequências.

**2.1.2** Não é propósito da investigação do SIPAER atribuir culpa ou responsabilidade aos envolvidos na ocorrência aeronáutica.

**2.1.3** A investigação de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos graves e incidentes aeronáuticos 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.

**2.1.4** Em muitas investigações observa-se a repetição de condições similares exaustivamente analisadas em ocorrências aeronáuticas anteriores, e, em consequência, nem sempre se justificam os recursos aplicados nessas investigações para o aperfeiçoamento da Segurança de Voo.

**2.1.5** Em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, com os diversos documentos da ICAO, que dispõem sobre o assunto, e com o objetivo de aplicar os recursos disponíveis de maneira eficiente e adequada, sem prejuízo do conceito de Segurança de Voo, o CENIPA estabeleceu critérios relativos ao processo de investigação de ocorrências aeronáuticas na aviação civil brasileira.

### **3 CRITÉRIOS DE INVESTIGAÇÃO**

#### **3.1 ACIDENTES AERONÁUTICOS**

**3.1.1** Todos os acidentes aeronáuticos serão investigados e, como resultado, será gerado um Registro de Ação Inicial de caráter factual.

**3.1.2** No caso de acidentes aeronáuticos com aeronaves de peso máximo de decolagem acima de 2.250 kg, ou equipadas com motor à turbina, fundamentado no Registro de Ação Inicial (RAI) e no Registro Preliminar (RP), será emitido um Relatório Final (RF).

**3.1.3** Em acidentes aeronáuticos nos quais uma pessoa venha a falecer, também será emitido um Relatório Final (RF).

**3.1.4** Em acidentes aeronáuticos com aeronaves de peso máximo de decolagem de 2.250 kg, ou menor, caso estejam envolvidos aspectos relacionados ao projeto e a certificação que afetem a aeronavegabilidade, ou se houver interesse de outro Estado, será emitido o Relatório Final (RF).

**3.1.5** Para os casos não previstos nos itens 3.1.2, 3.1.3 e 3.1.4 serão emitidas SUMAS de Investigação fundamentadas nos Registros de Ação Inicial.

#### **3.2 INCIDENTES AERONÁUTICOS GRAVES**

**3.2.1** Todos os incidentes aeronáuticos graves serão investigados e, como resultado, será gerado um Registro de Ação Inicial (RAI) de caráter factual.

**3.2.2** Para os incidentes aeronáuticos graves com aeronaves de peso máximo de decolagem acima de 5.700 kg, ou equipadas com motor à turbina, fundamentado no Registro de Ação Inicial (RAI) e no Registro Preliminar (RP), será emitido um Relatório Final (RF).

**3.2.3** Em incidentes aeronáuticos graves com aeronaves de peso máximo de decolagem de 5.700 kg, ou menor, caso estejam envolvidos aspectos relacionados ao projeto e a certificação que afetem a aeronavegabilidade, ou se houver interesse de outro Estado, será emitido o Relatório Final (RF).

**3.2.4** Para os casos não previstos nos itens 3.2.2 e 3.2.3 serão emitidas SUMAS de Investigação fundamentadas nos Registros de Ação Inicial.

#### **3.3 INCIDENTES AERONÁUTICOS**

**3.3.1** Os incidentes aeronáuticos cujas circunstâncias o CENIPA julgue que a investigação poderá trazer novos ensinamentos à prevenção e à Segurança de Voo, serão investigados e poderão ser gerados o RAI, o RP, o Relatório Final (RF) ou a SUMA de Investigação.

**3.3.2** Incidentes aeronáuticos com elevado índice de repetitividade, tais como colisão com fauna, estouro de pneu, incidência de raio laser, colisão com balão, por não trazerem novos ensinamentos para a prevenção, deverão ser apenas notificados, não cabendo o Registro de Ação Inicial (RAI).

**3.3.3** Apesar dos critérios descritos nos parágrafos anteriores, sempre que o CENIPA julgar que a divulgação da conclusão de uma investigação de ocorrência aeronáutica possa



contribuir como ensinamento para a prevenção será emitido o RF ou a SUMA de Investigação.

## **4 PROCESSO DE COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIA NO ÂMBITO NACIONAL**

### **4.1 GENERALIDADES**

Por determinação prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica, em território brasileiro, toda pessoa que tiver conhecimento de uma ocorrência aeronáutica, ou da existência de destroços de aeronave, tem o dever de notificá-la, pelo meio mais rápido, à autoridade pública mais próxima, à qual caberá informar, imediatamente, ao CENIPA ou ao SERIPA da região correspondente.

### **4.2 NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA**

**4.2.1** Sempre que houver qualquer ocorrência aeronáutica, deverá ser feita uma notificação, por meio do preenchimento da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO), disponível na página eletrônica do CENIPA na Internet.

**4.2.2** As comunicações das ocorrências de que trata esta Norma poderão ser classificadas como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave e incidente aeronáutico, ou ainda desconsideradas, caso não sejam caracterizadas como ocorrência aeronáutica, após a análise do CENIPA.

**4.2.3** A notificação de ocorrência aeronáutica é o ato realizado através da FNCO, que tem por objetivo informar ao CENIPA, ou ao SERIPA da respectiva região, sobre o acontecimento de um evento que seja, potencialmente, de interesse do SIPAER, permitindo a adoção dos procedimentos pertinentes.

**4.2.4** Ainda que não se disponha de informações para o preenchimento de todos os campos previstos na FNCO, o seu envio não deverá ser retardado, desde que sejam conhecidas informações relativas aos campos assinalados como obrigatórios.

**4.2.5** Por sua própria natureza, a FNCO pode ser produzida e emitida por qualquer indivíduo ou organização. No entanto, a FNCO somente poderá ser considerada um documento oficial do SIPAER após receber autenticação do CENIPA.

**4.2.6** É responsabilidade do operador ou proprietário a notificação formal ao CENIPA, no caso de aeronaves operadas segundo o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 121 e 129 (RBAC 121 e 129), e demais aeronaves de registro estrangeiro. Para os demais casos, a notificação deverá ser feita ao SERIPA da respectiva região da ocorrência.

### **4.3 CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA**

**4.3.1** 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.

**4.3.2** Cabe ao CENIPA a confirmação de ocorrências com aeronaves operadas segundo o RBAC 121 e 129 e demais aeronaves de registro estrangeiro. Nos demais casos a confirmação será feita pelos respectivos SERIPA.

### **4.4 AUTENTICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA**

**4.4.1** A Autenticação de Ocorrência Aeronáutica é um procedimento realizado exclusivamente pelo CENIPA, que tem como objetivo ratificar ou retificar a classificação, o tipo de ocorrência, o responsável pela investigação e as demais informações necessárias para o processo de investigação.

**4.4.2** A autenticação de ocorrência aeronáutica permite:

- a) iniciar o processo formal de investigação, ou o registro de que a ocorrência não será investigada;
- b) iniciar o ciclo de registro estatístico da ocorrência no âmbito do SIPAER;
- c) comunicar oficialmente à ICAO e aos demais países signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, nos casos previstos no Anexo 13 àquela Convenção;
- d) comunicar oficialmente ao operador ou proprietário, confirmando a classificação, o tipo de ocorrência e a responsabilidade pela investigação; e
- e) comunicar oficialmente à ANAC, confirmando a classificação, o tipo de ocorrência e a responsabilidade pela investigação.

**4.4.3** Após a autenticação da ocorrência aeronáutica, a eventual suspensão de Certificado de Aeronavegabilidade (CA), de Certificado de Habilitação Técnica (CHT) ou de Certificado Médico Aeronáutico (CMA) é da competência e da responsabilidade exclusiva da ANAC.

#### **4.5 MEIOS ALTERNATIVOS PARA A NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS**

**4.5.1** As notificações, as confirmações e as autenticações de ocorrências aeronáuticas deverão ser realizadas, prioritariamente, por meio da página eletrônica do CENIPA.

**4.5.2** Caso não possa ser feita a notificação por meio da página eletrônica do CENIPA, poderá ser utilizado o correio eletrônico, meio telefônico ou o fax como meio alternativo, disponíveis na página eletrônica do CENIPA.

