

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**PROTEÇÃO AO VOO**

ICA 63-22

**PROGRAMA DE VIGILÂNCIA  
DA SEGURANÇA OPERACIONAL  
DO SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

2023



**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



**PROTEÇÃO AO VOO**

ICA 63-22

**PROGRAMA DE VIGILÂNCIA  
DA SEGURANÇA OPERACIONAL  
DO SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

2023





**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**GABINETE DO COMANDANTE DA AERONÁUTICA**

PORTARIA GABAER Nº 493/GC3, DE 21 DE ABRIL DE 2023.

Aprova a Instrução que dispõe sobre o Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea.

**O COMANDANTE DA AERONÁUTICA**, no uso das atribuições que lhe confere o inciso XIV, do art. 23, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022, e considerando o que consta do Processo nº 67004.000183/2023-07, procedente da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA), resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 63-22 “Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea”, que com esta baixa.

Art. 2º Revoga-se a Portaria nº 63/GC3, de 19 de março de 2021, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 56, de 24 de março de 2021.

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

Ten Brig Ar MARCELO KANITZ DAMASCENO  
Comandante da Aeronáutica  
(DOU1 nº 78, de 25 ABR 2023)



## SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	9
<b>1.1 FINALIDADE</b> .....	9
<b>1.2 ÂMBITO</b> .....	9
<b>1.3 CONCEITUAÇÕES</b> .....	9
<b>1.4 ABREVIATURAS</b> .....	10
<b>2 ESTRUTURA DA SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO</b> .....	12
<b>3 ATRIBUIÇÕES</b> .....	13
<b>4 OBJETIVOS DE CONTRIBUIÇÃO</b> .....	14
<b>5 AÇÕES ESTRATÉGICAS</b> .....	17
<b>6 INDICADORES DA ASOCEA</b> .....	18
<b>7 DEMAIS INDICADORES</b> .....	19
<b>8 DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	20
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	21
<b>Anexo A - Plano de Objetivos e Metas do Estado Brasileiro</b> .....	22





## PREFÁCIO

À Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA) compete exercer a vigilância na prestação dos serviços de navegação aérea (SNA) por intermédio de inspeções de segurança operacional nos Provedores de Serviços de Navegação Aérea (PSNA) e outras atividades de vigilância, com o objetivo de verificar se permanecem cumprindo com os regulamentos emitidos pelo DECEA, após sua homologação, incluindo a avaliação de seus Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMS).

Atendendo ao que estabelece o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), o Comando da Aeronáutica editou o Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER) com a finalidade de estabelecer as diretrizes a serem adotadas no âmbito do COMAER, visando a melhoria contínua da segurança operacional na prestação dos serviços de navegação aérea.

O PSOE-COMAER atribuiu à ASOCEA a responsabilidade de estabelecer o Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea, definindo os objetivos e as ações estratégicas em prol da segurança operacional da aviação civil.

O Anexo 19 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional determina que a Vigilância é um conjunto de atividades do Estado por meio das quais se verifica, de forma proativa, realizando inspeções e auditorias, que os portadores de licenças, certificados, autorizações e aprovações continuam a cumprir os requisitos estabelecidos e que funcionam dentro do nível de competência e segurança operacional exigidos pelo Estado.

De acordo com o Manual de Supervisão da Segurança Operacional (DOC 9734) da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que rege a implementação e gerenciamento de um sistema do Estado para a supervisão da segurança operacional, o Sistema de Supervisão de Segurança Operacional deve ser composto pelos seguintes elementos críticos (EC):

- EC - 1 - Legislação primária;
- EC - 2 - Regulamentações específicas;
- EC - 3 - Organização;
- EC - 4 - Qualificação de pessoal técnico;
- EC - 5 - Guias e material de apoio;
- EC - 6 - Licenças e certificados;
- EC - 7 - Obrigações de vigilância; e
- EC - 8 - Resolução de problemas.

