

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-6

**INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIAS
AERONÁUTICAS COM AERONAVES
MILITARES**

2013

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



INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS

NSCA 3-6

INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIAS
AERONÁUTICAS COM AERONAVES
MILITARES

2013



**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**

PORTARIA Nº 2301GC3, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2013.

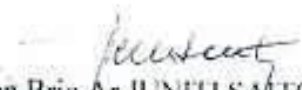
Aprova a reedição da NSCA 3-6 que dispõe sobre a Investigação de Ocorrências Aeronáuticas com Aeronaves Militares.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, de acordo com o previsto nos incisos I e XIV, do Art. 23, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da NSCA 3-6 "INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS COM AERONAVES MILITARES".

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria EMAER Nº 67/CEN, de 31 de outubro de 2008, publicada no Diário Oficial da União nº 224, de 18 de novembro de 2008, Seção 1, página 10, e no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 26, de 06 de fevereiro de 2009.


Ten Brig Ar JUNIHO SAITO
Comandante da Aeronáutica

(Publicado no BCA nº 248 de 30 de Dezembro de 2013).

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1	FINALIDADE	7
1.2	AMPARO LEGAL	7
1.3	ÂMBITO	7
1.4	RESPONSABILIDADE	7
1.5	DEFINIÇÕES	8
2	INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS	14
2.1	FINALIDADE	14
2.2	INÍCIO DO PROCESSO	14
2.3	NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA	15
2.4	CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA	15
2.5	MEIOS PARA A NOTIFICAÇÃO E A CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS	16
2.6	COMUNICAÇÃO AO PÚBLICO	16
2.7	OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS	16
3	PROCEDIMENTOS GERAIS DE INVESTIGAÇÃO	17
3.1	AÇÃO INICIAL	17
3.2	PRESERVAÇÃO DE INDÍCIOS E EVIDÊNCIAS	18
3.3	GUARDA, REMOÇÃO E PRESERVAÇÃO DE DESTROÇOS.....	19
3.4	INUTILIZAÇÃO E MARCAÇÃO DE DESTROÇOS	20
3.5	TRATAMENTO DA INFORMAÇÃO	20
3.6	LEITURA E USO DOS DADOS DOS GRAVADORES DE VOO	21
3.7	USO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA PARA A INVESTIGAÇÃO	22
4	ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES	23
4.1	COMANDO INVESTIGADOR	23
4.2	PRESIDENTE DA COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA (CIOA).....	23
4.3	COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA (CIOA) ..	24
4.4	INVESTIGADOR-ENCARREGADO	24
4.5	CADEIA DE COMANDO DE INVESTIGAÇÃO (CCI)	25
5	ORGANIZAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO	26
5.1	PROCEDIMENTOS INICIAIS	26
5.2	CONSTITUIÇÃO DA CIOA.....	26
5.3	INVESTIGAÇÃO DO FATOR HUMANO	28
5.4	INVESTIGAÇÃO DO FATOR OPERACIONAL.....	29
5.5	INVESTIGAÇÃO DO FATOR MATERIAL	29
5.6	ATIVIDADE DE PESQUISA	29
5.7	OBRIGATORIEDADE DA INVESTIGAÇÃO	30
5.8	COMPETÊNCIA DA INVESTIGAÇÃO	31
6	REGISTROS E RELATÓRIO FINAL	35
6.1	GENERALIDADES	35
6.2	REGISTRO DE AÇÃO INICIAL (RAI)	35
6.3	REGISTRO PRELIMINAR (RP)	36
6.4	RELATÓRIO FINAL (RF).....	38
6.5	GRAU DE SIGILO	39
7	DISPOSIÇÕES GERAIS	40
7.1	APOIO	40

7.2	TRANSPORTE AÉREO DE INVESTIGADORES	40
7.3	CUSTOS DA INVESTIGAÇÃO	40
7.4	LEVANTAMENTO DE CUSTOS DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS.....	41
7.5	INSPEÇÃO DE SAÚDE APÓS OCORRÊNCIA AERONÁUTICA.....	41
7.6	LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA.....	41
7.7	OUTRAS INVESTIGAÇÕES.....	42
7.8	OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS COM ENVOLVIMENTO ILÍCITO	42
7.9	SUSPENSÃO DAS ATIVIDADES AÉREAS.....	43
7.10	CONCLUSÃO DE INVESTIGAÇÃO.....	43
7.11	REABERTURA DE INVESTIGAÇÃO	43
7.12	TRANSPORTE DE SOBREVIVENTES.....	43
7.13	DESTINAÇÃO DE RESTOS MORTAIS	43
7.14	TREINAMENTO DE PESSOAL.....	44
8	RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)	45
8.1	SISTEMÁTICA.....	45
8.2	CUMPRIMENTO.....	45
8.3	ACOMPANHAMENTO	45
8.4	ACOMPANHAMENTO	45
8.5	ELABORAÇÃO	46
8.6	CONTEÚDO	46
8.7	PRAZOS PARA O CUMPRIMENTO.....	46
9	RESPONSABILIDADES.....	47
9.1	DOS PRESIDENTES, DIRETORES, COMANDANTES E CHEFES DAS ORGANIZAÇÕES DO COMAER.....	47
9.2	DOS ELOS SIPAER	47
9.3	DO CENIPA.....	47
10	DISPOSIÇÕES FINAIS.....	48
	REFERÊNCIAS.....	49
	ANEXO 1 – CCI PARA INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO E AERONAVE MILITAR ESTRANGEIRA	50
	ANEXO 2 – CCI DE AERONAVES DO COMAER.....	51

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Norma tem por finalidade estabelecer protocolos, responsabilidades e atribuições referentes às investigações de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico e ocorrência de solo com aeronaves militares, 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).

NOTA – Aplica-se a esta Norma o prescrito na Diretriz de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos na Aviação Militar Brasileira, aprovada pela Portaria Normativa nº 3.005/MD, de 14 de novembro de 2012 e suas modificações.

1.2 AMPARO LEGAL

1.2.1 O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) integra a infraestrutura aeronáutica, conforme o disposto no artigo 25 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

1.2.2 Compete ao 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 Militar, de acordo com a competência estabelecida pelo § 3º do artigo 1º; artigo 12; inciso V do artigo 25 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, de 9 de junho de 1999”.

1.3 ÂMBITO

1.3.1 A presente Norma aplica-se a todas as organizações do Comando da Aeronáutica.

1.3.2 Quando da ativação da Estrutura Militar de Defesa (Etta Mi D) a estrutura e as atribuições do SIPAER serão estabelecidas em documento específico, não sendo aplicáveis os dispositivos desta Norma.

1.4 RESPONSABILIDADE

1.4.1 De acordo com o disposto no artigo 87 da Lei nº 7.565, “ 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 como com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro”.

1.4.2 Como consequência, compete ao Comandante, Chefe ou Diretor das organizações militares mencionadas nesta Norma, a responsabilidade pela observância dos dispositivos aqui estabelecidos.

1.5 DEFINIÇÕES

Os termos e expressões empregados nesta Norma sistêmica têm seu significado consagrado no vernáculo, no Glossário das Forças Armadas (MD35-G-1), no Glossário do Comando da Aeronáutica (MCA 10-4), no Manual de Abreviaturas e Símbolos da Aeronáutica (MCA 10-3), no Glossário do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (MCA 3-1) ou conforme explicitado a seguir.

1.5.1 AÇÃO INICIAL

Medidas preliminares realizadas no local de uma ocorrência aeronáutica, de acordo com técnicas específicas, e por pessoal habilitado, tendo por objetivo, entre outros: a coleta e/ou confirmação de dados; a preservação de indícios; a apuração inicial de danos causados à aeronave, ou pela aeronave, e o levantamento de outras informações necessárias ao processo de investigação.

NOTA – Caso não haja elementos importantes a serem coletados no sítio da ocorrência, o Comando Investigador poderá dispensar o deslocamento do investigador para aquele local.

1.5.2 ACIDENTE AERONÁUTICO

Ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave – que, no caso de aeronave tripulada, se dê entre o momento em que qualquer 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, se dê entre o momento em que a aeronave está pronta para se movimentar com o propósito de voar, até o momento em que cessa a sua movimentação ao final do voo e seu sistema principal de propulsão é desligado – na qual, pelo menos, uma das situações abaixo ocorra:

1.5.2.1 Uma pessoa sofra lesões fatais ou graves como resultado de:

- a) Estar na aeronave;
- b) Contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou
- c) Exposição direta ao sopro de hélice, rotor ou escapamento de jato, ou às suas consequências.

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

NOTA 2 – As lesões decorrentes de um acidente aeronáutico que resultem em óbito até 30 dias após a data da ocorrência são consideradas lesões fatais.

1.5.2.1.1 Aeronave sofra dano ou falha estrutural que:

- a) afete adversamente a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; e

- b) normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.

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

1.5.2.1.2 Aeronave seja considerada desaparecida ou esteja em local inacessível.

NOTA 4 – Uma aeronave será considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem suspensas e os destroços não forem encontrados.

NOTA 5 – Em voos de ensaio experimental com aeronaves militares, não serão classificadas como acidente aeronáutico as ocorrências relacionadas diretamente ao objetivo do ensaio, ficando o estabelecimento desta relação a cargo do Comando Investigador, após análise preliminar do evento e da documentação técnica que suporte o referido ensaio.

1.5.3 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, apta a transportar coisas ou pessoas.

1.5.4 CADEIA DE COMANDO DE INVESTIGAÇÃO (CCI)

Organizações Militares do COMAER envolvidas no processo de investigação de acidente aeronáutico, de incidente aeronáutico grave, de incidente aeronáutico e de ocorrência de solo, que têm a responsabilidade de avaliar, opinar e adotar medidas corretivas decorrentes da investigação de uma ocorrência aeronáutica.

1.5.5 COMANDO INVESTIGADOR (CI)

Organização Militar (OM) que designa a CIOA. Igualmente, esta organização designa o Investigador-Encarregado para as ocorrências que não requeiram a constituição de uma CIOA.