**4.5.3** Caberá à organização a qual pertencer ou estiver sediado o Elo-SIPAER, prover os meios eletrônicos necessários à veiculação das notificações e as confirmações de ocorrências aeronáuticas.

#### **4.6 COMUNICAÇÃO AO PÚBLICO**

**4.6.1** A comunicação oficial dos dados e das circunstâncias, relativa à investigação de uma ocorrência aeronáutica, envolvendo aeronave civil, é prerrogativa do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), devendo esta ser realizada em coordenação com o CENIPA.

**4.6.2** Considerando a necessidade de prover informações corretas e oportunas ao público, o CENIPA ou o SERIPA da respectiva área da ocorrência, em coordenação com o Investigador-Encarregado, poderá fornecer dados referentes:

- a) ao modelo, ao tipo, à nacionalidade e à matrícula da aeronave;
- b) ao operador da aeronave;
- c) à data, à hora e ao local da ocorrência;

- d) ao local de origem e destino;
- e) ao número de tripulantes e de passageiros a bordo; e
- f) às providências relativas à ocorrência que já foram adotadas no âmbito do SIPAER e/ou pelas demais autoridades.

#### **4.7 OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS**

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

**4.7.2** Caberá ao CENIPA toda e qualquer comunicação oficial relativa às ocorrências aeronáuticas supracitadas, dirigida a Estados estrangeiros, entidades ou organizações internacionais.

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

**4.7.4** Nos casos de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves de fabricação brasileira, caberá ao CENIPA, imediatamente, informar ao fabricante.

**4.7.5** É responsabilidade do operador ou proprietário a comunicação da ocorrência do acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave diretamente aos familiares das vítimas, se for o caso, e ao público em geral, bem como a divulgação da relação de pessoas embarcadas, de acordo com as normas regulatórias em vigor.

**4.7.6** A investigação de toda ocorrência aeronáutica será conduzida por profissional qualificado e credenciado pelo SIPAER.

## **5 PROTOCOLOS GERAIS DE INVESTIGAÇÃO**

### **5.1 AÇÃO INICIAL**

**5.1.1** A Ação Inicial de qualquer ocorrência aeronáutica é conduzida por, pelo menos, um profissional habilitado pelo SIPAER, com credencial válida para o tipo de atividade, que poderá ou não ser o Investigador-Encarregado da Investigação.

**5.1.2** O responsável pela Ação Inicial deverá envidar esforços para comparecer ao local da ocorrência, a fim de registrar todas as informações factuais que poderão ser úteis durante a investigação. No caso de impossibilidade de acesso ao local da ocorrência, os motivos deverão ser apresentados na FNCO enviada ao CENIPA.

**5.1.3** O responsável pela Ação Inicial terá o controle e o acesso irrestrito à aeronave, seus destroços e a todo material relevante, incluindo gravadores de voo, documentos, revisualização radar, transcrições de comunicações dos órgãos de controle do espaço aéreo e entrevistas de testemunhas, garantindo que um exame detalhado possa ser feito sem atrasos, imediatamente após as ações de resgate até o término do processo de investigação.

**5.1.4** Para tanto, o responsável pela Ação Inicial deverá estabelecer a coordenação necessária com outros órgãos, tais como Polícia, Corpo de Bombeiros, Defesa Civil, ANAC, DECEA e outros.

**5.1.5** O DECEA deverá preservar e disponibilizar a revisualização radar e a transcrição das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo envolvidos, sempre que for notificado da ocorrência de um acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave, disponibilizando-os ao responsável pela Ação Inicial ou ao Investigador-Encarregado após ter recebido deste a solicitação do material.

**5.1.6** O operador e o fabricante da aeronave deverão fornecer ao responsável pela Ação Inicial ou ao Investigador-Encarregado todas as informações técnicas sobre a aeronave, necessárias à investigação.

**5.1.7** Nas ocorrências aeronáuticas dentro da área patrimonial de um aeródromo, o Operador de Aeródromo deverá facilitar o ingresso e o acesso ao responsável pela Ação Inicial ao local da ocorrência.

**5.1.8** Todo Elo-SIPAER deverá manter um kit de Ação Inicial disponível e atualizado para utilização imediata.

**5.1.9** A Ação Inicial de incidente aeronáutico poderá ser realizada pelo operador, por delegação do CENIPA, quando este possuir profissional credenciado para realizar investigação de ocorrência aeronáutica, desde que devidamente coordenado com o CENIPA/SERIPA da região.

**5.1.10** O SERIPA correspondente à região do incidente aeronáutico realizará a Ação Inicial quando o operador não possuir profissional credenciado pelo CENIPA para realizar investigação de ocorrência aeronáutica.

**5.1.11** O SERIPA correspondente à região do incidente aeronáutico, em coordenação com o CENIPA, poderá avocar a responsabilidade da Ação Inicial sempre que julgar relevante para o processo de investigação e prevenção.

**5.1.12** A Ação Inicial das ocorrências de tráfego aéreo, relativas à obtenção de dados e informações geradas através de visualização radar, transcrição de comunicações e outros ficará a cargo do DECEA, em coordenação direta com o Investigador-Encarregado.

**5.1.13** A realização da Ação Inicial de acidente aeronáutico e de incidente aeronáutico grave é da responsabilidade do CENIPA, no caso de aeronaves reguladas segundo o RBAC 121 e 129 e demais aeronaves civis de matrícula estrangeira; e do SERIPA correspondente à região da ocorrência para as outras aeronaves, com a possibilidade de apoio do Elo-SIPAER, do Comando da Aeronáutica, mais próximo ao local da ocorrência aeronáutica.

**5.1.14** O CENIPA, a qualquer momento e sempre que julgar conveniente para a celeridade do processo de investigação, poderá delegar a realização da Ação Inicial para o SERIPA correspondente à região da ocorrência aeronáutica.

**5.1.15** Caberá ao CENIPA, a qualquer momento, a interrupção da investigação de uma ocorrência aeronáutica, quando verificar a existência de indícios de crime ou que a mesma decorreu de violação a qualquer legislação aeronáutica em vigor, ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção.

## **5.2 PRESERVAÇÃO DE INDÍCIOS E EVIDÊNCIAS**

**5.2.1** 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 em presença ou com autorização do responsável pela Ação Inicial, em consonância com o CBA.

**5.2.2** Nas ocorrências aeronáuticas dentro da área patrimonial ou dentro da área 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.

**5.2.3** 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 pública responsável que primeiro chegar ao local, assim que efetuado o resgate e prestados os primeiros socorros às vítimas.

**5.2.4** Nas ocorrências aeronáuticas com aeronaves civis em área patrimonial de administração militar nos aeródromos compartilhados, a Seção de Controle de Operações Aéreas Militares (SCOAM), em coordenação com o Operador de Aeródromo, será responsável pela ativação do Plano de Emergência em Aeródromo PEEA ou PLEM, respectivamente, para a tomada das providências de resgate, socorro às vítimas, isolamento e segurança da área, a fim de preservar os indícios e evidências no local da ocorrência.

**5.2.5** O responsável pela Ação Inicial deverá coordenar com as autoridades públicas as providências de isolamento, de segurança do sítio e de preservação de indícios e evidências.

**5.2.6** O responsável pela Ação Inicial deverá informar à autoridade policial a ocorrência de acidente aeronáutico para a confecção de Boletim de Ocorrência (BO), ou a ela encaminhar ofício com aviso de recebimento, em caso de recusa ou impossibilidade de registro do BO.

### **5.3 GUARDA E PRESERVAÇÃO DA AERONAVE OU DE SEUS DESTROÇOS**

**5.3.1** É responsabilidade do operador ou proprietário da aeronave:

- a) a guarda da aeronave ou de seus destroços no local da ocorrência, visando à preservação de indícios, em coordenação com os órgãos policiais;
- b) a guarda dos bens transportados na aeronave, ou pertencentes a terceiros fora dela e que tenham sofrido danos em consequência da ocorrência;

**5.3.2** 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.

### **5.4 REMOÇÃO DE DESTROÇOS**

**5.4.1** A aeronave ou seus destroços ficarão à disposição exclusiva do Investigador-Encarregado, a fim de permitir a coleta de dados necessários à investigação, devendo para isso contar com a guarda do operador ou proprietário, podendo ainda solicitar o apoio da autoridade policial local.