Como pode ser observado, dentro do Sistema de Supervisão de Segurança Operacional do Estado brasileiro, a responsabilidade da ASOCEA é referente ao EC - 7 - Obrigações de vigilância, razão pela qual este documento restringe-se às atividades preconizadas pela OACI, a serem aplicadas neste elemento crítico e que se encontram explicitadas no DOC 9734 daquela organização.



## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Este Programa tem por finalidade estabelecer os objetivos e as ações estratégicas em prol da segurança operacional da aviação civil, no que concerne às atividades de vigilância dos Serviços de Navegação Aérea, conforme orientação contida na DCA 63-5 - Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER) e no Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil (PNSO-BR).

### **1.2 ÂMBITO**

Esta Instrução aplica-se a todos os integrantes do SISCEAB e às organizações do COMAER que contribuem para o Sistema, com a formação, a capacitação e o treinamento de pessoal, com a avaliação psicofísica dos profissionais que atuam no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e com a vigilância dos Serviços de Navegação Aérea.

### **1.3 CONCEITUAÇÕES**

#### **1.3.1 COMITÊ DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA (CSO-BR)**

Mecanismo permanente de coordenação entre a ANAC e o COMAER voltado ao desenvolvimento das ações de implementação do PSO-BR e de outras julgadas necessárias para a melhoria da segurança operacional da aviação civil brasileira. Este Comitê também tem como atribuição estabelecer e monitorar os objetivos, metas e indicadores da aviação civil brasileira.

#### **1.3.2 OBJETIVOS E METAS**

Os objetivos e metas contêm indicadores para medir os riscos operacionais e os riscos dos processos de implementação, bem como ações para a mitigação desses riscos.

#### **1.3.3 ÓRGÃO REGULADOR**

Organização responsável pela elaboração das normas nacionais, que aplicam no País as provisões constantes dos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional e seus documentos complementares. No caso dos Serviços de Navegação Aérea, o órgão regulador brasileiro é o DECEA.

#### **1.3.4 PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)**

Organização que recebeu do órgão regulador a autorização para a prestação de serviços de navegação aérea, após comprovar o atendimento aos requisitos estabelecidos na legislação e na regulamentação nacional.

#### **1.3.5 SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**

Estado no qual o risco de lesões às pessoas ou danos aos bens resultantes das atividades do controle do espaço aéreo 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.

### 1.3.6 SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Conjunto de serviços prestados pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), observando as disposições normativas do DECEA, órgão central e regulador do sistema. Por convenção, no Brasil, tal conjunto de serviços é denominado “Controle do Espaço Aéreo”, embora abrangendo outros serviços como o de tráfego aéreo; de informação aeronáutica; de comunicações, navegação e vigilância; de meteorologia aeronáutica; de cartografia; e de busca e salvamento.

### 1.3.7 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Sistema que apresenta os objetivos, políticas, responsabilidades e estruturas organizacionais necessárias ao funcionamento do Gerenciamento da Segurança Operacional, de acordo com metas de desempenho aceitas pelo DECEA, contendo os procedimentos para o Gerenciamento do Risco.

## 1.4 ABREVIATURAS

AIS - Serviço de Informação Aeronáutica

ANS - *Air Navigation Service* (Serviço de Navegação Aérea)

ASOCEA - Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo

ATS - Serviço de Tráfego Aéreo

CMA - *Continuous Monitoring Approach* (abordagem de monitoramento contínuo)

CNS - Serviço de Comunicação, Navegação e Vigilância

Doc - Documento emitido pela OACI para orientação aos Estados

EC - Elemento Crítico do Sistema de Supervisão do Estado

INSPCEA - Inspetor do Controle do Espaço Aéreo

MET - Serviço de Meteorologia Aeronáutica

OACI - Organização de Aviação Civil Internacional

PAC - Plano de Ações Corretivas

PNAC - Política Nacional de Aviação Civil

PNSO - Plano Nacional de Segurança Operacional

PQ - Pergunta de Protocolo da OACI

PSAC - Provedor de Serviço de Aviação Civil

PSNA - Provedor de Serviço de Navegação Aérea

SMS - *Safety Management System* (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional)