1.5.6 COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA (CIOA)

Grupo de pessoas designadas, em caráter temporário, pelo Comando Investigador, de acordo com suas qualificações técnico-profissionais, para investigar uma ocorrência aeronáutica, devendo ser adequado às características da ocorrência.

1.5.7 CONFIRMAÇÃO DA OCORRÊNCIA

Ação formal do CI no sentido de confirmar a consumação de uma ocorrência aeronáutica, ou ocorrência anormal, à Cadeia de Comando de Investigação (CCI), ratificando ou retificando as informações veiculadas previamente pela respectiva notificação.

1.5.8 ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

Aspectos, condições e situações observadas e consideradas como de interesse para avaliação e análise em uma investigação de uma ocorrência aeronáutica.

1.5.9 ELO-SIPAER

Órgão, setor ou cargo, dentro da estrutura das organizações, responsável pelo trato dos assuntos de segurança de voo no âmbito do SIPAER.

1.5.10 FATOR CONTRIBUINTE

Condição (ato, fato ou combinação deles) ou dedução hipotética que, aliada a outras, em sequência ou como consequência, conduz à ocorrência de um acidente aeronáutico, de um incidente aeronáutico grave, de um incidente aeronáutico, de uma ocorrência de solo, ou que contribui para o agravamento de suas consequências.

1.5.11 INCIDENTE AERONÁUTICO

Toda ocorrência aeronáutica relacionada com a operação de uma aeronave que não chegue a se caracterizar como um acidente aeronáutico, mas que afete ou possa afetar a segurança da operação.

1.5.12 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE

Incidente aeronáutico envolvendo circunstâncias que indiquem que houve elevado potencial de risco de acidente relacionado à operação da aeronave e que:

- no caso de aeronave tripulada, tenha ocorrido 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, tenha ocorrido 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.

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

NOTA – Há uma lista de exemplos de ocorrências aeronáuticas, no Manual de Investigação SIPAER (MCA 3-6), que podem ser classificadas como incidente grave.

1.5.13 INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO

Todo incidente aeronáutico envolvendo tráfego aéreo que constitua risco para as aeronaves e que esteja 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.

1.5.14 INVESTIGADOR-ENCARREGADO

Profissional credenciado pelo SIPAER como Oficial de Segurança de Voo (OSV) ou Agente de Segurança de voo (ASV) 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 coordenação dos trabalhos de uma comissão de investigação de ocorrência aeronáutica.

1.5.15 LAUDO TÉCNICO

Documento destinado a registrar os resultados provenientes de exames, testes e análises realizados em item ou material aeronáutico que possa ter contribuído para uma ocorrência aeronáutica. O laudo técnico será confeccionado por profissional qualificado pertencente ao Parque de Material Aeronáutico (PAMA) central do projeto da aeronave envolvida na ocorrência.

1.5.16 LESÕES GRAVES

Lesão resultante de uma ocorrência aeronáutica que caracteriza um acidente aeronáutico, e que:

- a) requeira hospitalização superior a 48 horas, até o sétimo dia subsequente à ocorrência;
- b) resulte em fratura de qualquer osso (exceto fraturas simples dos dedos das mãos, dedos dos pés e do nariz);
- c) envolva lacerações que causem hemorragia severa, danos em nervos, músculos ou tendões;
- d) envolva lesões em qualquer órgão interno;
- e) envolva queimaduras de segundo ou terceiro grau, ou qualquer queimadura que afete mais de 5% da superfície corporal do indivíduo; ou
- f) envolva exposição comprovada a substâncias infecciosas ou a radiações prejudiciais.

1.5.17 NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA

É a ação formal executada por um Elo-SIPAER, de comunicar uma ocorrência aeronáutica de interesse do Sistema, à CCI, à Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico (DIRMAB), ao PAMA responsável pelo projeto da aeronave e ao CENIPA.

1.5.18 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

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

NOTA – Para efeito das normas do SIPAER, incidentes de tráfego aéreo que não forem classificados como incidentes aeronáuticos graves serão de competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

1.5.19 OCORRÊNCIA ANORMAL

Circunstância que não chega a configurar uma ocorrência aeronáutica e na qual a aeronave, seus sistemas, equipamentos ou componentes não funcionam, ou não são operados de acordo com as condições previstas, exigindo a adoção de medidas técnicas corretivas. A ocorrência anormal não será investigada pelo SIPAER.

NOTA – A ocorrência anormal não será investigada pelo SIPAER.

1.5.20 OCORRÊNCIA DE SOLO

Toda ocorrência, envolvendo aeronave no solo, do qual resulte dano ou lesão, desde que não haja intenção de realizar voo, ou, havendo esta intenção, o(s) fato(s) motivador(es) esteja(m) diretamente relacionado(s) aos serviços de rampa, aí incluídos os de apoio e infraestrutura aeroportuários, e não tenha(m) tido qualquer contribuição da movimentação da aeronave por meios próprios ou da operação de qualquer um de seus sistemas.

NOTA – Para ser caracterizada uma ocorrência de solo, a intenção de realizar voo não poderá estar presente. Caso haja a intenção de voo, a ocorrência aeronáutica será considerada uma ocorrência de solo caso seja consumada antes do início dos procedimentos para a partida do(s) motor(es) ou o fechamento da(s) porta(s) da aeronave, o que ocorrer primeiro, e após o corte do(s) motor(es), a parada total das pás do rotor ou a abertura da(s) porta(s) da aeronave, o que ocorrer por último.

1.5.21 OPERADOR DE AERONAVE

OM responsável pela operação da aeronave.

1.5.22 PRESIDENTE DA CIOA

Oficial superior, preferencialmente com Curso de Segurança de Voo, responsável pela condução dos trabalhos da CIOA.

1.5.23 PROPOSTA DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (PRSV)

Medida de caráter preventivo ou corretivo que um Elo-SIPAER propõe a uma OM situada em nível superior na Cadeia de Comando, ou outra OM que não pertença à sua Cadeia de Comando, visando eliminar ou mitigar o risco decorrente de uma condição latente ou de uma falha ativa.

1.5.24 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)

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

1.5.25 REGISTRO DE AÇÃO INICIAL (RAI)

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

1.5.26 REGISTRO PRELIMINAR (RP)

É o registro de natureza preliminar, que não se caracteriza como a conclusão oficial do SIPAER, no qual constam os elementos iniciais da investigação e as primeiras ações corretivas e ou mitigadoras, quando pertinentes.

1.5.27 RELATÓRIO FINAL (RF)

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

1.5.28 RISCO CRÍTICO

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.

NOTA – Será classificado como Incidente Grave pelo CENIPA.

1.5.29 RISCO POTENCIAL

Condição na qual a proximidade entre aeronaves, ou entre aeronaves e obstáculos, tenha resultado em separação menor que o mínimo estabelecido pelas normas vigentes sem, contudo, atingir a condição de risco crítico.

NOTA – Quando as informações disponíveis não permitirem a determinação do nível e comprometimento da segurança dos tráfegos envolvidos em uma ocorrência, o mesmo será classificado como Risco Potencial.

1.5.30 TIPO DE OCORRÊNCIA

Classificação atribuída às ocorrências de interesse do SIPAER, conforme as características do primeiro evento na sequência de suas formações. Os procedimentos para a seleção do tipo de ocorrência bem como a taxonomia empregada pelo SIPAER estão dispostos no Manual de Investigação do SIPAER.

2 INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

2.1 FINALIDADE

2.1.1 As investigações de que trata esta Norma têm como única finalidade a prevenção de acidentes aeronáuticos, por meio da identificação dos fatores contribuintes presentes, direta ou indiretamente, na ocorrência investigada, e emissão de RSV que possibilitarão 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 uma ocorrência aeronáutica é uma ferramenta reativa indispensável para a segurança de voo, mas, em razão da limitação de recursos humanos e materiais, é necessário 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 nessa investigação, em face da relação custo-benefício.

2.1.5 Não é objetivo da investigação a quantificação do grau de contribuição dos fatores contribuintes e das variáveis que condicionaram o desempenho humano, sejam elas individuais, psicossociais ou organizacionais.

2.2 INÍCIO DO PROCESSO

2.2.1 Para que tenha início um processo de investigação, é necessário que a Organização Militar responsável pela investigação tome conhecimento da ocorrência aeronáutica.

2.2.2 Para tanto, sempre que houver qualquer ocorrência aeronáutica, deverá ser confeccionada uma notificação, por meio do preenchimento, por qualquer Elo-SIPAER, da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência para aeronave militar (FNCO 05M), disponível nas páginas eletrônicas do CENIPA.

2.2.3 Apesar de qualquer Elo-SIPAER poder preencher a ficha de notificação e confirmação de ocorrência, será mais eficiente que a Organização Militar da aeronave envolvida na ocorrência confeccione o formulário e envie imediatamente à CCI, à DIRMAB e ao CENIPA, além do PAMA central do projeto.

2.2.4 As ocorrências aeronáuticas serão preliminarmente classificadas pelo Elo-SIPAER que confeccionou a ficha de notificação, porém a confirmação dessa classificação será feita pelo Comando Investigador, e poderá ser reclassificada por qualquer elo superior da CCI.

2.2.5 Caberá ao Comando Investigador responsável confirmar, formalmente, o acontecimento de qualquer ocorrência aeronáutica à CCI, ratificando, complementando, retificando e/ou refutando as informações previamente veiculadas pela respectiva notificação.

2.2.6 O CENIPA poderá retificar qualquer informação contida na FNCO 05 M, visando à melhoria da segurança de voo.

2.2.7 Em território brasileiro, por determinação legal, 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, à autoridade aeronáutica mais próxima do local da ocorrência.

2.2.8 As comunicações de ocorrências aeronáuticas tratadas nesta Norma poderão ser classificadas como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico, ocorrência de solo, ou ainda poderão ser arquivadas, após serem analisadas pelo Comando Investigador, caso não se caracterizem como ocorrência aeronáutica.