**5.4.2** Após a liberação por parte do responsável pela Ação Inicial e pela investigação policial, é 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.

**5.4.3** Quando a ocorrência aeronáutica estiver circunscrita ao sítio aeroportuário e o operador não dispuser dos meios para promover a remoção, caberá ao operador de aeródromo realizá-la, com o objetivo de restabelecer a segurança das operações aéreas.

**5.4.4** Neste caso, além da liberação por parte dos responsáveis pela investigação, deve ser levada em consideração a preservação do objeto da remoção, dentre outros aspectos, de modo a não comprometer a investigação SIPAER.

### **5.5 INUTILIZAÇÃO E MARCAÇÃO DE DESTROÇOS**

**5.5.1** É responsabilidade do operador ou proprietário da aeronave a remoção e a marcação dos destroços, após a liberação pelas autoridades de investigação.

**5.5.2** No caso de ocorrência aeronáutica em local de difícil acesso, todos os destroços e partes da aeronave que não possam ser removidos deverão ser inutilizados ou marcados pelo operador ou proprietário, de forma a evitar que futuramente venham a ser confundidos com uma nova ocorrência aeronáutica, ou que venham a ser utilizados indevidamente.

**5.5.3** Nas ocorrências que forem objeto de investigação policial e/ou processo na esfera judicial, a inutilização e a marcação de que tratam os parágrafos anteriores somente poderá ser feita após a autorização expressa da autoridade judicial competente.

### **5.6 TERMO DE LIBERAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO**

**5.6.1** Após o encerramento das atividades de campo, análises e/ou pesquisas, o Investigador-Encarregado efetivará a liberação dos destroços, ou da própria aeronave para a autoridade

policial competente, por meio de formulário próprio, a fim de serem utilizados nas diligências.

**5.6.2** Caso a autoridade policial não julgue necessário assumir a guarda da aeronave ou dos destroços, tal fato deverá ser formalizado no próprio termo de liberação da investigação, ou em BO, e a liberação da investigação será efetivada em favor do operador ou daquele que detiver o domínio do bem.

**5.6.3** Havendo a recusa da autoridade policial em assinar o termo, caberá ao Investigador-Encarregado registrar tal fato no termo de liberação da investigação.

**5.6.4** O material retido para exames/testes/pesquisas deverá ser inventariado, visando à guarda pelo SIPAER. Posteriormente sua liberação da investigação será em favor daquele que detiver o domínio do bem ou operador, ou para seu preposto legal, por meio de formulários próprios.

## **5.7 REQUISIÇÃO DE MATERIAL E DE DOCUMENTOS**

**5.7.1** É responsabilidade do operador ou proprietário da aeronave a prestação de informações de qualquer natureza solicitadas pelo responsável pela investigação SIPAER, sob a forma de dados, documentação específica, ou qualquer outro meio disponível e necessário aos trabalhos de investigação.

**5.7.2** O Investigador-Encarregado poderá requisitar qualquer componente, material ou documento que julgue necessário ao processo de investigação.

**5.7.3** Sempre que o Investigador-Encarregado requisitar qualquer componente, material ou documento ao proprietário ou operador e não for atendido, tal fato deverá estar descrito nos registros da investigação.

**5.7.4** O Investigador-Encarregado poderá requisitar, em benefício da investigação, qualquer material anteriormente liberado.

**5.7.5** A requisição de componentes da aeronave será feita mediante formulário próprio do CENIPA.

## **5.8 TRATAMENTO DA INFORMAÇÃO**

**5.8.1** As seguintes informações serão utilizadas para o propósito da investigação de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos graves e incidentes aeronáuticos, sendo a sua utilização total ou parcial para outros propósitos, reguladas pelo CBA:

- a) declarações ou entrevistas colhidas pela autoridade de investigação SIPAER durante o processo de investigação;
- b) todas as comunicações entre pessoas envolvidas na operação da aeronave;
- c) informações médicas ou privadas referentes às pessoas envolvidas nas ocorrências aeronáuticas, quando for o caso;
- d) gravações e transcrições das gravações do *Cockpit Voice Recorder (CVR)*;
- e) gravações e transcrições das gravações de órgãos de controle de tráfego aéreo;



- f) registros de gravadores de imagem da cabine e qualquer parte ou trecho de tais gravações;
- g) opiniões expressas na análise das informações, incluindo as informações dos gravadores de voo; e
- h) informações técnicas relacionadas ao desenvolvimento, projeto e fabricação da aeronave envolvida na ocorrência.

**5.8.2** As informações listadas acima serão incluídas no Relatório Final ou em seus anexos somente quando pertinentes à análise dos acidentes aeronáuticos, dos incidentes aeronáuticos graves e dos incidentes aeronáuticos.

**5.8.3** As entrevistas e declarações a que se refere este item são colhidas em meros apontamentos informais, não sendo reduzidas a termo, ou a qualquer procedimento formal similar, também não sendo necessária a sua conservação depois de concluído o processo 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.

## **5.9 LEITURA E USO DOS DADOS DOS GRAVADORES DE VOO**

**5.9.1** Os gravadores de voo devem ser encaminhados, no menor prazo praticável, exclusivamente ao CENIPA para a decodificação dos dados, por solicitação do Investigador - Encarregado.

**5.9.2** Nos casos em que a leitura e decodificação dos dados 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.

**5.9.3** Em situações específicas em que não existam laboratórios pertencentes a órgãos investigadores de outros Estados, capacitados a realizar a leitura e decodificação de dados, os gravadores de voo poderão ser enviados, a critério do CENIPA, a laboratórios dos fabricantes ou outros credenciados pelos órgãos investigadores dos respectivos Estados.

**5.9.4** Para a escolha do laboratório, o CENIPA considerará a capacidade, a agilidade e a localização das instalações.

**5.9.5** O procedimento de traslado dos gravadores de voo será realizado por integrante do CENIPA ou SERIPA, especialmente designado para esse fim, com o objetivo de evitar possível extravio.

**5.9.6** Nenhum membro participante da investigação poderá divulgar o conteúdo total ou parcial das gravações de voo ou suas transcrições.

**5.9.7** É obrigação do operador da aeronave a manutenção e preservação intacta dos dados dos gravadores de voo até a entrega do mesmo ao Investigador-Encarregado ou a um preposto deste.

**5.9.8** A leitura e a decodificação dos dados de voo deverão ser sempre acompanhadas por membro da comissão de investigação designado pelo Investigador- Encarregado.

**5.9.9** No caso da utilização de outros gravadores de dados de voo em uma investigação de ocorrência aeronáutica, o Investigador-Encarregado utilizará as informações colhidas somente com a finalidade de prevenção.

**5.9.10** Durante a investigação de qualquer tipo de ocorrência aeronáutica, a leitura de dados de CVR e FDR deverá ser realizada sob a supervisão do CENIPA.

**5.9.11** Sempre que o Investigador-Encarregado julgar necessário, o representante do fabricante poderá ser envolvido no processo de análise de dados de voo, com a finalidade de prover informações e esclarecimentos a respeito do significado dos parâmetros gravados no FDR e eventuais sons, ruídos e alertas aurais identificados na gravação do CVR.

## **6 PROTOCOLOS ESPECÍFICOS DE INVESTIGAÇÃO**

### **6.1 INCIDENTE AERONÁUTICO**

**6.1.1** A organização encarregada da investigação de incidente aeronáutico poderá ser um provedor de serviço de aviação civil (PSAC) por atribuição do CENIPA, quando este possuir profissional credenciado pelo CENIPA para realizar investigação de ocorrência aeronáutica.

**6.1.2** Após a conclusão da investigação, a organização deverá enviar os registros de investigação ao CENIPA/SERIPA e poderá adotar medidas corretivas, decorrentes da investigação, no âmbito interno, que venham a eliminar os perigos ou mitigar os riscos relacionados aos fatores contribuintes identificados na ocorrência.

**6.1.3** No caso de operador privado, sem profissional credenciado pelo CENIPA para realizar investigação de ocorrência aeronáutica, o SERIPA correspondente da região do incidente aeronáutico será a organização encarregada da investigação.