SISCEAB - Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

SSP - Programa de Segurança Operacional do Estado

USOAP - *Universal Safety Audit Programme* (Programa Universal de Auditoria de Supervisão de Segurança)

## **2 ESTRUTURA DA SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO**

**2.1** De acordo com o Parágrafo Único do Art. 18 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, o Comandante da Aeronáutica é a Autoridade Aeronáutica Militar.

**2.2** O DECEA é o órgão central do SISCEAB, conforme Art. 21 da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 11.237, de 18 de outubro de 2022.

**2.3** A Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA), Organização do Comando da Aeronáutica (COMAER) prevista no RICA 20-36/2019, compete assessorar o Comandante da Aeronáutica nos assuntos relativos à segurança do Serviço de Navegação Aérea; coordenar e controlar as atividades de inspeção do Serviço de Navegação Aérea, no que tange à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita; e gerenciar o Programa de Vigilância da Segurança Operacional e o Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita dos Serviços de Navegação Aérea.

**2.4** Com a finalidade de estabelecer as diretrizes a serem adotadas no âmbito do COMAER, visando a melhoria contínua da segurança operacional na prestação dos serviços de navegação aérea, o Comandante da Aeronáutica editou a DCA 63-5 que se constitui no Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER).

### 3 ATRIBUIÇÕES

De acordo com o previsto no PSOE-COMAER, em relação à segurança operacional, é responsabilidade da ASOCEA:

- a) exercer a vigilância na prestação dos serviços de navegação aérea por intermédio de inspeções de segurança operacional nos PSNA e outras atividades de vigilância, com o objetivo de verificar se permanecem cumprindo com os regulamentos emitidos pelo DECEA, após sua homologação, incluindo a avaliação de seus SMS;
- b) coordenar e controlar as atividades de inspeção de segurança operacional no serviço de navegação aérea, devendo para isso contar com um quadro de inspetores habilitados para esse fim;
- c) estabelecer o Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea, definindo os objetivos e as ações estratégicas em prol da segurança operacional da aviação civil;
- d) estabelecer e implementar processos e procedimentos de vigilância continuada, incluindo inspeções, auditorias e monitoramentos, com o objetivo de verificar a manutenção do cumprimento dos requisitos e dos níveis adequados de segurança operacional pelos detentores de licenças, certificados, homologações, autorizações, outorgas ou aprovações; e
- e) priorizar a vigilância continuada nos provedores de serviços de navegação aérea a partir de análises de riscos à segurança operacional.

#### 4 OBJETIVOS DE CONTRIBUIÇÃO

**4.1** Considerando a expectativa de crescimento do tráfego aéreo e a necessidade da melhoria contínua do desempenho da segurança operacional, torna-se premente um planejamento proativo apoiado em objetivos.

**4.2** Este Programa deve contribuir para que seja alcançado o objetivo do Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, aprovado pelo Comitê de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira, que é o de “reduzir os acidentes e incidentes em todos os segmentos da aviação civil, buscando mitigar os riscos de modo a preservar vidas humanas”.

**4.3** Para tanto, o Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira estabelece uma estratégia para melhorar a segurança operacional do país e define os objetivos, metas e desempenho do Brasil (Anexo A).