2.3 NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

2.3.1 Ainda que não se disponha de informações suficientes para o preenchimento de todos os campos previstos na FNCO 05M, o responsável pela notificação não deverá retardar o seu envio, desde que estejam disponíveis as informações relativas aos campos assinalados como obrigatórios.

2.3.2 A notificação pode ser produzida e emitida por qualquer indivíduo ou organização. No entanto, necessitará da confirmação do Comando Investigador para que o processo de investigação seja formalmente iniciado.

2.3.3 Ocorrências aeronáuticas com elevado índice de repetitividade (colisão com fauna, incidência de raio laser, colisão com balão), por não trazerem novos ensinamentos para a prevenção, deverão ser apenas notificados por meio de formulário específico adotado pelo SIPAER, não cabendo a confecção da FNCO 05M. No entanto, caso a CCI ou o CENIPA julgue oportuna a investigação, em função do risco, o processo poderá ser realizado de forma completa.

2.3.4 A notificação deve ser feita imediatamente após a ocorrência do evento, por meio do preenchimento da FNCO 05M.

NOTA – O CENIPA deverá ser imediatamente informado quando um acidente aeronáutico ou um incidente aeronáutico grave ocorrer com uma aeronave militar, visando à possibilidade de apoio e assessoramento à equipe que irá realizar a Ação Inicial.

2.4 CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

2.4.1 Caberá ao Comando Investigador, por meio da confirmação, proceder à ratificação e à complementação das informações previamente veiculadas na notificação, promovendo ainda as retificações que se fizerem necessárias.

2.4.2 A confirmação de ocorrência permite:

- a) iniciar o processo formal de investigação – em conformidade com as normas do SIPAER – ou, excepcionalmente, o registro de que a ocorrência não será investigada; e
- b) iniciar o ciclo de registro estatístico da ocorrência no âmbito do SIPAER.

2.5 MEIOS PARA A NOTIFICAÇÃO E A CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

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

2.5.2 Caso não possa ser feita a notificação, via página eletrônica do CENIPA, poderá ser utilizado o correio eletrônico, radiograma ou o fax como meio alternativo.

2.5.3 Caberá à OM a qual pertencer ou estiver sediado o Elo-SIPAER prover os meios eletrônicos necessários à veiculação das notificações e das confirmações de ocorrência aeronáutica.

2.6 COMUNICAÇÃO AO PÚBLICO

2.6.1 É prerrogativa do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER) a comunicação oficial dos dados e circunstâncias relativas à investigação de uma ocorrência envolvendo aeronave do Comando da Aeronáutica.

2.6.2 Caberá ao Elo-SIPAER responsável pela Ação Inicial informar os telefones de contato do CECOMSAER, que prestará os esclarecimentos à imprensa.

2.7 OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS

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

2.7.2 Quando se tratar de aeronave do Comando da Aeronáutica desaparecida ou possivelmente acidentada, o órgão SAR encarregado da busca e salvamento deverá remeter os SITREP (“Situation Report”) inicial e final, ao CENIPA e ao Comando Investigador.

2.7.3 Dentro de suas respectivas áreas de responsabilidade, todas as organizações do Comando da Aeronáutica devem emitir normas específicas complementares para a emissão de notificação e de confirmação de ocorrências, de modo a assegurar a presteza e a oportunidade na sua veiculação.

2.7.4 Todos os Elos-SIPAER deverão manter atualizados, junto ao CENIPA, seus endereços de correio-eletrônico e telefones, de modo a permitir a aplicação dos dispositivos constantes nesta Norma.

2.7.5 Todos os formulários específicos citados nesta Norma, bem como as instruções para o seu preenchimento, estão disponíveis nas páginas eletrônicas do CENIPA.

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

3 PROCEDIMENTOS GERAIS DE INVESTIGAÇÃO

3.1 AÇÃO INICIAL

3.1.1 A realização da Ação Inicial de ocorrência envolvendo aeronave do Comando da Aeronáutica é de responsabilidade do Elo-SIPAER do COMAER mais próximo do local da ocorrência.

3.1.2 Qualquer Comando Superior, dentro da Cadeia de Comando de Investigação (CCI), poderá avocar a responsabilidade da Ação Inicial sempre que julgar relevante para o processo de investigação.

3.1.3 A Ação Inicial de qualquer ocorrência é conduzida por, pelo menos, um profissional qualificado pelo SIPAER, conforme a NSCA 3-2 "Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER", dando origem a um Registro de Ação Inicial (RAI).

3.1.4 O profissional responsável pela Ação Inicial deverá ser devidamente qualificado pelo CENIPA para esta atividade e poderá ou não ser o Investigador-Encarregado da investigação do SIPAER.

3.1.5 O responsável pela Ação Inicial ou o Investigador-Encarregado da investigação, deve envidar esforços para comparecer ao local da ocorrência, a fim de registrar todas as informações factuais que poderão ser úteis durante a investigação.

3.1.6 Quando a ocorrência envolver aeronave que possua componentes fabricados com materiais compostos ou que estejam presentes material bélico, material químico, nuclear, bacteriológico ou qualquer outro que possa pôr em risco à saúde física ou psicológica da equipe de investigação, antes de realizar a Ação Inicial, deverão ser observados os procedimentos específicos para garantir a segurança dos investigadores, conforme previsto no MCA 3-6.

3.1.7 Quando houve a possibilidade de que a ocorrência tenha sido causada por colisão com fauna, o responsável pela Ação Inicial deverá coletar amostras de material orgânico de acordo com procedimentos estabelecidos pelo CENIPA, que providenciará a identificação de espécie(s) envolvida(s) no evento.

3.1.8 Se praticável, o responsável pela Ação Inicial deverá resgatar e conservar todo o material fotográfico confeccionado antes ou durante as operações de resgate e socorro das vítimas, a fim de coletar indícios que poderão ser perdidos pela ação das equipes de socorro, por fogo ou outro acontecimento decorrente do acidente ou incidente aeronáutico.

3.1.9 Quando for viável a chegada, em breve espaço de tempo, do profissional SIPAER no local do acidente, preferencialmente, o trabalho de remoção de corpos de vítimas deve aguardar tal condição, a fim de permitir a preservação de indícios que podem ser registrados por aquele profissional.

3.1.10 O responsável pela Ação Inicial terá acesso e controle irrestrito aos destroços e a todo material relevante, incluindo gravadores de voo, documentos, reconstituição de imagem-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, logo após as ações de resgate.

NOTA – O responsável pela Ação Inicial deverá estabelecer a coordenação necessária com outros órgãos, tais como Polícias (Federal, Militar ou Civil), Corpo de Bombeiros, Defesa Civil, DECEA, Agência Nacional de Aviação Civil, e outros.

3.1.11 O DECEA deverá preparar a reconstituição de imagem-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, quando solicitados por ele.

3.1.12 Quando a ocorrência envolver aeronave que esteja transportando cargas perigosas, antes de realizar a Ação Inicial, deverá ser providenciada a presença de especialista ou pessoa capacitada e qualificada no manuseio ou neutralização do tipo de carga, conforme previsto no MCA 3-6.

3.1.13 Quando houver danos a terceiros ou quando ocorrer lesões a qualquer pessoa, o responsável pela Ação Inicial deverá informar ao Comando Aéreo Regional (COMAR), em cuja área de jurisdição aconteceu a ocorrência, para que sejam tomadas as medidas administrativas pertinentes.

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

3.2 PRESERVAÇÃO DE INDÍCIOS E EVIDÊNCIAS

3.2.1 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, conforme estabelece o Art. 89 do CBA.

3.2.2 Quando a ocorrência for consumada fora de sítio aeroportuário e área não sujeita à administração militar, o responsável pela Ação Inicial deverá solicitar à autoridade policial o isolamento da área até a chegada do pessoal da OM do COMAER mais próxima do local da ocorrência.

3.2.3 Nas ocorrências aeronáuticas dentro da área patrimonial de um aeródromo, o operador de aeródromo deverá permitir e facilitar o ingresso e o acesso do responsável pela Ação Inicial ao local da ocorrência.

3.2.4 Nos acidentes ou incidentes ocorridos dentro da área patrimonial dos aeródromos militares, a Seção de Controle de Operações Aéreas Militares (SCOAM) será responsável pela ativação do Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA), para a coordenação das providências de resgate, socorro às vítimas, isolamento e segurança da área, a fim de preservar indícios e evidências no local da ocorrência aeronáutica.

3.2.5 Nas ocorrências aeronáuticas dentro da área patrimonial ou dentro de um raio de 8 km do centro geodésico dos aeroportos/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 indícios e evidências no local da ocorrência aeronáutica.

3.2.6 Nas ocorrências aeronáuticas fora da área patrimonial dos aeródromos civis, desprovidos de COE, o responsável pela Ação Inicial deverá solicitar as ações de isolamento e segurança do local da ocorrência aeronáutica para a autoridade policial ou de defesa civil que primeiro chegar ao local, assim que efetuado o resgate e prestados os primeiros socorros às vítimas.

3.2.7 Nos acidentes ou incidentes ocorridos dentro da área de aeródromos compartilhados, a SCOAM deve coordenar com o operador de aeródromo as atividades do PEAA, para as providências de resgate, socorro às vítimas, isolamento e segurança da área, a fim de preservar indícios e evidências no local do acidente ou incidente.

3.2.8 O responsável pela Ação Inicial deverá coordenar com as autoridades policiais e de defesa civil sobre as providências de isolamento, segurança do sítio e preservação de indícios e evidências.

3.2.9 Quando a ocorrência aeronáutica resultar em lesões a qualquer pessoa, o CI deverá adotar as medidas necessárias para instaurar a Sindicância ou Inquérito Policial Militar (IPM).

3.2.10 Qualquer investigador militar, credenciado pelo SIPAER, presente no local de um acidente ou incidente envolvendo aeronave militar, poderá adotar providências junto às autoridades policiais e de defesa civil para que sejam efetuadas as ações de isolamento, segurança do sítio e preservação de indícios e de evidências, até a chegada do responsável pela Ação Inicial.