**6.1.4** Nos incidentes aeronáuticos envolvendo aeronave civil com aeronave militar a organização encarregada da investigação será o CENIPA.

**6.1.5** Sempre que a divulgação da conclusão final da investigação de um incidente aeronáutico for considerada pertinente para a prevenção de novas ocorrências, o CENIPA poderá emitir o Relatório Final ou a SUMA de Investigação.

### **6.2 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE**

**6.2.1** No caso de aeronave civil de registro brasileiro, de transporte aéreo regular, ou que opere segundo o RBAC 121, a organização encarregada da investigação será o CENIPA, podendo delegá-la a um determinado SERIPA.

**6.2.2** Com as demais aeronaves civis de registro brasileiro, a organização encarregada da investigação será o SERIPA, em cuja área ocorreu o incidente aeronáutico grave.

**6.2.3** No caso de aeronave civil de registro estrangeiro, a organização encarregada da investigação será o CENIPA, podendo delegá-la a um determinado SERIPA.

**6.2.4** O representante do operador detentor de conhecimento técnico-especializado poderá participar da investigação, desde que solicite formalmente ao Investigador-Encarregado e possa contribuir tecnicamente com os trabalhos a serem realizados.

**6.2.5** Sempre que houver uma investigação de incidente aeronáutico grave, envolvendo tráfego aéreo, deverá ser realizada uma investigação concomitante do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), visando contribuir para a investigação SIPAER.

**6.2.6** Nos incidentes aeronáuticos graves envolvendo aeronave civil com aeronave militar a organização encarregada da investigação será o CENIPA.

### **6.3 ACIDENTE AERONÁUTICO**

**6.3.1** Em Acidente Aeronáutico com aeronave civil de registro brasileiro, de transporte aéreo regular, ou que opere segundo o RBAC 121, a organização encarregada da investigação será o CENIPA, podendo delegá-la a um determinado SERIPA.

**6.3.2** Com as demais aeronaves civis de registro brasileiro, a organização encarregada da investigação será o SERIPA, em cuja área ocorreu o acidente aeronáutico.

**6.3.3** Com aeronave civil de registro estrangeiro, a organização encarregada da investigação será o CENIPA, podendo delegá-la a um determinado SERIPA.

**6.3.4** O representante do operador detentor de conhecimento técnico-especializado poderá participar da investigação, desde que solicitado formalmente ao Investigador-Encarregado e possa contribuir tecnicamente com os trabalhos a serem realizados.

**6.3.5** Quando uma aeronave estiver desaparecida, será preenchido um Registro de Ação Inicial (RAI) com todos os dados conhecidos, em até vinte dias corridos após a suspensão das buscas. Caso a aeronave não seja encontrada dentro do prazo de doze meses, a contar da data da ocorrência, a investigação será concluída com os dados existentes.

**6.3.6** Sempre que houver uma investigação de acidente aeronáutico, envolvendo tráfego aéreo, deverá ser realizada uma investigação concomitante do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), visando contribuir para a investigação SIPAER.

**6.3.7** Nos acidentes aeronáuticos envolvendo aeronave civil com aeronave militar a organização encarregada da investigação será o CENIPA.

**6.3.8** O CENIPA pode avocar para si a condição de organização encarregada da investigação de uma determinada ocorrência aeronáutica, sempre que julgado conveniente e de interesse da Segurança de Voo.

#### **6.4** COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO

**6.4.1** Dependendo da complexidade da ocorrência aeronáutica, a organização encarregada pela investigação poderá em coordenação com o Investigador-Encarregado, designar uma comissão para a sua investigação.

#### **6.4.2** ATRIBUIÇÕES

- a) assessorar o Investigador-Encarregado em todas as fases da investigação;
- b) reunir-se, por convocação do Investigador - Encarregado, registrando em ata os assuntos abordados e as pessoas presentes, resguardando as informações discutidas nessas reuniões;
- c) prestar assessoramento ao CENIPA ou SERIPA sempre que solicitado; e
- d) 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 CENIPA possa divulgar o *Interim Report*, caso haja estimativa de conclusão do registro preliminar em prazo superior a 12 (doze) meses.

#### **6.4.3** CONSTITUIÇÃO

**6.4.3.1** Investigador-Encarregado: Profissional credenciado pelo SIPAER, com experiência na área de atuação para a qual foi designado, responsável pela organização, condução e controle da investigação, de acordo com a legislação brasileira em vigor.

**6.4.3.2** Fator Material: Profissional credenciado pelo SIPAER, com experiência na área de atuação para a qual foi requisitado, responsável pela investigação deste Fator.

**6.4.3.3** Fator Operacional: Profissional credenciado pelo SIPAER, com experiência na área de atuação para a qual foi requisitado, responsável pela investigação deste Fator, preferencialmente com experiência comprovada no tipo de aeronave envolvida na ocorrência aeronáutica.

**6.4.3.4** Fator Humano-Aspecto Médico: Profissional credenciado pelo SIPAER, com experiência na área de atuação para a qual foi requisitado, responsável pela investigação deste Fator.

**6.4.3.5** Fator Humano-Aspecto Psicológico: Profissional credenciado pelo SIPAER, com experiência na área de atuação para a qual foi requisitado, responsável pela investigação deste Fator.

**6.4.3.6** As funções de Investigador-Encarregado e Fator Operacional são as únicas que poderão ser exercidas concomitantemente por um único profissional.

**6.4.3.7** A critério do Investigador-Encarregado, a constituição da comissão de investigação poderá ser reduzida, de acordo com a complexidade da ocorrência aeronáutica e aspectos técnicos relativos ao cenário da investigação.

**6.4.3.8** A fim de garantir a imparcialidade necessária para a conclusão da investigação, não poderá ser designado como Investigador-Encarregado, ou membro de uma comissão de investigação, profissional que conhecidamente tenha envolvimento emocional com a ocorrência aeronáutica ou atribuições divergentes da finalidade única de prevenção de acidentes aeronáuticos.

**6.4.3.9** Os profissionais que fazem parte da comissão de investigação são considerados assessores, cada um na respectiva área técnica de atuação, e deverão seguir estritamente as orientações emitidas pelo Investigador-Encarregado, que é o responsável pelo resultado e condução da investigação.

**6.4.3.10** É vedada aos profissionais que integram a comissão de investigação a atuação junto a pessoas ou entidades de interesses distintos do SIPAER, que ajam em defesa dos interesses das partes envolvidas na ocorrência aeronáutica junto às esferas administrativa, cível e penal.

**6.4.3.11** É vedado qualquer tipo de participação 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.

#### **6.4.4** CONSTITUIÇÃO COMPLEMENTAR

**6.4.4.1** Além dos membros previstos no item anterior, poderão integrar a comissão de investigação, profissionais especialistas técnicos ou não, a critério do Investigador-Encarregado:

- a) representante designado pelo CENIPA, sempre que por este for julgado conveniente e necessário;
- b) representante do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), quando houver envolvimento de controle do espaço aéreo;

- c) representante da ANAC, quando envolver assunto relativo à regulação do Sistema de Aviação Civil e aeronavegabilidade;
- d) profissional qualificado pelo SIPAER, representando o fabricante da aeronave, quando de fabricação nacional;
- e) profissional qualificado pelo SIPAER, representando o operador envolvido, quando se tratar de aeronave civil de registro brasileiro;
- f) assessores e Representante Acreditado, de acordo com o previsto no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- g) um representante qualificado pelo SIPAER, de cada entidade de classe, desde que esta manifeste interesse formalmente ao Investigador-Encarregado e que seja do interesse do CENIPA, o qual sempre atuará como ouvinte, salvo nos casos em que a sua participação seja de interesse da investigação;
- h) representante do CECOMSAER, para coordenar o trabalho de comunicação ao público das informações relativas ao andamento da investigação, em apoio ao Investigador-Encarregado; e
- i) outros profissionais, desde que tal participação seja julgada necessária à investigação ou seja de interesse da prevenção, a critério do Investigador-Encarregado.

**6.4.4.2** Somente profissionais com qualificação técnica, relativa aos fatores de investigação, poderão pertencer à comissão de investigação.

**6.4.4.3** Caso algum dos membros da comissão de investigação apresente comportamento que prejudique o andamento dos trabalhos de investigação, o Investigador-Encarregado poderá efetuar a sua substituição.