**4.4** Desse modo, este Programa define os seguintes objetivos para a ASOCEA, que irão contribuir para o alcance dos objetivos e metas do Estado Brasileiro:

Objetivos do Estado Brasileiro	Objetivos da ASOCEA
1. Aprimorar a segurança operacional do transporte aéreo regular da aviação civil brasileira.	1. Aprimorar a segurança operacional dos PSNA.
2. Aperfeiçoar a capacidade de supervisão da segurança operacional do Estado brasileiro.	2. Aperfeiçoar a capacidade de vigilância da segurança operacional do Serviço de Navegação Aérea.
3. Melhorar a implementação do Programa de Segurança Operacional do Estado.	3. Melhorar a implementação do Programa de Vigilância de Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea.
4. Aprimorar o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMS) nos Provedores de Serviço.	4. Aprimorar os processos das inspeções no Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMS) dos Provedores de Serviço.
5. Reduzir o número de ocorrências categorizadas como “alto risco operacional” na operação 135 (Táxi Aéreo) e na aviação privada.	Este será atendido pelos demais objetivos da ASOCEA.

**4.5** Para se avaliar o quanto a ASOCEA estará próxima de atingir seus objetivos, é necessário o estabelecimento de indicadores e metas.

**4.6** Os indicadores são parâmetros baseados em dados utilizados para monitorar e avaliar o desempenho de segurança operacional.

**4.7** Por sua vez, as metas são os valores desejados dos indicadores de desempenho em um dado período.

**4.8** Do mesmo modo que no estabelecimento dos objetivos, os indicadores e metas a serem definidos devem estar relacionados com os do Plano Nacional de Segurança Operacional para



a Aviação Civil Brasileira, aprovado pelo Comitê de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira (Anexo A).

**4.9** Assim, abaixo encontram-se listados os indicadores e metas da ASOCEA para se atingir seus objetivos estabelecidos em 4.4:

Objetivo 1: Aprimorar a segurança operacional dos provedores de serviços de navegação aérea.

INDICADORES	VALORES EM 2022	METAS
1. Porcentagem média de conformidades dos PSNA com as normas do DECEA.	97,67	97,80%
2. Porcentagem média de conformidades dos PSNA responsáveis por ACC, APP e TWR com as normas do DECEA.	98,67	98,80%
3. Porcentagem média de conformidades dos PSNA responsáveis por Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) com as normas do DECEA.	96,36%	96,50%

Objetivo 2: Aperfeiçoar a capacidade de vigilância da segurança operacional do serviço de navegação aérea.

INDICADORES	VALORES EM 2022	METAS
4. Porcentagem de perguntas dos protocolos ANS, PEL e AGA, classificadas como EC-7 e EC-8, aplicadas na ASOCEA, devidamente evidenciadas no Self Assessment do USOAP CMA da OACI.	90%	Atingir 100% na próxima auditoria da OACI.

Objetivo 3: Melhorar a implementação do Programa de Vigilância de Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea.

INDICADORES	VALORES EM 2022	METAS
5. Porcentagem de perguntas dos protocolos ANS, PEL e AGA, classificadas como EC-4 e EC-5, aplicadas na ASOCEA, devidamente evidenciadas no <i>Self Assessment</i> do USOAP CMA da OACI.	90%	Atingir 100% na próxima auditoria da OACI.
6. Porcentagem de perguntas do Protocolo SSP, relacionadas com os processos de vigilância da	25%	Atingir 100% na próxima auditoria da OACI.

segurança operacional da ASOCEA, devidamente evidenciadas no <i>Self Assessment</i> do USOAP CMA da OACI, classificadas como, pelo menos, Nível 3 de Maturidade (Presente e Efetivo) pelo Estado brasileiro.		
--	--	--

Objetivo 4: Apoiar a implementação do SGSO nos provedores de serviços de navegação aérea, visando seu uso como ferramenta de melhoria do desempenho da segurança operacional.

INDICADORES	VALORES EM 2022	METAS
7. Porcentagem média de conformidade dos PSNA, com SGSO (SMS) maduro, com as normas do DECEA na área SGSO (SMS).	99%	99,0%.

## 5 AÇÕES ESTRATÉGICAS

**5.1** Com o intuito de organizar os esforços para alcançar as metas e, desse modo, atingir os objetivos pretendidos, são estabelecidas ações estratégicas em relação à segurança operacional da aviação civil brasileira.