3.3 GUARDA, REMOÇÃO E PRESERVAÇÃO DE DESTROÇOS

3.3.1 O responsável pela guarda, preservação e remoção dos destroços no local de uma ocorrência envolvendo aeronave do Comando da Aeronáutica será a organização deste Comando mais próxima do local, em coordenação com a autoridade policial da área, se necessário.

3.3.2 A remoção de aeronaves que possuam ou estejam transportando material explosivo, bélico ou similar, seus destroços ou objetos por ela transportados, deverá ser antecedida de uma inspeção, a ser realizada por equipe de militares da especialidade de armamento, qualificados em neutralização de artefatos explosivos, conforme especificado na legislação do Parque de Material Bélico de Aeronáutica (PAMB), ou por outros especialistas com qualificação semelhante reconhecida.

3.3.3 O responsável pela Ação Inicial deverá observar os procedimentos de conservação de peças, componentes, amostras e partes, as quais deverão ser acondicionadas de forma adequada, em função do tipo de dano ou contaminação sofrida durante a ocorrência e do tipo de exame ou pesquisa a ser realizado, conforme o MCA 3-6.

3.3.4 As peças, componentes (incluindo os gravadores de voo), partes e documentos que o Investigador-Encarregado tiver requisitado para análise ou encaminhamento para realização de exames e pesquisas deverão ficar guardados em lugar seguro e de acesso restrito às pessoas que compõem a CIOA, ou aquelas devidamente autorizadas pelo Investigador-Encarregado ou Presidente da CIOA.

3.3.5 A aeronave ou os seus destroços ficarão à disposição exclusiva do Investigador-Encarregado ou Presidente da CIOA, a fim de permitir a coleta de dados necessários à

investigação, devendo para isso contar com a guarda da organização do Comando da Aeronáutica.

3.3.6 No caso de ocorrência com aeronave do Comando da Aeronáutica, quando for necessário instaurar Sindicância ou Inquérito Policial Militar, o Investigador-Encarregado ou o Presidente da CIOA deverá informar ao encarregado da sindicância ou inquérito policial sobre a disponibilidade do material da investigação preservado, para que ele possa proceder aos seus trâmites legais antes do material ser descartado.

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

3.3.8 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.

3.4 INUTILIZAÇÃO E MARCAÇÃO DE DESTROÇOS

3.4.1 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, de forma a evitar que futuramente venham a ser confundidos com uma nova ocorrência aeronáutica, ou que venham a ser utilizados indevidamente.

3.4.2 A inutilização e a marcação dos destroços serão realizadas de acordo com um dos seguintes procedimentos:

- a) desmontagem tanto quanto possível, enterrando as partes quando praticável, respeitando a preservação do meio-ambiente;
- b) uso de explosivos por pessoal qualificado, quando possível, suficiente para fragmentar os destroços em pequenas partes, desde que não coloquem em risco imediato ou remoto, pessoas, bens ou elementos naturais;
- c) pintura em amarelo das partes de difícil remoção e informação ao Centro de Coordenação e Salvamento (RCC) da região sobre a sua localização, acompanhado de fotografias sempre que possível; e
- d) uso de fotografia aérea, fornecendo os dados de localização ao RCC, caso o acesso ao local seja impraticável.

3.4.3 Nas ocorrências que forem objeto de investigação policial e/ou processo na esfera judicial, a inutilização e a marcação de que trata o parágrafo anterior somente poderá ser feita após a autorização expressa da autoridade judicial e/ou policial competente.

3.5 TRATAMENTO DA INFORMAÇÃO

3.5.1 As seguintes informações serão utilizadas somente para o propósito da investigação de ocorrências aeronáuticas, sendo proibida a sua divulgação total ou parcial para outros propósitos:

- 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 a 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; e
- g) informações dos gravadores de voo, incluindo as opiniões expressas na análise dessas informações.

NOTA 1 – As informações listadas acima serão incluídas no Relatório Final ou em seus anexos somente quando pertinentes à análise das ocorrências aeronáuticas.

NOTA 2 – 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 recomendada 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.

NOTA 3 – Caberá ao Investigador-Encarregado ou ao Presidente da CIOA adotar providências no sentido de proteger as informações acima listadas, além de outros documentos relacionados com o voo.

3.6 LEITURA E USO DOS DADOS DOS GRAVADORES DE VOO

3.6.1 Caberá prioritariamente ao CENIPA, por intermédio de seu Laboratório de Análise e Leitura de Dados de Gravadores de Voo (LABDATA), a leitura de gravadores de voo, além da reprodução animada do evento investigativo, com o acompanhamento dos membros pertencentes à CIOA.

3.6.2 Os gravadores de voo devem ser encaminhados, no menor prazo praticável, ao CENIPA para a decodificação dos dados, por solicitação do Investigador-Encarregado ou do Presidente da CIOA.

3.6.3 Nos casos em que a leitura e decodificação dos dados não puderem ser realizadas no CENIPA, este Centro providenciará o encaminhamento dos gravadores de voo para laboratório capacitado no Brasil ou no exterior.

3.6.4 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.

3.6.5 Para a escolha do laboratório, o CENIPA considerará a capacidade, a agilidade, a isenção e a localização de suas instalações.

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

3.6.7 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.

NOTA 1 – A atividade de análise conduzida após a leitura e a decodificação dos dados de voo deverá ser sempre acompanhada por um membro da CIOA e do CENIPA.

NOTA 2 – No caso da utilização de outros equipamentos registradores de dados, voz e/ou imagem em uma investigação de ocorrência aeronáutica, o Investigador-Encarregado ou o Presidente da CIOA deverá garantir que as informações colhidas somente sejam utilizadas com a finalidade de prevenção.

3.7 USO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA PARA A INVESTIGAÇÃO

3.7.1 Quando a investigação de uma ocorrência aeronáutica, em seus diversos aspectos, exigir conhecimento técnico ou experiência que o investigador não possua, a assistência especializada deverá ser solicitada à CCI. Neste caso, será interrompido qualquer tipo de trabalho (desmontagem, remoção etc.) até a chegada do especialista requisitado.

3.7.2 Se houver a necessidade de envio de material para outro local, os procedimentos de embalagem, despacho e transporte deverão obedecer às normas do COMGAP e cuidados específicos para aquele tipo de material e estado em que se encontra.

3.7.3 Os serviços de pesquisa e assistência técnica especializada deverão ser, preferencialmente, providos por órgão público federal. O CENIPA deverá ser informado sobre a necessidade de assistência especializada durante uma investigação, visando possibilitar um esforço conjunto com a CCI para atender à demanda da CIOA ou do Investigador-Encarregado.

4 ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES

4.1 COMANDO INVESTIGADOR

4.1.1 Promover a investigação das ocorrências aeronáuticas de interesse do SIPAER nos casos especificados por esta Norma.

4.1.2 Designar, quando necessária, uma CIOA, publicá-la em boletim interno, informando os nomes e telefones de contatos dos seus integrantes para o CENIPA.

4.1.3 Quando não for constituída uma CIOA, designar um OSV ou ASV como Investigador-Encarregado para a investigação de uma ocorrência aeronáutica.

4.1.4 Designar, por proposta do Presidente da CIOA, os integrantes complementares necessários à composição da comissão, quando pertencente ao seu efetivo ou de organização subordinada.

4.1.5 Solicitar a designação, por proposta do Presidente da CIOA, de integrantes complementares necessários à composição da comissão, quando pertencente ao efetivo de outra organização ou entidade.

4.1.6 Prover apoio financeiro, técnico, administrativo, de transporte, e outros que se façam necessários, para a adequada realização das investigações.

4.1.7 Solicitar assistência técnica especializada, necessária para uma investigação, por meio da CCI.

4.1.8 Analisar os RP, certificando-se da adequada investigação dos fatores contribuintes envolvidos.

4.1.9 Emitir parecer (endosso) acerca das conclusões e das RSV constantes dos registros de investigação.

4.1.10 Adotar medidas, relacionadas, ou não, com as RSV emitidas, que venham eliminar ou mitigar a ação dos fatores contribuintes identificados na sua área de atuação, e incluí-las no RP.

4.1.11 Emitir RSV para o seu âmbito de responsabilidade.

4.1.12 Emitir PRSV relacionadas a outros âmbitos de responsabilidade, quando pertinentes.

4.1.13 Determinar o encerramento da investigação e a confecção do RP com os dados existentes até o momento, sempre que julgado conveniente e de interesse à Segurança de Voo.

4.1.14 Remeter o RAI e o RP ao comando superior na CCI, além de informar a confecção do RP ao CENIPA, observando os prazos previstos nesta Norma.

4.2 PRESIDENTE DA COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA (CIOA)

4.2.1 Conduzir a elaboração do RAI, com base nas informações prestadas pelo responsável pela realização da Ação Inicial.

4.2.2 Conduzir a investigação de uma ocorrência aeronáutica e a elaboração do respectivo RP.

4.2.3 Propor ao Comando Investigador a designação, substituição e dispensa dos integrantes da CIOA sempre que necessária.

4.2.4 Convocar a reunião da CIOA, pelo menos três vezes durante os trabalhos de investigação, registrando em ata os assuntos abordados e as pessoas presentes.

4.2.5 Apresentar, trimestralmente, o progresso da investigação de uma ocorrência aeronáutica ao Comando Investigador, informando o detalhamento do andamento da investigação e os problemas de segurança de voo já descobertos.

4.2.6 Divulgar, sempre que possível, aos familiares das vítimas e sobreviventes de acidentes aeronáuticos, as informações relacionadas ao andamento da investigação, sem comprometer o sigilo necessário das informações.

4.3 COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA (CIOA)

4.3.1 Realizar a investigação e prover os pareceres necessários para os registros de Ação Inicial e preliminar de uma ocorrência aeronáutica, com base nas instruções contidas nas regulamentações do SIPAER.