**6.4.4.4** A designação, substituição ou dispensa de qualquer profissional para constituir uma comissão de investigação de uma ocorrência aeronáutica será feita pelo Investigador - Encarregado e sua efetivação será realizada por meio de documento específico do Comando da Aeronáutica.

**6.4.4.5** Todos os profissionais que participarem da investigação deverão assinar um termo de compromisso de manutenção do sigilo das informações relacionadas à ocorrência aeronáutica dentro do ambiente da investigação e apenas com interesse da prevenção de acidentes aeronáuticos.

## **6.5** INVESTIGAÇÃO DO FATOR HUMANO

**6.5.1** A investigação deste fator constitui uma análise dos aspectos médico e psicológico, considerando as características fisiológicas, ergonômicas, psicológicas, organizacionais e sociais.

**6.5.2** Para a investigação do aspecto médico, o Investigador-Encarregado contará com o suporte de profissional qualificado pelo SIPAER, nos termos da NSCA 3-2 “Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER”. Sua atividade deve estar dirigida principalmente para a identificação de aspectos médicos que possam ter refletido nas ações da tripulação e demais pessoas envolvidas na ocorrência, servindo de suporte para o Investigador-Encarregado para clarificar a sequência dos acontecimentos na ocorrência.

**6.5.3** A Diretoria de Saúde da Aeronáutica (DIRSA) e o CENIPA apoiarão, quando solicitados, na seleção de médico para participar da investigação.

**6.5.4** Na investigação do aspecto médico deverá ser observado o estabelecido nas regulamentações do CENIPA e da DIRSA.

**6.5.5** A realização de necropsia em tripulante falecido em acidente aeronáutico será conduzida pelo Instituto Médico-Legal (IML), devendo ser acompanhada, sempre que possível, por médico da comissão de investigação com o objetivo de orientar os interesses específicos da investigação, respeitando-se as legislações específicas em vigor.

**6.5.6** Sempre que o Investigador-Encarregado julgar importante para a investigação, assessorado pelo profissional responsável pelo aspecto médico, poderá solicitar a realização de exames clínicos na tripulação, nos passageiros e no pessoal de apoio, a fim de verificar se houve a contribuição deste aspecto na ocorrência.

**6.5.7** O médico designado para a investigação 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.

**6.5.8** Para a investigação do aspecto psicológico, o Investigador-Encarregado contará com o suporte de profissional qualificado pelo SIPAER, nos termos da NSCA 3-2 “Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER”. Sua atividade deve estar dirigida principalmente para a identificação de aspectos psicológicos que possam ter refletido nas ações da tripulação e demais pessoas envolvidas na ocorrência aeronáutica, servindo de suporte para o Investigador-Encarregado para clarificar a sequência dos acontecimentos na ocorrência.

**6.5.9** O Instituto de Psicologia da Aeronáutica (IPA) e o CENIPA apoiarão, quando solicitados, na seleção de psicólogo para participar da investigação.

**6.5.10** Na investigação do aspecto psicológico deverá ser observado o estabelecido nas regulamentações do CENIPA.

**6.5.11** Assim como a investigação do aspecto médico, a investigação do aspecto psicológico é um suporte técnico para o Investigador-Encarregado.

## **6.6** INVESTIGAÇÃO DO FATOR OPERACIONAL

A investigação do Fator Operacional deverá abranger todas as circunstâncias envolvidas na operação, na manutenção da aeronave e na infraestrutura aeronáutica, incluindo o controle do espaço aéreo, conforme o Manual de Investigação do SIPAER.

## **6.7** INVESTIGAÇÃO DO FATOR MATERIAL

A investigação do Fator Material deverá abranger aspectos relacionados com a fabricação da aeronave, o manuseio de material, o projeto, a certificação e outros julgados importantes pelo Investigador-Encarregado.

## **6.8 ATIVIDADE DE PESQUISA**

**6.8.1** A atividade de pesquisa é realizada sempre que houver a necessidade de analisar, em laboratório específico, por meio de testes, a funcionalidade de algum componente da aeronave.

**6.8.2** Sempre que houver a necessidade da realização de ensaios destrutivos em algum item aplicado na aeronave, o Investigador-Encarregado deverá obter do proprietário/operador da aeronave um termo de autorização assinado, concordando com a realização do ensaio.

**6.8.3** Caso o proprietário/operador não concorde em fornecer o material para a realização de uma análise específica em laboratório, esta informação deverá constar dos registros enviados ao CENIPA.

**6.8.4** Sempre que formalmente oficiado pela autoridade competente da existência de uma investigação policial e/ou qualquer procedimento judicial, concomitantes e paralelos à investigação do SIPAER, o Investigador-Encarregado deverá formalizar, com aviso de recebimento, convite à autoridade policial e/ou judicial interessadas em participar das atividades de pesquisa, a fim de permitir que as mesmas possam conduzir suas atividades de maneira independente da investigação SIPAER, sem qualquer prejuízo para as respectivas esferas de atribuições.

**6.8.5** Para a realização de pesquisa técnico-científica, em laboratório ou oficina especializada, os componentes serão enviados ao Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA) ou outros laboratórios e oficinas, capacitados e reconhecidos pelo CENIPA ou SERIPA, acompanhados de um dossiê com as informações e os dados julgados necessários para a realização da pesquisa.

**6.8.6** As análises realizadas fora do DCTA serão acompanhadas por um profissional, indicado pelo Investigador – Encarregado, que deverá emitir um relatório de análise técnica contendo os trabalhos realizados e os resultados obtidos.

**6.8.7** Sempre que for do interesse do operador e houver a concordância do Investigador-Encarregado, a realização de testes de componentes em outras oficinas/laboratórios, a fim de dar celeridade ao processo de investigação, será efetuada após o preenchimento de formulário específico.

**6.8.8** Sempre que o Investigador-Encarregado julgar pertinente, o fabricante da aeronave, ou seu representante técnico autorizado poderá ser envolvido no processo de análise e testes de componentes, com a finalidade de prover informações técnicas necessárias para que os resultados sejam representativos aos propósitos da investigação.

## **6.9 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA COM AERONAVE OU VEÍCULO AÉREO INCLUÍDO NA CATEGORIA EXPERIMENTAL E VEÍCULO AÉREO NÃO TRIPULADO**

**6.9.1** No caso de ocorrência aeronáutica com aeronave experimental, destinada a pesquisa ou em desenvolvimento por indústria aeronáutica homologada, a organização encarregada da investigação será o CENIPA com apoio do DCTA, fabricante da aeronave e ANAC, por meio da Gerência-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos (GGCP).



**6.9.2** A ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave ou veículo aéreo incluído na categoria experimental para uso aerodesportivo, ou aeronave histórica, somente será objeto de investigação do SIPAER se o CENIPA julgar que as circunstâncias e consequências justifiquem a realização de tal processo, uma vez que esse tipo de atividade ocorre por conta e risco do operador.

**6.9.3** No caso de acidente com Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) civil, a organização encarregada da investigação será o CENIPA, podendo delegar a investigação a um determinado SERIPA. A investigação somente será realizada quando o VANT possuir uma aprovação de projeto e/ou operacional, ou se houver o envolvimento em Incidente de Tráfego Aéreo de Risco Crítico com aeronave civil tripulada.

**6.9.4** A ANAC será comunicada das ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronave ou veículo aéreo incluído na categoria experimental e VANT, independente de haver ou não a investigação.

## **7 RELATÓRIO FINAL**

**7.1** O Relatório Final de uma investigação de ocorrência aeronáutica é uma das principais ferramentas para aplicação das medidas de segurança necessárias, a fim de impedir que outras ocorrências se repitam pela presença de fatores contribuintes análogos.

**7.2.** O objetivo do Relatório Final é divulgar a conclusão oficial do SIPAER relativa a um acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, visando exclusivamente à prevenção de novas ocorrências.

**7.3** O Relatório Final é elaborado com base nas informações factuais, na análise, na conclusão, que consiste da apresentação dos fatos e fatores contribuintes e nas recomendações de segurança que vão reproduzir a dinâmica da ocorrência aeronáutica.