**5.2** Para cada objetivo da ASOCEA, são desenvolvidas ações estratégicas que contribuirão para o alcance das metas e, conseqüentemente, à melhoria da segurança operacional na prestação dos serviços de navegação aérea.

**5.3** São as seguintes ações estratégicas:

OBJETIVOS	AÇÕES ESTRATÉGICAS
1. Aprimorar a segurança operacional dos provedores de serviços de navegação aérea.	1. Introduzir o conceito de gerenciamento do risco de segurança (SRM) no planejamento anual das atividades de vigilância da ASOCEA, conforme orientações contidas no Doc 9859 da OACI. 2. Aperfeiçoar o sistema informatizado de gerenciamento das inspeções de segurança operacional nos PSNA. 3. Aperfeiçoar a formação, treinamento e vigilância dos INSPCEA. 4. Desenvolver a capacidade de gerenciar os PAC dos PSNA. 5. Aperfeiçoar os processos de notificação de infração.
2. Aperfeiçoar a capacidade de vigilância da segurança operacional do serviço de navegação aérea.	6. Desenvolver a capacidade de autoavaliação da ASOCEA em relação aos protocolos da OACI de EC-7.
3. Melhorar a implementação do Programa de Vigilância de Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea.	7. Aprimorar o conhecimento em SSP da ASOCEA. 8. Enfatizar a análise das não conformidades das SSP <i>Foundation</i> PQ do protocolo ANS USOAP CMA OACI, classificadas com EC 7, e adotar soluções para eliminá-las. 9. Adotar as providências constantes no Capítulo 8 do Doc 9859 da OACI – <i>Safety Management Manual (SMM)</i> .
4. Aprimorar o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMS) nos Provedores de Serviço.	10. Aperfeiçoar a capacidade de vigilância na área SMS- 11. Priorizar as inspeções e outras atividades de vigilância nos PSNA que estejam com SMS maduro.

## 6 INDICADORES DA ASOCEA

**6.1** Para inspecionar os PSNA, a ASOCEA elabora, anualmente, um Plano de Inspeções.

**6.2** Este Plano é baseado na periodicidade estabelecida pela ICA 121-13/2021, na qual os PSNA classificados como de classe 1 são inspecionados de três em três anos, os de classe 2 de quatro em quatro anos e os de classe 3 de cinco em cinco anos.

**6.3** Deste modo, com o objetivo de aferir o cumprimento dos Planos Anuais e da periodicidade das inspeções nos PSNA, a ASOCEA estabeleceu os seguintes indicadores:

- a) média móvel dos últimos cinco anos do percentual de inspeções realizadas em relação ao total de inspeções programadas no Plano Anual de Inspeções da ASOCEA;
- b) média móvel dos últimos cinco anos do percentual de PSNA Classe 1 inspecionados dentro do ciclo de três em três anos;
- c) média móvel dos últimos cinco anos do percentual de PSNA Classe 2 inspecionados dentro do ciclo de quatro em quatro anos; e
- d) média móvel dos últimos cinco anos do percentual de PSNA Classe 3 inspecionados dentro do ciclo de cinco em cinco anos.

**6.4** A tabela a seguir apresenta os valores dos indicadores de segurança operacional, estabelecidos em 8.3, assim como as metas para a melhoria contínua até 2025:

<b>Indicador</b>	<b>Valor em 2022</b>	<b>Meta para 2025</b>
(a)	64,67%	70%.
(b)	95,45%	95%.
(c)	93,08%	90%
(d)	85,61%	85%.