4.3.2 Reunir-se, por convocação do seu Presidente, pelo menos três vezes durante os trabalhos de investigação, fazendo registrar em ata os assuntos abordados e as pessoas presentes.

4.3.3 Participar, sob a orientação do Presidente da CIOA, das ações previstas nos itens 4.2.5 e 4.2.6 desta Norma.

4.4 INVESTIGADOR-ENCARREGADO

4.4.1 Quando não for constituída uma CIOA, elaborar o RAI com as informações prestadas pelo responsável pela realização da Ação Inicial.

4.4.2 Quando não for constituída uma CIOA, realizar a investigação e elaborar o RP de uma ocorrência aeronáutica, conforme regulamentação do SIPAER.

4.4.3 Participar da investigação e assessorar o Presidente da CIOA durante o processo investigatório.

4.4.4 Elaborar o RAI e o RP de uma ocorrência aeronáutica, considerando, naquilo que for aplicável, os pareceres dos integrantes da CIOA e as instruções contidas na regulamentação do SIPAER.

4.4.5 Interagir com todos os componentes da CIOA e acompanhar os trabalhos realizados no processo de investigação de uma ocorrência aeronáutica.

4.5 CADEIA DE COMANDO DE INVESTIGAÇÃO (CCI)

4.5.1 Avocar o comando da investigação de uma determinada ocorrência aeronáutica, sempre que julgado conveniente e de interesse da Segurança de Voo, assumindo todas as responsabilidades do CI na investigação.

4.5.2 Analisar os Registros Preliminares (RP), certificando-se da adequada investigação dos fatores envolvidos.

4.5.3 Emitir parecer (endosso) acerca das conclusões, das RSV e das PRSV, constantes dos RP.

4.5.4 Adotar medidas, relacionadas ou não com as RSV emitidas, que venham eliminar, ou mitigar, a ação dos fatores contribuintes identificados na sua área de atuação e incluí-las no RP.

4.5.5 Emitir e incluir no RP as RSV para o seu âmbito de responsabilidade.

4.5.6 Emitir e incluir no RP as PRSV relacionadas a outros âmbitos de responsabilidade, quando pertinente.

Adotar providências junto aos órgãos superiores para o atendimento da solicitação do Comando Investigador quanto à necessidade de assistência técnica especializada.

5 ORGANIZAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

5.1 PROCEDIMENTOS INICIAIS

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

5.1.2 O Comando Investigador deverá fazer gestões para atender às solicitações do Presidente da CIOA ou do Investigador-Encarregado durante o processo investigatório.

5.1.3 A busca dos fatores contribuintes e a identificação da dinâmica da ocorrência deverão balizar os trabalhos durante a investigação. Barreiras e obstáculos não poderão impedir a CIOA ou o Investigador-Encarregado de realizar um trabalho minucioso e eficiente, pois a prevenção de futuras ocorrências aeronáuticas depende do resultado positivo oriundo de uma investigação corretamente executada.

5.1.4 Todos os documentos e informações referentes às investigações deverão ter o tratamento sigiloso, no mínimo com o grau de classificação reservado, obedecida a legislação em vigor.

5.1.5 Todos os profissionais que participarem da investigação deverão assinar um termo de compromisso de manutenção do sigilo das informações relacionadas à ocorrência.

5.1.6 As tarefas relativas ao processo de investigação deverão ter precedência sobre as demais atividades do Investigador-Encarregado ou de membros de uma CIOA.

5.1.7 O Investigador-Encarregado ou membros de uma CIOA não poderão ser designados para a condução de Inquérito Policial Militar ou procedimentos administrativos (como Sindicância) relativos à mesma ocorrência aeronáutica.

5.1.8 O profissional que, conhecidamente, tenha envolvimento emocional com determinada ocorrência não poderá ser designado como Investigador-Encarregado ou membro de uma CIOA, a fim de garantir a imparcialidade necessária para o sucesso da investigação.

5.1.9 Durante o processo de investigação, caso seja identificado que a ocorrência contém elevado potencial de reincidência, deverá ser feita a comunicação ao CENIPA no menor prazo possível, que divulgará a informação de maneira oportuna.

5.2 CONSTITUIÇÃO DA CIOA

5.2.1 CONSTITUIÇÃO BÁSICA

- a) Presidente: Oficial Superior do Quadro de Oficiais Aviadores do COMAER, preferencialmente, credenciado pelo SIPAER como OSV ou ASV, não pertencente ao efetivo da organização operadora da aeronave, e possuindo também maior antiguidade hierárquica que o comandante da aeronave envolvida na ocorrência;
- b) Investigador-Encarregado: profissional qualificado pelo SIPAER como OSV ou ASV, responsável pela condução dos trabalhos de investigação, pela coordenação com os demais elementos envolvidos na investigação e pela redação dos relatórios pertinentes; e

- c) Fator Operacional: profissional qualificado pelo SIPAER como OSV, preferencialmente com experiência no tipo de aviação ou na aeronave envolvida na ocorrência.

5.2.2 CONSTITUIÇÃO COMPLEMENTAR

- a) Fator Material: Engenheiro qualificado pelo SIPAER como EC-FM, preferencialmente do Parque de Material Aeronáutico responsável pelo projeto da aeronave envolvida na ocorrência;
- b) Fator Humano - Aspecto Médico: Médico qualificado pelo SIPAER como EC-FHM, preferencialmente com experiência na área de atuação para a qual foi requisitado;
- c) Fator Humano - Aspecto Psicológico: Psicólogo qualificado pelo SIPAER como EC-FHP, com experiência na área de atuação para a qual foi requisitado;
- d) Representante designado pelo CENIPA: profissional credenciado pelo SIPAER, indicado, por solicitação da CCI ou a critério do Chefe do CENIPA, de acordo com a necessidade e/ou a complexidade do evento. Sua qualificação dependerá do caso concreto;
- e) Representante do SISCEAB (Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro), quando houver indícios de envolvimento do controle do espaço aéreo;
- f) Representante do fabricante da aeronave: profissional indicado pelo respectivo fabricante da aeronave, quando houver interesse do CENIPA; e
- g) Outros profissionais não citados anteriormente: profissional indicado por solicitação do Presidente da CIOA ou de outros elos da CCI, desde que tal participação seja julgada necessária à investigação.

NOTA 1 – Somente profissionais com qualificação técnica relativa aos fatores de investigação poderão pertencer à CIOA.

NOTA 2 – As funções de Investigador-Encarregado e Fator Operacional são as únicas que poderão ser exercidas concomitantemente por um único profissional.

NOTA 3 – 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 Presidente da CIOA, que é o responsável pelo resultado e condução da investigação.

NOTA 4 – Os limites da participação de cada membro da constituição complementar serão estabelecidos pelo Presidente da CIOA, observando-se a qualificação profissional, a regulamentação SIPAER e a necessidade de acesso às informações das demais áreas de investigação.

NOTA 5 – Nas investigações por colisão com fauna, o Comando Investigador deverá incluir na CIOA um representante do local da ocorrência, a fim de possibilitar a identificação das características da localidade que tenham contribuído para o evento.

NOTA 6 – Toda investigação envolvendo aeronave e/ou infraestrutura aeronáutica de mais de uma Força Singular será realizada observando-se o previsto nesta norma e nas regulamentações do Ministério da Defesa.

NOTA 7 – De acordo com as características da ocorrência investigada, o Presidente da CIOA poderá solicitar ao CI a designação de especialistas para comporem a constituição complementar da CIOA.

NOTA 8 – Os profissionais da constituição complementar da CIOA que participam da investigação serão considerados assessores, cada um na respectiva área técnica de atuação, e deverão seguir estritamente as orientações emitidas pelo Presidente da CIOA.

NOTA 9 – Quando na CIOA houver profissionais responsáveis pela investigação do Fator Humano e/ou do Fator Material, estes poderão sugerir ao Investigador-Encarregado os Fatores Contribuintes em suas respectivas áreas.

5.3 INVESTIGAÇÃO DO FATOR HUMANO

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

5.3.2 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.

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

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

5.3.5 A realização de necropsia em tripulante falecido em ocorrência aeronáutica será conduzida pelo Instituto Médico-Legal, podendo ser acompanhada por médico qualificado pelo SIPAER para orientar os interesses específicos da investigação da ocorrência aeronáutica, respeitada a legislação em vigor.

5.3.6 Sempre que o Investigador-Encarregado ou o Presidente da CIOA 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.

5.3.7 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.

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

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

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

5.4 INVESTIGAÇÃO DO FATOR OPERACIONAL

5.4.1 A investigação do fator operacional será realizada por profissional qualificado pelo SIPAER, conforme a NSCA 3-2 “Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER”.

5.4.2 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, e os aspectos gerenciais da organização, conforme o Manual de Investigação do SIPAER.

5.5 INVESTIGAÇÃO DO FATOR MATERIAL

5.5.1 A investigação do Fator Material será realizada por profissional qualificado pelo SIPAER nos termos da NSCA 3-2 “Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER”, preferencialmente do PAMA responsável pelo projeto da aeronave envolvida na ocorrência.

5.5.2 A investigação do Fator Material deverá abranger aspectos relacionados com a fabricação da aeronave, o manuseio de material, o projeto e outros julgados importantes pelo Investigador-Encarregado. Também serão analisados os aspectos relativos aos equipamentos e aos sistemas de tecnologia para o Serviço de Tráfego Aéreo.

5.6 ATIVIDADE DE PESQUISA

5.6.1 A atividade de pesquisa será realizada sempre que houver a necessidade de analisar, em laboratório específico, por meio de testes, a funcionalidade de algum componente da aeronave, a fim de esclarecer a dinâmica da ocorrência aeronáutica.

5.6.2 A CIOA ou o Investigador-Encarregado deverá cumprir o previsto na ICA 65-21 do COMGAP, no que se refere ao processo de solicitação de laudo técnico e aos prazos estabelecidos. Além disso, a CIOA ou o Investigador-Encarregado deverá comunicar formalmente ao responsável pela sindicância ou inquérito da mesma ocorrência, sobre a necessidade de envio de material para a análise e elaboração de laudo técnico.