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

**7.5** Na conclusão da investigação serão determinados, com base nas evidências registradas no processo de investigação, os fatores contribuintes para a ocorrência abrangendo os diversos aspectos inseridos no Fator Humano, no Fator Operacional e no Fator Material.

**7.6** O Relatório Final não tem por objetivo estabelecer o grau de contribuição de cada fator na investigação.

**7.7** 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.

**7.8** O uso do Relatório Final para qualquer propósito que não o de prevenção de futuros acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos graves e incidentes aeronáuticos poderá induzir a interpretações e conclusões errôneas.

**7.9** Dados referentes às declarações voluntárias prestadas por testemunhas; à comunicação entre pessoas envolvidas na operação da aeronave; às informações médicas; ou privadas; acerca de pessoas envolvidas na ocorrência aeronáutica; às transcrições dos gravadores de voz poderão ser incluídos ou anexados ao Relatório Final apenas quando pertinentes às análises.

**7.10** Dados irrelevantes para as análises e conclusões não deverão constar do Relatório Final.

**7.11** As informações prestadas por pessoas entrevistadas durante a investigação da ocorrência aeronáutica não devem ser utilizadas em processos disciplinares, administrativos, cíveis e criminais.

**7.12** A divulgação das informações colhidas por meio de entrevistas voluntárias com pessoas envolvidas na operação da aeronave pode ocasionar a quebra de confiança e pode obstruir o acesso a tais informações pelos investigadores, impedindo, assim, o progresso de futuras investigações, afetando seriamente a Segurança de Voo.

**7.13** Após a aprovação do Relatório Final pela Autoridade Aeronáutica, o CENIPA deverá torná-lo público na sua página eletrônica na Internet.

**7.14** O uso de um Relatório Final para outros fins que não para a atividade de prevenção, pode prejudicar a consecução do seu objetivo, que é o de evitar a ocorrência de novos acidentes.

## **8 SUMA DE INVESTIGAÇÃO**

**8.1** A SUMA de Investigação de ocorrência aeronáutica é uma ferramenta, criada pelo CENIPA, fundamentada nas recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional, para a divulgação da conclusão de uma investigação, a fim de impedir que outras ocorrências se repitam pela presença de fatores contribuintes análogos.

**8.2** É elaborada com base nas informações colhidas no Registro de Ação Inicial (RAI) e composta pelos seguintes tópicos: Informações Factuais, Histórico do Voo, Comentários, Fatos, Ações Corretivas e Recomendações de Segurança, quando pertinente.

**8.3** Nos Acidentes Aeronáuticos com aeronaves com peso máximo de decolagem abaixo de 2.250 kg, que não seja equipada com motor à turbina, quando não houver fatalidade, não estejam envolvidos aspectos relacionados ao projeto e a certificação que afetem a aeronavegabilidade e não exista interesse de outro Estado, fundamentado no Registro de Ação Inicial (RAI), será emitida a SUMA de Investigação.

**8.4** Nos Incidentes Aeronáuticos Graves, com aeronaves com peso máximo de decolagem abaixo de 5.700 kg, que não seja equipada com motor à turbina, não estejam envolvidos aspectos relacionados ao projeto e a certificação que afetem a aeronavegabilidade e não exista interesse de outro Estado, fundamentado no Registro de Ação Inicial (RAI), será emitida a SUMA de Investigação.

**8.5** Nos Incidentes Aeronáuticos que forem investigados, mas para os quais não sejam emitidos o respectivo Relatório Final e haja interesse do CENIPA a sua divulgação, fundamentada no Registro de Ação Inicial (RAI), será emitida a SUMA de Investigação.

**8.6** Após a aprovação da SUMA de Investigação pela Autoridade Aeronáutica, o CENIPA deverá torná-la pública na sua página eletrônica na Internet.

**8.7** O uso de uma SUMA de Investigação para outros fins que não para a atividade de prevenção, pode prejudicar a consecução do seu objetivo, que é o de evitar a ocorrência de novos acidentes.

## **9 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA**

### **9.1 GENERALIDADES**

**9.1.1** De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, o único objetivo da investigação é a prevenção de ocorrências aeronáuticas. Para tanto, é importante estabelecer as Recomendações de Segurança que são medidas que visam impedir outras ocorrências por fatores contribuintes similares, ou mitigar as suas consequências.

### **9.2 SISTEMÁTICA**

**9.2.1** A Recomendação de Segurança será emitida pelo CENIPA por meio de Relatório Final, de SUMA de Investigação ou de outro documento específico, e terá como destinatário a organização com competência para adotar as ações recomendadas.

**9.2.2** No caso dos provedores de serviço de aviação civil (PSAC) regulados pela ANAC, a Recomendação de Segurança emitida pelo CENIPA terá como destinatário aquela Agência.

**9.2.3** As Propostas de Recomendação de Segurança serão sempre encaminhadas ao CENIPA, que informará ao emissor da proposta quanto à solução adotada.

### **9.3 EMISSÃO**

**9.3.1** Os presidentes, chefes, ou diretores de organizações envolvidas com a Aviação Civil poderão emitir Recomendações de Segurança, no seu âmbito interno de atuação, resultado da investigação de um incidente aeronáutico, ou de uma ação de prevenção.

**9.3.2** Nos demais casos, as Recomendações de Segurança serão sempre emitidas pelo CENIPA.

**9.3.2** Se, no decorrer do processo de investigação, for identificado que a ocorrência aeronáutica contém elevado potencial de reincidência, visando à oportuna prevenção, deverá ser feita a comunicação, no menor prazo possível, ao CENIPA, que poderá emitir Recomendação de Segurança antes da conclusão da investigação.

### **9.4 CUMPRIMENTO**

**9.4.1** O cumprimento de Recomendação de Segurança será de responsabilidade do detentor do mais elevado cargo executivo da organização à qual a recomendação foi dirigida.

**9.4.2** O destinatário que se julgar impossibilitado de cumprir a Recomendação de Segurança recebida deverá informar ao CENIPA o motivo do não cumprimento.

**9.4.3** A organização que vislumbrar um modo alternativo de se alcançar os mesmos objetivos da Recomendação de Segurança recebida poderá propô-lo ao CENIPA, a quem caberá aceitá-lo ou não.

### **9.5 ACOMPANHAMENTO**

**9.5.1** É recomendável que o destinatário informe o cumprimento da Recomendação de Segurança ao seu emitente.

**9.5.2** Os Elos-SIPAER deverão manter o controle atualizado das Recomendações de Segurança por ele emitidas e recebidas, bem como do seu efetivo cumprimento.

## **9.6** ELABORAÇÃO

**9.6.1** O texto de uma Recomendação de Segurança deve ser claro e objetivo na forma e no conteúdo, de modo que a interpretação conduza ao seu cumprimento eficaz. Para efeito da sua confecção, deverá contemplar o destinatário, a ação e o prazo estabelecido, quando for o caso.

**9.6.2** Antes de emitir uma Recomendação de Segurança, o emissor deverá, preferencialmente, verificar, junto ao destinatário, a adequabilidade, praticabilidade e aceitabilidade da recomendação.

## **9.7** CONTEÚDO

A Recomendação de Segurança deverá conter a classificação (A – acidente, IG – incidente grave, I – incidente) quando se tratar de falha ativa ou condição latente, resultado de uma investigação de ocorrência aeronáutica; ou (AP – ação de prevenção) quando se tratar de condição latente resultado de qualquer tipo de atividade de prevenção; número de controle do emissor; ano; emissor; data da emissão e texto contemplando quem realizará a ação e a descrição da ação recomendada.

## **9.8** PRAZOS PARA O CUMPRIMENTO

**9.8.1** Caberá ao destinatário da Recomendação de Segurança avaliar a urgência na eliminação do perigo ou mitigação do risco, orientando o estabelecimento do prazo para o cumprimento da Recomendação de Segurança.

**9.8.2** O destinatário deverá enviar uma resposta ao CENIPA, no prazo máximo de 90 dias, após o recebimento, informando se já cumpriu a Recomendação de Segurança ou propondo um prazo para o seu cumprimento.

**9.8.3** Recomenda-se que a organização destinatária busque o cumprimento da Recomendação de Segurança de maneira rápida e eficiente.