## 7 DEMAIS INDICADORES

**7.1** Além dos indicadores estabelecidos no item 4 com a finalidade de contribuir para o alcance dos Objetivos e Metas do Estado Brasileiro, ficam instituídos os seguintes indicadores para que a ASOCEA monitore o desempenho de segurança operacional da vigilância da navegação aérea:

- a) percentual médio da quantidade de requisitos regulamentares aplicáveis, observados como conformes nas inspeções realizadas nos PSNA Classe 1, conforme definido na ICA 121-13/2021, computando-se a mais recente inspeção realizada em cada provedor;
- b) percentual médio da quantidade de requisitos regulamentares aplicáveis, observados como conformes nas inspeções realizadas nos PSNA Classe 2, conforme definido na ICA 121-13/2021, computando-se a mais recente inspeção realizada em cada provedor;
- c) percentual médio da quantidade de requisitos regulamentares aplicáveis, observados como conformes nas inspeções realizadas nos PSNA Classe 3, conforme definido na ICA 121-13/2021, computando-se a mais recente inspeção realizada em cada provedor; e
- d) percentual médio da quantidade de requisitos regulamentares aplicáveis em cada um dos serviços de AIS, ATS, CNS e MET, observados como conformes nas inspeções realizadas nos PSNA, computando-se a mais recente inspeção realizada em cada provedor.

**7.2** A tabela a seguir apresenta os valores dos indicadores de segurança operacional, estabelecidos em 7.1, assim como as metas para a melhoria contínua até 2025:

<b>Indicador</b>	<b>Valor em 2022</b>	<b>Meta para 2025</b>
<b>(a)</b>	<b>98,67%</b>	98,80%.
<b>(b)</b>	<b>97,51%</b>	97,70%.
<b>(c)</b>	<b>96,36%</b>	96.50%.
<b>(d) AIS</b>	<b>98,48%</b>	98,60%.
<b>(d) ATS</b>	<b>97,17%</b>	97,30%.
<b>(d) CNS</b>	<b>97,13%</b>	97,30%.
<b>(d) MET</b>	<b>97,00%</b>	97,20%.
<b>SMS</b>	<b>99,09%</b>	99,00%

## **8 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**8.1** A ASOCEA deverá estabelecer procedimentos para monitorar de forma contínua o cumprimento dos objetivos e metas definidos nesta Instrução, bem como adotar providências para corrigir tendências não desejáveis.

**8.2** Esse monitoramento deverá ser registrado e seus resultados farão parte do Relatório Anual de Análise de Desempenho do SISCEAB, elaborado pela ASOCEA.

**8.3** A ASOCEA deverá propor uma revisão desta Instrução sempre que for necessário, com o objetivo de mantê-la alinhada com o Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira e com a evolução dos conceitos de segurança operacional em âmbito nacional e internacional.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo. Inspeções de Segurança Operacional e de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro: **ICA 121-13**. Brasília: [s.n.], 2021.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica e Agência Nacional de Aviação Civil. Portaria Conjunta nº 2, de 20 de dezembro de 2017. Aprova o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil: **PSO-BR**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, n. 245, 22 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Gabinete do Comandante, Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER). **DCA 63-5**. [Brasília-DF], 2018.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. ATA da 4ª reunião do Comitê de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira, de 27 de fevereiro de 2023. Aprova o Plano Nacional de Segurança Operacional para a Aviação Civil. **PNSO-BR**.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (OACI). *Safety Managementt*. **Annex 19 2<sup>nd</sup> Edition**. [Montreal], 2016.

\_\_\_\_\_. International Civil Aviation Organization (OACI). *Safety Oversight Manual, Part A, The Establishment and Management of a State Safety Oversight System*. **Doc 9734 3<sup>rd</sup> Edition**. [Montreal], 2017.

\_\_\_\_\_. International Civil Aviation Organization (OACI). *Safety Management Manual*. **Doc 9859 4<sup>th</sup> Edition**. [Montreal], 2018..