5.6.3 Uma cópia do laudo técnico deverá ser encaminhada ao responsável pela sindicância ou inquérito, quando solicitado, para que ele possa proceder suas diligências.

5.6.4 A atividade de análise deverá ser sempre acompanhada por membros da CIOA.

5.6.5 A análise e emissão de laudo técnico, para aeronaves do Comando da Aeronáutica, são feitas de acordo com regulamentação específica da DIRMAB.

5.6.6 A análise e emissão de laudo técnico, para aeronaves de outras Forças Armadas, poderão ser conduzidas pelo Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), desde que solicitadas via CENIPA, para que sejam feitas as devidas prioridades e mediante o ressarcimento, pelo solicitante, das despesas decorrentes.

5.6.7 Para a realização de pesquisa técnico-científica, em laboratório ou oficina especializada, os componentes serão enviados ao DCTA ou outros laboratórios e oficinas, capacitados e reconhecidos pela DIRMAB, acompanhados de um dossiê composto pelas:

- a) ficha CENIPA-06;
- b) fotografias tomadas antes da remoção que mostrem o estado após a ocorrência ou impacto;
- c) descrição geral da sua condição;
- d) registros complementares; e
- e) esclarecimentos sobre a finalidade da pesquisa, de modo a permitir um trabalho objetivo e completo para o Investigador-Encarregado.

NOTA 1 – Sempre que possível, a atividade de pesquisa deverá ser acompanhada por um profissional indicado pelo Investigador-Encarregado ou Presidente da CIOA.

NOTA 2 – 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, ou o Presidente da CIOA, deverá formalizar, por intermédio de correspondência 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.

5.7 OBRIGATORIEDADE DA INVESTIGAÇÃO

5.7.1 OCORRÊNCIA DE SOLO

5.7.1.1 A Ocorrência de Solo poderá ser dispensada da investigação pelo CI, desde que seja considerado que a ocorrência decorre de ato de interferência ilícita ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção de acidentes, devendo comunicar aos demais membros sobre a dispensa.

5.7.1.2 Em caso de dispensa de investigação por parte do CI, qualquer dos outros membros da CCI poderá revogá-la e determinar a investigação da ocorrência.

5.7.1.3 Cabe ao operador da aeronave solicitar a dispensa de investigação de uma Ocorrência de Solo ao CI.

5.7.2 INCIDENTE AERONÁUTICO

5.7.2.1 O Incidente Aeronáutico poderá ser dispensado da investigação pelo CI, desde que seja considerado que a ocorrência decorre de ato de interferência ilícita ou que a investigação não trará conhecimentos novos para a prevenção de acidentes, devendo comunicar aos demais membros sobre a dispensa.

5.7.2.2 Em caso de dispensa de investigação por parte do CI, qualquer dos outros membros da CCI poderá revogá-la e determinar a investigação do incidente.

5.7.2.3 Cabe ao operador da aeronave solicitar a dispensa de investigação de um Incidente Aeronáutico ao CI.

5.7.3 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE

5.7.3.1 O Incidente Aeronáutico Grave será sempre investigado.

5.7.4 ACIDENTE AERONÁUTICO

5.7.4.1 O Acidente Aeronáutico será sempre investigado.

5.7.4.2 Quando uma aeronave estiver desaparecida, será preenchido um Registro de Ação Inicial (RAI) com todos os dados conhecidos, em até trinta dias corridos, após a suspensão das buscas. Caso a aeronave não seja encontrada no prazo de doze meses, a investigação será concluída com os dados existentes.

5.8 COMPETÊNCIA DA INVESTIGAÇÃO

5.8.1 OCORRÊNCIA DE SOLO

5.8.1.1 A CCI de uma ocorrência de solo será estabelecida conforme o previsto no Anexo 2 – CCI de aeronaves do COMAER.

5.8.1.2 A investigação de qualquer ocorrência de solo será conduzida por pessoal habilitado pelo SIPAER, conforme a NSCA 3-2 “Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER”.

5.8.1.3 Nos casos de ocorrência de solo com aeronaves militares em aeroportos compartilhados ou aeródromos militares, a investigação caberá à Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAA) da organização local do COMAER. Nesse caso, após a conclusão da investigação, o Registro Preliminar deverá ser enviado ao operador da aeronave, que o encaminhará para a sua CCI (operador).

NOTA 1 – Caso a ocorrência de solo seja consumada em aeroporto compartilhado ou aeródromo militar que não seja a sede do operador, seu Comando Investigador poderá avocar para si o processo investigatório.

NOTA 2 – Quando a ocorrência for consumada em local onde não haja uma organização do COMAER, a investigação ficará a cargo do operador.

5.8.1.4 Nas ocorrências de solo envolvendo aeronave civil com aeronave do COMAER, a organização encarregada da investigação será o CENIPA.

5.8.1.5 Nos casos de ocorrência de solo com aeronave civil em áreas sob administração militar dos aeroportos compartilhados ou em aeródromos militares, a Ação Inicial caberá à SIPAA da OM local. A investigação da ocorrência, no entanto, será realizada pelo CENIPA.

NOTA 1 – Ocorrência de solo envolvendo aeronaves militares de forças armadas diferentes, o comando investigador será definido pela força de maior precedência. Nesse caso, o CI deverá enviar uma cópia do relatório de investigação para apreciação da outra força.

NOTA 2 – Ocorrência de solo envolvendo aeronave militar com infraestrutura de outra força singular – o CI será definido pela força a que pertencer a aeronave.

5.8.2 INCIDENTE AERONÁUTICO

5.8.2.1 A CCI de uma investigação de Incidente Aeronáutico será estabelecida conforme o previsto no Anexo 2 – CCI de aeronaves do COMAER.

5.8.2.2 A investigação de qualquer Incidente Aeronáutico será conduzida por pessoal habilitado pelo SIPAER, conforme a NSCA 3-2 “Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER”.

5.8.2.3 Salvo nos casos de ocorrência de tráfego aéreo, o operador da aeronave será o responsável pela investigação do Incidente Aeronáutico.

5.8.2.4 A investigação de Incidente Aeronáutico envolvendo tráfego aéreo é da competência do Elo-SIPAER pertencente à estrutura do SISCEAB, observando as regulamentações do DECEA.

5.8.2.5 Quando o Incidente Aeronáutico envolver aeronaves de diferentes organizações do COMAER, a investigação ficará a cargo do CI de maior antiguidade. Neste caso, a CIOA deverá ser constituída por elementos de todas as organizações militares envolvidas.

5.8.2.6 Nos Incidentes Aeronáuticos envolvendo aeronave civil com aeronave militar do COMAER, a investigação ficará a cargo do CENIPA.

NOTA 1 – Incidente Aeronáutico envolvendo aeronaves militares de forças armadas diferentes, o CI será definido pela força de maior precedência. Nesse caso, o CI deverá enviar uma cópia do relatório de investigação para apreciação da outra força.

NOTA 2 – Incidente Aeronáutico envolvendo aeronave militar com infraestrutura de outra Força Singular, o Comando Investigador será definido pela Força a que pertencer a aeronave.

5.8.3 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE

5.8.3.1 A CCI de uma investigação de Incidente Aeronáutico Grave será estabelecida conforme o previsto no Anexo 2 – CCI de aeronaves do COMAER.

5.8.3.2 A investigação de qualquer Incidente Aeronáutico Grave será conduzida por pessoal habilitado pelo SIPAER, conforme a NSCA 3-2 “Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER”.

5.8.3.3 Salvo nos casos de ocorrência de tráfego aéreo, a organização encarregada da investigação de Incidente Aeronáutico Grave será o CI.

5.8.3.4 A investigação de Incidente Aeronáutico Grave, envolvendo tráfego aéreo, é da competência do CENIPA, de acordo com a legislação do SIPAER.

5.8.3.5 Quando o Incidente Aeronáutico Grave envolver aeronaves de diferentes organizações do COMAER, a investigação ficará a cargo do CI de maior antiguidade. Neste caso, a CIOA deverá ser constituída por elementos de todas as OM envolvidas.

5.8.3.6 A investigação de Incidentes Aeronáuticos Graves, envolvendo aeronave civil e aeronave militar do COMAER, ficará a cargo do CENIPA.

5.8.3.7 A investigação de Incidentes Aeronáuticos Graves, envolvendo aeronave civil e aeronave militar brasileira ou militar estrangeira, ficará a cargo do CENIPA, em coordenação com o Comando Militar a que estiver subordinada a aeronave militar.

NOTA 1 – Incidente Aeronáutico Grave envolvendo aeronaves militares de forças armadas diferentes, o CI será definido pela força de maior precedência. Nesse caso, o CI deverá enviar uma cópia do relatório de investigação para apreciação da outra força.

NOTA 2 – Incidente Aeronáutico Grave envolvendo aeronave militar com infraestrutura de outra Força Singular, o Comando Investigador será definido pela Força a que pertencer a aeronave.

5.8.4 ACIDENTE AERONÁUTICO

5.8.4.1 A CCI de uma investigação de Acidente Aeronáutico será estabelecida conforme o previsto no Anexo 2 – CCI de aeronaves do COMAER.

5.8.4.2 A investigação de Acidente Aeronáutico ficará a cargo de uma CIOA designada pelo Comando Investigador (CI).

5.8.4.3 O Acidente Aeronáutico envolvendo aeronaves de diferentes OM do Comando da Aeronáutica será investigado sob a responsabilidade da CI de maior antiguidade. Neste caso, a CIOA deverá ser constituída por elementos de todas as OM envolvidas.

5.8.4.4 O Acidente Aeronáutico envolvendo aeronave civil com aeronave militar brasileira ou militar estrangeira será investigado sob a responsabilidade do CENIPA, em coordenação com o Comando Militar a que estiver subordinada a aeronave militar.