## **9.9** RESPONSABILIDADES DOS ELOS-SIPAER

**9.9.1** É responsabilidade dos Elos-SIPAER o assessoramento ao respectivo presidente, diretor ou gerente quanto às ações de aprovação, emissão e controle das Recomendações de Segurança, quando aplicável, bem como, o apoio ao cumprimento das Recomendações de Segurança recebidas.

**9.9.2** Cabe, também, aos Elos-SIPAER a notificação ao emitente quanto ao cumprimento da RSV, bem como as alterações julgadas necessárias, além do controle e do acompanhamento do cumprimento das Recomendações de Segurança por ele emitidas.

## **9.10** RESPONSABILIDADES DO CENIPA NO ÂMBITO NACIONAL

**9.10.1** A análise das Propostas de Recomendações de Segurança recebidas quanto à adequabilidade, praticabilidade e aceitabilidade.

**9.10.2** A divulgação das Recomendações de Segurança emitidas aos respectivos destinatários.

**9.10.3** O acompanhamento e o controle das Recomendações de Segurança emitidas.

**9.10.4** A adequada gestão junto aos órgãos que não são constitutivos do SIPAER, quando houver Recomendações de Segurança a estes dirigidas.

## **10 PROTOCOLOS INTERNACIONAIS DE INVESTIGAÇÃO**

### **10.1 GENERALIDADES**

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

### **10.2 NOTIFICAÇÃO**

**10.2.1** O CENIPA, como representante legal do Estado Brasileiro, no caso de acidente ou incidente grave, ocorrido com qualquer aeronave, de registro nacional ou estrangeiro, em território brasileiro, notificará com a menor demora possível e pelo meio mais adequado e mais rápido de que disponha:

- a) ao Estado de Registro;
- b) ao Estado do Operador;
- c) ao Estado de Projeto;
- d) ao Estado de Fabricação; e
- e) à ICAO, no caso em que a aeronave correspondente possua um peso máximo de decolagem superior a 2.250 kg, ou se trate de aeronave equipada com motor à turbina.

**10.2.2** O CENIPA, como representante do Estado de Registro, no caso de acidente ou incidente grave, ocorrido com aeronave de registro nacional, em território brasileiro, quando instituir a investigação, notificará com a menor demora possível e pelo meio mais adequado e mais rápido de que disponha:

- a) ao Estado de Projeto;
- b) ao Estado de Fabricação; e
- c) à ICAO, no caso em que a aeronave correspondente possua um peso máximo de decolagem superior a 2.250 kg ou se trate de aeronave equipada com motor à turbina.

### **10.3 DIREITOS E OBRIGAÇÕES**

**10.3.1** Quando o Estado Brasileiro, por meio do CENIPA, realizar a investigação de um acidente ocorrido com uma aeronave de peso máximo de decolagem superior a 2.250 kg e solicitar, expressamente, a participação do Estado de Registro, do Estado do Operador, do Estado de Projeto ou do Estado de Fabricação, os Estados concernentes poderão designar, cada um deles, um Representante Acreditado e assessores.

**10.3.2** 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.

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

**10.3.4** 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, que estarão sujeitos aos procedimentos estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

**10.3.5** 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.

**10.3.6** 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:

- a) visitar o local do acidente;
- b) ter acesso às informações factuais relevantes que forem aprovadas para divulgação pelo CENIPA e a informações sobre o progresso da investigação; e
- c) receber uma cópia do Relatório Final.

**10.3.7** 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.

**10.3.8** 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, por acordo e consentimento mútuos.

**10.3.9** 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.

**10.3.10** Quando ocorrer um acidente ou incidente grave com aeronave civil de Registro, ou de Operador, ou de Projeto ou de Fabricação brasileira, operando no exterior, o Estado Brasileiro, através do CENIPA, poderá indicar um Representante Acreditado e os assessores do operador, do detentor do projeto e/ou do fabricante para o acompanhamento da investigação.

**10.3.11** 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, mediante coordenação com os órgãos envolvidos.

**10.3.12** O Estado Brasileiro, através 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, ou quando tal participação possa resultar em aumento da segurança.

**10.3.13** Quando o acidente ou incidente aeronáutico grave tenha ocorrido no território de um Estado não contratante, com aeronave de Registro, Fabricação ou Projeto Brasileiro, e que não tenha a intenção de realizar a investigação em conformidade com o Anexo 13, o CENIPA como representante do Estado Brasileiro, deverá instituir e realizar a investigação em colaboração com o Estado da Ocorrência, mas, se não for possível obter tal colaboração, deverá efetuar a investigação valendo-se dos dados de que disponha.

**10.3.14** Qualquer Estado que forneça informações, facilidades ou especialistas para a investigação conduzida pelo Estado Brasileiro, através do CENIPA, poderá ser convidado a indicar um Representante Acreditado.

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

**10.3.16** As atividades de investigação, 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.

**10.3.17** Os Representantes Acreditados serão autorizados a participar de todos os aspectos relevantes da investigação, sob o controle do Investigador-Encarregado, em particular para:

- a) visitar o local da ocorrência;
- b) examinar os destroços da aeronave;
- c) ter acesso às informações obtidas das testemunhas e sugerir possíveis linhas de investigação;
- d) ter pleno acesso a todas as evidências pertinentes assim que possível;
- e) obter cópias de todos os documentos pertinentes;
- f) participar da leitura do material gravado;
- g) participar das atividades de investigação que se realizem fora do local da ocorrência, tais como exames, apresentações técnicas, ensaios e simulações;
- h) participar das reuniões relativas ao progresso da investigação, incluindo os debates relativos a análises, conclusões, fatores contribuintes e recomendações em matéria de segurança; e
- i) apresentar teorias a respeito dos diversos elementos da investigação.

**10.3.18** O Estado Brasileiro, ao concluir uma investigação, enviará uma cópia da minuta do Relatório Final a todos os Estados que participaram dela, para que, o mais cedo possível, formulem seus comentários relevantes e fundamentados sobre a conclusão da investigação.

**10.3.19** Caso o Estado Brasileiro receba comentários em um prazo de até 60 dias, a contar da data de envio do relatório, poderá incluir no RF a essência dos comentários recebidos ou, caso seja o desejo dos Estados que enviaram os comentários, anexá-los ao RF.

**10.3.20** Se o Estado Brasileiro, por meio do CENIPA, não receber comentários em um prazo de até 60 dias, a contar da data de envio do relatório, 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 período de tempo.

#### **10.4 FINAL REPORT**

**10.4.1** O *Final Report* 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 5.700 kg.

**10.4.2** Uma cópia do *Final Report* será emitida pelo CENIPA aos Estados que, no curso da investigação, tenham participado como 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.

#### **10.5 ACCIDENT/INCIDENT DATA REPORTING (ADREP)**

**10.5.1** Quando a aeronave envolvida em um acidente aeronáutico 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.

**10.5.2** Quando a aeronave envolvida em um incidente aeronáutico grave possuir um peso máximo de decolagem superior a 5.700 kg, o CENIPA enviará, tão logo quanto possível, após o término da investigação, o ADREP à ICAO.

#### **10.6 SAFETY RECOMMENDATION**

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:

- a) encaminhar as Recomendações de Segurança ao Estado de Fabricação, de Projeto, do Operador e de Registro de aeronave envolvida em acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave ocorrido em Território Brasileiro. Quando necessário, a ICAO também será informada;
- b) enviar as Recomendações de Segurança de interesse global, ou seja, *Safety Recommendations of Global Concern (SRGC)* à ICAO para divulgação;
- c) responder ao Estado emissor de Recomendações de Segurança dirigida ao Estado Brasileiro, quanto ao seu cumprimento ou às razões do não cumprimento, bem como as ações mitigadoras adotadas;
- d) comunicar à ANAC quanto ao recebimento de Recomendação de Segurança emitida por organizações pertencentes aos Estados Membros da ICAO, que seja do interesse do Sistema de Aviação Civil Brasileiro; e
- e) comunicar à ANAC sobre emissão de Recomendações de Segurança dirigidas às organizações pertencentes aos Estados Membros da ICAO, que seja do interesse do Sistema de Aviação Civil Brasileiro.