### Anexo A - Plano de Objetivos e Metas do Estado Brasileiro

#### Objetivo 1 - Aprimorar a segurança operacional do transporte aéreo regular da aviação civil brasileira

Meta		Indicador	
1.1	No período de 2023 até 2025, manter o Indicador 1.1a em um patamar igual ou inferior ao do Indicador 1.1b.	1.1a	Média móvel dos últimos 5 anos, do número de <u>acidentes</u> anuais, por milhão de decolagens, envolvendo <u>aeronaves do transporte aéreo regular brasileiro</u> , com peso máximo de decolagem <u>acima de 5.700 kgf.</u>
		1.1b	Média no período de 2015 a 2019 da quantidade de <u>acidentes</u> , por milhão de decolagens, envolvendo aeronaves de transporte aéreo regular dos <u>Estados do Grupo 1 do Conselho da OACI</u> , com peso máximo de decolagem <u>acima de 5700 kgf.</u>
1.2	No período de 2023 até 2025, manter o Indicador 1.2a em um patamar igual ou inferior ao do Indicador 1.2b.	1.2a	Média móvel dos últimos 5 anos, do número de <u>acidentes anuais com fatalidades</u> , por milhão de decolagens, envolvendo aeronaves do <u>transporte aéreo regular brasileiro</u> , com peso máximo de decolagem <u>acima de 5700 kgf.</u>
		1.2b	Média no período de 2015 a 2019 da quantidade de <u>acidentes com fatalidades</u> , por milhão de decolagens, envolvendo aeronaves de <u>transporte aéreo regular dos Estados do Grupo 1 do Conselho da OACI</u> , com peso máximo de decolagem <u>acima de 5700 kgf.</u>

#### Objetivo 2 - Aperfeiçoar a capacidade de supervisão da segurança operacional do Estado brasileiro

Meta		Indicador	
2.1	No período de 2023 até 2025, manter o Indicador 2.1 acima de 92%.	2.1	Porcentagem do número de perguntas do protocolo USOAP CMA da ICAO respondidas como satisfatórias pelo Estado brasileiro no <i>Self Assessment</i> por número de questões de protocolo aplicáveis.



**Continuação do Anexo A - Plano de Objetivos e Metas do Estado Brasileiro**

**Objetivo 3 - Melhorar a Implementação do Programa de Segurança Operacional do Estado**

Meta		Indicador	
3.1	Atingir 100% no indicador 3.1 até 2025	3.1	Porcentagem de perguntas aplicáveis avaliadas com nível de maturidade “Present” respondidas no <i>self assessment</i> relativo ao ICAO SSP Implementation Assessment (SSPIA)
3.2	Atingir 75% no Indicador 3.2 até 2025	3.2	Porcentagem de perguntas aplicáveis avaliadas com nível de maturidade “Present and effective” respondidas no self assessment relativo ao ICAO SSP Implementation Assessment (SSPIA)

**Objetivo 4 - Aprimorar o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMS) nos Provedores de Serviço.**

Meta		Indicador	
4.1	Até 2025, aprimorar o nível de operacionalidade dos SMS dos PSAC e PSNA, mantendo uma tendência positiva para os indicadores 4.1a e 4.1b, tendo como referência o ano de 2022.	4.1a	Porcentagem de questões avaliadas anualmente no nível “Operacional” ou no nível “Efetivo”, considerando como base o total de avaliações de SMS de PSAC.
		4.1b	Porcentagem de questões avaliadas anualmente no nível “Operacional” ou no nível “Efetivo”, considerando como base o total de avaliações de SMS de PSNA.

**Objetivo 5 - Reduzir o número de ocorrências categorizadas como “alto risco operacional” na operação 135 (Táxi Aéreo) e na aviação privada.**

Meta		Indicador	
5.1	Para o grupo composto pela operação 135 e pela aviação privada, manter o indicador 5.1 em um patamar inferior à média das respectivas taxas no período de 2018 a 2022, com uma tendência decrescente entre 2023 e 2025.	5.1	Média móvel dos últimos cinco anos da taxa de número de acidentes anuais por 10 <sup>5</sup> horas de voo.