5.8.5 OCORRÊNCIA COM AERONAVE MILITAR NO EXTERIOR

5.8.5.1 A investigação de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronaves do COMAER no exterior ficará a cargo do CENIPA, respeitados os acordos internacionais e a legislação pertinente do país da ocorrência.

5.8.6 OCORRÊNCIA COM AERONAVE MILITAR ESTRANGEIRA

5.8.6.1 A investigação de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronaves militares estrangeiras ficará a cargo do CENIPA.

5.8.6.2 A investigação de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronaves do COMAER e aeronaves militares estrangeiras durante operação ou exercício militar, obedecerá ao disposto nesta norma e nos procedimentos estabelecidos para a atividade.

5.8.6.3 Quando a ocorrência envolver país membro do Sistema de Cooperação entre as Forças Aéreas Americanas (SICOFAA) será observado o previsto no Manual de Procedimentos Combinados para a Investigação de Acidentes de Aeronaves das Forças Aéreas Integrantes do SICOFAA.

5.8.7 OCORRÊNCIA COM AERONAVE PROTÓTIPO OU REMOTAMENTE PILOTADA

5.8.7.1 No caso de ocorrência com aeronave protótipo, a investigação ficará a critério do CENIPA, contando com o suporte do DCTA.

5.8.7.2 No caso de ocorrência com aeronave remotamente pilotada (ARP), a investigação será realizada seguindo as mesmas orientações para aeronave militar.

5.8.8 OCORRÊNCIA ENVOLVENDO AERONAVE DA FORÇA AÉREA COM AERONAVE DA MARINHA DO BRASIL OU DO EXÉRCITO BRASILEIRO

5.8.8.1 A investigação de ocorrência aeronáutica envolvendo aeronaves da Força Aérea Brasileira e da Marinha do Brasil ou do Exército Brasileiro observará o previsto nesta Norma e na legislação do Ministério da Defesa.

NOTA 1 – Sempre que houver uma investigação de acidente ou incidente aeronáutico grave, envolvendo tráfego aéreo, deverá ser realizada uma investigação concomitante do SISCEAB, visando contribuir para a investigação SIPAER, de acordo com o contido na ICA 63–7.

NOTA 2 – O CENIPA pode solicitar a participação na investigação de uma determinada ocorrência aeronáutica, sempre que julgado conveniente e de interesse da segurança de voo.

6 REGISTROS E RELATÓRIO FINAL

6.1 GENERALIDADES

6.1.1 Os registros e o Relatório Final (RF) são elaborados com base nas informações factuais, nas pesquisas e nos laudos técnicos que, depois de analisados, permitem ao Investigador-Encarregado reproduzir a dinâmica da ocorrência aeronáutica.

6.1.2 Em algumas ocasiões, o Investigador-Encarregado formulará hipóteses, as quais serão fundamentadas em pareceres técnicos e suportadas por dados factuais.

6.1.3 Na conclusão da investigação, serão determinados pelo Investigador-Encarregado, 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.

6.1.4 Não é foco da investigação a quantificação do grau de contribuição de cada fator contribuinte para a ocorrência.

6.1.5 Após a identificação dos fatores contribuintes, é possível a formulação das RSV, sempre com o objetivo de prevenir futuras ocorrências.

6.1.6 O sucesso de uma investigação depende da emissão de informações, opiniões e recomendações isentas de influências ou interferências pessoais, internas e/ou externas.

6.1.7 Caso algum órgão hierarquicamente superior na CCI não concorde com o conteúdo do registro da investigação, deverá fazer constar esta discordância em campo apropriado do registro, no momento de elaborar o seu endosso.

6.1.8 Os formulários que compõem os registros de que trata esta Norma são disponibilizados em meio eletrônico, por meio das páginas eletrônicas do CENIPA.

6.1.9 O incidente aeronáutico que envolva o controle do espaço aéreo seguirá o previsto nas regulamentações do DECEA.

6.1.10 O uso dos relatórios para qualquer propósito, que não o de prevenção de futuros acidentes, poderá induzir a interpretações e conclusões errôneas.

6.2 REGISTRO DE AÇÃO INICIAL (RAI)

6.2.1 OBJETIVO

Registrar as informações iniciais coletadas no local da ocorrência aeronáutica.

6.2.2 COMPOSIÇÃO

O RAI é composto, dentre outros, pelo histórico da ocorrência, informações da aeronave, tripulantes, local de ocorrência, tipo de voo pretendido e condições de voo conhecidas, e quando julgado pertinente pelo Investigador-Encarregado, medidas corretivas adotadas e outros aspectos cuja divulgação seja considerada adequada e oportuna.

6.2.3 CONFECÇÃO

A responsabilidade de confecção do RAI é do Presidente da CIOA ou do Investigador- Encarregado, independentemente de quem fez a Ação Inicial.

Caso uma OM hierarquicamente superior da CCI avoque para si a responsabilidade pela realização da Ação Inicial, a mesma também será responsável pela confecção do RAI.

6.2.4 TRAMITAÇÃO

O original do RAI permanecerá com o Investigador-Encarregado ou CIOA durante todo o período da investigação. Após esse período, será enviado ao CENIPA, via CCI, como um anexo do Registro Preliminar (RP), compondo um único processo investigatório.

Uma cópia do RAI deverá ser encaminhada direta, e simultaneamente, para cada elo da CCI, incluindo o CENIPA.

No caso de haver outra aeronave envolvida, uma cópia do relatório deverá ser encaminhada diretamente ao CI da organização operadora da aeronave. Uma cópia do RAI deverá ser mantida no arquivo de cada elo da CCI.

NOTA – O RAI não sofre endosso da CCI.

6.2.5 PRAZO

O prazo para a conclusão e remessa do RAI é de trinta dias corridos a partir da confirmação da ocorrência pelo CI, não sendo prorrogável. A expectativa de conclusões, ou mesmo o interesse em complementá-lo com novos resultados, não pode interferir na sua elaboração a ponto de provocar atrasos.

6.3 REGISTRO PRELIMINAR (RP)

6.3.1 OBJETIVO

6.3.1.1 Registrar os elementos de investigação (informações factuais), a análise, a conclusão, as RSV e as PRSV com vistas à elaboração do RF.

6.3.1.2 É obrigatória a confecção do RP de todas as ocorrências aeronáuticas investigadas.

6.3.2 COMPOSIÇÃO

6.3.2.1 O RP é composto, dentre outros, pelo histórico da ocorrência, laudos, pareceres técnicos e registros referentes às diversas áreas envolvidas no processo da investigação.

NOTA 1 – A análise das entrevistas e dos 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, pode ser incluída no RP apenas quando pertinente para a prevenção de ocorrências aeronáuticas.

NOTA 2 – Podem ser anexadas ao RP fotografias, gravações de áudio ou vídeo e outro tipo de registro ou documento, cujo valor seja significativo ao estabelecimento da conclusão da investigação.

NOTA 3 – A composição do RP irá variar de acordo com as circunstâncias e com o tipo de ocorrência.

6.3.3 CONFECÇÃO

6.3.3.1 A responsabilidade de confecção do RP é da CIOA ou do Investigador- Encarregado.

6.3.3.2 No caso do Comando Superior, dentro da CCI, avocar para si a responsabilidade de realizar a investigação, ficará responsável pela confecção do RP.

6.3.4 TRAMITAÇÃO

6.3.4.1 O original do RP, juntamente com o original do RAI, deverá ser encaminhado para o CENIPA, via CCI.

6.3.4.2 O CI deverá informar formalmente a CCI e o CENIPA quando o RP for enviado para o elo superior.

6.3.4.3 No caso de haver outra aeronave envolvida, uma cópia do RP deverá ser encaminhada diretamente ao CI da organização operadora da aeronave.

6.3.4.4 Uma cópia do RP deverá ser mantida no arquivo de cada elo da CCI.

6.3.5 ENDOSSO

6.3.5.1 O endosso é uma etapa importante para o sucesso de uma investigação, pois possibilita que cada comando envolvido participe ativamente do processo, através do registro de suas observações e da homologação das PRSV no seu âmbito de atuação. Além disso, proporciona a supervisão dos elos em seu âmbito de subordinação e propicia o assessoramento aos elos dos escalões superiores.

6.3.5.2 O RP é obrigatoriamente submetido ao endosso de todos os elos da CCI envolvida.

6.3.5.3 Cada elo da CCI envolvida emite parecer sobre a adequabilidade do conteúdo, avaliando as RSV e os endossos dos elos sob sua subordinação.

6.3.5.4 Sendo considerado adequado, o RP deve ser endossado e encaminhado ao elo seguinte na CCI.

6.3.5.5 Caso o RP não esteja cumprindo os objetivos propostos para a prevenção de acidentes aeronáuticos, o mesmo poderá ser devolvido ao elo da CCI competente para a sua correção da discrepância apresentada. Nesse caso, toda a CCI deve ser notificada através de mensagem rádio coletiva.

6.3.5.6 Cada elo da CCI tem o prazo de quinze dias úteis, a partir do recebimento do RP, para encaminhá-lo ao elo seguinte na CCI, com o endosso, as PRSV e as RSV julgadas adequadas. Caso o RP tenha que ser corrigido pelo Elo-SIPAER subordinado, o prazo da retificação deverá ser exposto pelo elo superior.

6.3.6 PRAZO

6.3.6.1 O prazo para a elaboração do RP é de doze meses a contar da data da ocorrência, entretanto deverão ser empreendidos esforços no sentido de finalizá-lo o mais rápido possível.

6.3.6.2 Caso não seja possível completar o RP nesse prazo, o CI deverá solicitar prorrogação ao Comando Geral, Departamento ou GABAER, via CCI, informando o motivo da solicitação. Nesse caso, o Comando Geral, Departamento ou GABAER definirá o novo prazo de elaboração do RP, informando essa decisão à CCI.

6.3.6.3 No caso de aeronave desaparecida, o prazo para elaboração do RP será a contar da suspensão das buscas.

6.4 RELATÓRIO FINAL (RF)

6.4.1 O RF é elaborado com base nas informações factuais, nas pesquisas, nas análises e nos laudos técnicos oriundos do RP, que depois de apreciados, permitem ao CENIPA reproduzir a dinâmica da ocorrência aeronáutica.