## **11 DISPOSIÇÕES GERAIS**

### **11.1 DIVULGAÇÃO DA INFORMAÇÃO**

**11.1.1** De acordo com o 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, os Registros de Ação Inicial e Preliminar, pelo fato de possuírem informações de caráter médico e pessoal dos envolvidos, dados dos gravadores de voo, transcrição das gravações do controle de tráfego aéreo, laudos de material aeronáutico e outros dados de interesse da investigação não devem ser utilizados para outro fim que não seja a investigação da ocorrência aeronáutica.

**11.1.2** Essas informações somente serão incluídas no Relatório Final, ou nos seus anexos quando for pertinente à análise da ocorrência. As informações que não sejam pertinentes à análise não deverão ser divulgadas.

**11.1.3** 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 art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição, prevê que o tratamento de informação classificada resultante de tratados, acordos ou atos internacionais atenderá às normas e recomendações desses instrumentos.

**11.1.4** Para tanto, com o objetivo de garantir a utilização dessas informações apenas para a Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, considera-se que os Registros de Ação Inicial e Preliminar sejam classificados no grau de sigilo RESERVADO.

**11.1.5** O Relatório Final receberá a classificação de OSTENSIVO e será divulgado publicamente na página eletrônica do CENIPA na Internet.

**11.1.6** A utilização das informações citadas anteriormente em processos disciplinares, administrativos, cíveis ou criminais, poderá afetar seriamente a Segurança de Voo no Brasil. Os investigadores poderão ter dificuldade de acesso às informações voluntárias, fornecidas por pessoas envolvidas na ocorrência, obstruindo seriamente o processo das futuras investigações.

### **11.2 OUTRAS INVESTIGAÇÕES**

**11.2.1** A investigação realizada pelo órgão constitutivo do SIPAER é totalmente independente das investigações realizadas com propósitos diferentes da prevenção de acidentes aeronáuticos, sendo estas realizadas em separado.

**11.2.2** 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.

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

**11.2.4** 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.

**11.2.5** Uma investigação conduzida por órgão constitutivo do SIPAER, com a finalidade única de promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, tem precedência sobre qualquer outra investigação que venha a ser realizada em decorrência do mesmo acontecimento. Tal precedência tem por finalidade a preservação de indícios de fundamental importância à prevenção de acidentes aeronáuticos.

### **11.3 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA COM INDÍCIOS DE CRIME OU VIOLAÇÃO À LEGISLAÇÃO AERONÁUTICA**

**11.3.1** A investigação no âmbito do SIPAER não tem a finalidade de identificar ou atribuir culpa ou responsabilidade.

**11.3.2** O Investigador-Encarregado deverá comunicar ao CENIPA quando for constatada, no transcurso da investigação, omissão ou ação intencional que contrarie regulamento, norma ou procedimento aeronáutico aprovado e em vigor. O CENIPA, por sua vez, notificará à ANAC, para providências administrativas cabíveis.

**11.3.3** O Investigador-Encarregado deverá comunicar à autoridade policial competente quando constatado, durante uma investigação de ocorrência aeronáutica, indícios de crime, relacionados ou não a cadeia de eventos da ocorrência.

**11.3.4** Nas situações previstas em 11.3.2 e 11.3.3, caberá ao CENIPA decidir sobre o encerramento ou não da investigação, levando em conta os benefícios para a prevenção de novas ocorrências aeronáuticas.

### **11.4 SUSPENSÃO DE OPERAÇÃO**

**11.4.1** Durante a investigação, ao ser constatada a necessidade de suspensão da operação de um determinado tipo de aeronave, ou de operação de outra natureza, cabe ao responsável pela investigação emitir uma proposta de recomendação de segurança ao CENIPA.

**11.4.2** O CENIPA deverá analisar as propostas de recomendação de segurança referentes à suspensão de operação e, quando pertinente, emiti-las à ANAC, a qual possui competência legal para a referida ação.

### **11.5 REABERTURA DE INVESTIGAÇÃO**

**11.5.1** Um processo de investigação de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave e incidente aeronáutico poderá ser reaberto pelo CENIPA a qualquer momento, desde que algum fato novo relevante assim o justifique.

**11.5.2** A solicitação de reabertura será encaminhada diretamente ao CENIPA pelo interessado, acompanhada da sua justificativa.

**11.5.3** Se a decisão for pela não reabertura, a solicitação será arquivada e o interessado será informado.

**11.5.4** Se a decisão for pela reabertura, a investigação será retomada pelo CENIPA ou SERIPA e será emitido novo Relatório Final. Sempre que o CENIPA julgar pertinente, a ANAC será informada da reabertura de um processo de investigação.

## **11.6 CUSTO DA INVESTIGAÇÃO**

**11.6.1** As despesas necessárias para a realização da investigação, consideradas como custo da investigação, realizadas pelo Investigador-Encarregado ou preposto, são listadas em campo próprio do respectivo registro, sendo o seu ressarcimento solicitado pelo CENIPA aos órgãos pertinentes, quando cabível.

**11.6.2** São considerados como custos da investigação, dentre outros, as despesas relativas ao:

- a) deslocamento de pessoal, incluindo os trechos aéreo, marítimo e terrestre;
- b) locação de veículos e equipamentos;
- c) pagamento de diárias;
- d) material especializado individual utilizado;
- e) remoção e registro dos destroços, incluindo fotos, filmagens e congêneres;
- f) guarda da aeronave acidentada ou dos destroços;
- g) honorários profissionais;
- h) exames, testes e pesquisas;
- i) busca de aeronave desaparecida; e
- j) resgate de destroços.

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

## **11.7 TRANSPORTE DE SOBREVIVENTES**

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 adequado tratamento dos mesmos.

## **11.8 DESTINAÇÃO DE RESTOS MORTAIS**

É responsabilidade do operador ou explorador o transporte ou a providência para o transporte dos restos mortais de vítima do acidente aeronáutico, embarcadas ou não, ao local desejado pelos responsáveis pelo sepultamento, observadas as normas técnicas e demais preceitos legais previstos para tal.

## **11.9 TREINAMENTO DE PESSOAL**

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 do CVR e a preservação da aeronave ou de seus destroços.

**11.10 LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA**

As regulamentações emanadas pelo DECEA, DCTA, DIRSA, IPA e ANAC que referenciam aspectos específicos relacionados à investigação de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave e incidente aeronáutico na aviação civil complementam esta Norma; devendo, portanto, ser do conhecimento dos órgãos que têm responsabilidade estabelecida com a atividade de investigação no SIPAER.

## **12 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**12.1** Esta Norma se aplica a todos os processos de investigação de ocorrências aeronáuticas em andamento na aviação civil.

**12.2** Os casos não previstos nesta Norma serão resolvidos pela Autoridade Aeronáutica ou pelo Chefe do CENIPA, quando delegado a este.



## REFERÊNCIAS

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

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Dispõe sobre a Criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

\_\_\_\_\_. 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.

\_\_\_\_\_. 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.

\_\_\_\_\_. Decreto no 87.249, de 07 de junho de 1982. Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

\_\_\_\_\_. Agência Nacional de Aviação Civil. **RBAC 153 – Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência**. Brasília, 2012.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **MCA 3-6. Manual de Investigação do SIPAER**. Brasília, 2011.

\_\_\_\_\_. **MCA 3-1. Glossário do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos**. Brasília, 2013.

\_\_\_\_\_. 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, 2010.

\_\_\_\_\_. **ICA 63-30. Investigação de Ocorrências de Tráfego Aéreo**. Rio de Janeiro, 2012.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). Aircraft Accident and Incident Investigation (**Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation**). 10. ed. Montreal: [s.n.], 2010.

\_\_\_\_\_. **Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part 1. (Doc 9756)**. 1.ed. Montreal, 2000.

\_\_\_\_\_. **Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part 3. (Doc 9756)**. 1.ed. Montreal, 2011.

\_\_\_\_\_. **Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part 4. (Doc 9756)**. 1.ed. Montreal, 2003.

\_\_\_\_\_. **Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures. (Doc 9962)**. 1.ed. Montreal, 2011.

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

\_\_\_\_\_. **Report of the Accident Investigation and Prevention (Doc 9914)**. Divisional Meeting. Supplement 1. Montreal, 2008.