6.4.2 É atribuição exclusiva do CENIPA a confecção do RF das ocorrências aeronáuticas com aeronaves do COMAER.

6.4.3 Por vezes, faz-se necessária a formulação de hipóteses, fundamentadas em pareceres técnicos e suportadas por dados factuais, para a conclusão da investigação.

6.4.4 Na conclusão da investigação são determinados os fatores contribuintes para a ocorrência, abrangendo os aspectos inseridos no Fator Operacional, Fator Humano e Fator Material.

6.4.5 Não é objetivo do RF estabelecer o grau de contribuição de cada fator na investigação.

6.4.6 O uso do RF para qualquer propósito que não o de prevenção de futuras ocorrências aeronáuticas poderá induzir a interpretações e conclusões errôneas.

6.4.7 OBJETIVO

6.4.7.1 Divulgar a conclusão oficial do SIPAER relativas a uma ocorrência aeronáutica, visando exclusivamente à prevenção de novas ocorrências.

6.4.8 OBRIGATORIEDADE DE ELABORAÇÃO

6.4.8.1 O RF será confeccionado, a critério do CENIPA, de acordo com os interesses da prevenção de ocorrências aeronáuticas.

6.4.9 COMPOSIÇÃO

6.4.9.1 O RF é composto pelo histórico da ocorrência, elementos de investigação (informações factuais), análise dos elementos de investigação, hipóteses, conclusão, fatores contribuintes e RSV.

6.4.9.2 A análise dos 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 podem ser incluídos no RF, apenas quando pertinentes à prevenção de ocorrências aeronáuticas.

6.4.9.3 Dados irrelevantes para as análises e conclusões não deverão constar do RF.

NOTA 1 – As informações prestadas “voluntariamente” por pessoas entrevistadas durante a investigação da ocorrência aeronáutica não devem ser utilizadas em processos disciplinares, administrativos, cíveis e criminais.

NOTA 2 – A divulgação das informações colhidas por meio de entrevistas voluntárias com pessoas envolvidas na operação da aeronave pode ocasionar a quebra de confiança, pode obstruir o acesso a tais informações aos investigadores, impedindo, assim, o progresso de futuras investigações, afetando seriamente a segurança de voo.

6.4.10 DIVULGAÇÃO

6.4.10.1 Após sua aprovação, o CENIPA deverá divulgar, oportunamente, o RF aos interessados.

6.4.10.2 O original do RF é arquivado no CENIPA.

6.5 GRAU DE SIGILO

6.5.1.1 O RAI, o RP e o RF recebem o grau de sigilo mínimo de “RESERVADO”, independentemente das circunstâncias da ocorrência, obedecida a legislação em vigor.

6.5.1.2 As informações contidas no item 3.5 devem ser protegidas, sendo proibida a sua divulgação total ou parcial antes da elaboração do RF.

6.5.1.3 O uso de um RF para outros fins que não para a atividade de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos pode prejudicar a consecução do seu objetivo, que é o de evitar a ocorrência de novos acidentes.

7 DISPOSIÇÕES GERAIS

7.1 APOIO

7.1.1 Cabe à organização do Comando da Aeronáutica onde foi consumada a ocorrência, ou a mais próxima do local, as seguintes providências:

- a) prover, no que for possível, o apoio para a guarda dos destroços, até a liberação pela CIOA;
- b) realizar ou coordenar com a administração aeroportuária a Ação Inicial da ocorrência; e
- c) prover o apoio administrativo, logístico e outros necessários à investigação.

7.2 TRANSPORTE AÉREO DE INVESTIGADORES

7.2.1 O CI é o responsável pelo transporte aéreo dos investigadores para o local da ocorrência, utilizando-se de recursos próprios ou outros da respectiva CCI.

7.2.2 Em função da localidade e da necessidade dos investigadores acessarem o local da ocorrência, as Unidades Aéreas do COMAER prestarão o apoio de acordo com sua disponibilidade, mediante solicitação do CI.

7.2.3 Para os casos em que for necessário o deslocamento imediato, exclusivamente, para a realização dos procedimentos referentes à Ação Inicial, e não for possível obter apoio de transporte aéreo em aeronaves do COMAER, os investigadores poderão fazer uso da credencial SIPAER para o embarque em aeronaves de transporte aéreo público regular, de acordo com norma específica do CENIPA.

7.3 CUSTOS DA INVESTIGAÇÃO

7.3.1 As despesas necessárias para a realização da investigação, consideradas como custos da investigação, realizadas pelo Investigador-Encarregado ou preposto, são listadas em campo próprio do respectivo registro.

7.3.2 São considerados como custos da investigação, dentre outros, as despesas relativas ao (à):

- 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 (luvas, máscaras etc);
- e) remoção e registro dos destroços, incluindo fotos, filmagens e congêneres;
- f) guarda dos destroços;
- g) honorários profissionais;
- h) exames, testes e pesquisas;

- i) busca de aeronave desaparecida; e
- j) recuperação de destroços.

7.3.3 O pagamento de diárias para pessoa pertencente ao Comando da Aeronáutica envolvida na investigação é da responsabilidade da OM a que ela pertença.

7.3.4 As pesquisas, exames e testes realizados em instituições especializadas, que resultem em despesas serão cobertas pelo COMAER, de acordo com legislação específica.

7.4 LEVANTAMENTO DE CUSTOS DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

7.4.1 Os custos das ocorrências aeronáuticas são remetidos ao CENIPA pelo CI, para efeitos estatísticos.

7.4.2 O custo de uma ocorrência é estabelecido considerando-se os seguintes aspectos:

- a) reposição da aeronave (em caso de perda total);
- b) peça, conjunto ou parte substituída;
- c) mão de obra empregada no reparo;
- d) danos causados a terceiros;
- e) tratamento médico e hospitalização de pessoal envolvido;
- f) indenização de qualquer natureza relacionada ao acidente; e
- g) custos da investigação.

7.4.3 Os valores dos custos são expressos em moeda nacional e em dólar, excetuando-se o custo da mão de obra, que pode ser expresso em homem/hora.

7.4.4 O CI deverá envidar esforços para levantar os custos indiretos da ocorrência, relacionados à operacionalidade da organização militar.

7.5 INSPEÇÃO DE SAÚDE APÓS OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

7.5.1 Os tripulantes militares envolvidos com ocorrências aeronáuticas deverão observar o previsto na legislação da DIRSA, no que se refere à inspeção de saúde, visando ao retorno à atividade aérea, conforme a normatização da DIRSA.

7.5.2 Quando adequado e praticável, o Presidente da CIOA poderá determinar que os assessores responsáveis pela investigação dos aspectos médico e psicológico realizem um exame expeditivo de passageiros e/ou outras pessoas, relacionadas com a operação aérea, envolvidas diretamente com o cenário, a fim de avaliar se o nível de sanidade e aptidão dessas pessoas possa ter contribuído para a ocorrência aeronáutica.

7.6 LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA

As regulamentações do DECEA, DIRMAB, DIRSA e CENIPA que normatizam aspectos específicos da investigação de Ocorrência Aeronáutica complementam esta NSCA. Por conseguinte, devem ser conhecidas pelas OM que têm responsabilidade estabelecida com as atividades de investigação SIPAER.

7.7 OUTRAS INVESTIGAÇÕES

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

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

7.7.3 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.

7.7.4 Uma investigação conduzida pelo SIPAER, cuja única finalidade é a 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 visa apenas à preservação de indícios, fundamentais para o processo investigatório.

7.7.5 A CIOA deverá colocar, formalmente, à disposição do responsável da sindicância ou inquérito policial militar, todo material da aeronave acidentada que não houver mais interesse para a investigação do SIPAER.

7.8 OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS COM ENVOLVIMENTO ILÍCITO

7.8.1 O Investigador-Encarregado ou o Presidente da CIOA, deverá comunicar ao CI e ao CENIPA quando for constatado, no transcorrer da investigação, indícios que denotem a existência de:

- a) crime, contravenção ou Ato de Interferência Ilícita;
- b) omissão ou ação intencional que contrarie regulamento, norma ou procedimento aeronáutico aprovado;
- c) transporte intencional de substância ou material perigoso ou controlado, sem o devido manifesto ou autorização da autoridade competente; e
- d) transporte de substância ou material proibido.

7.8.2 O Investigador-Encarregado, ou o Presidente da CIOA, deverá comunicar ao CI e ao CENIPA quando o resultado de necropsia e/ou laudo de perícia médica revelar que uma ou mais pessoas, envolvidas nas operações relacionadas com a ocorrência aeronáutica, tenha ingerido álcool, tenha feito uso de drogas ilícitas, drogas lícitas e medicamentos sem prescrição médica, drogas lícitas e medicamentos com prescrição médica, cujo uso seja incompatível com a atividade aérea ou qualquer outra substância contraindicada para uso durante a atividade aérea.

7.8.3 Cabe ao CI, quando pertinente, comunicar à autoridade judiciária ou policial competente sobre o indício de ilícito.

7.8.4 A investigação poderá ser encerrada a qualquer momento, quando constatado nexos causal entre o ilícito e a ocorrência.

7.8.5 Cabe ao CI decidir sobre o encerramento ou não da investigação, levando em conta os benefícios para a prevenção de novas ocorrências aeronáuticas.

7.8.6 No caso do encerramento prévio da investigação, o CI deverá encaminhar o RP com os dados obtidos até o momento, via CCI, para o CENIPA, com a sua devida justificativa.

7.9 SUSPENSÃO DAS ATIVIDADES AÉREAS

7.9.1 Caso sejam identificadas situações com elevado potencial de risco, que possam afetar a operação de outras aeronaves, o responsável pela investigação deverá emitir um Relatório de Elevado Potencial de Risco.

7.9.2 Caberá a DIRMAB se pronunciar sobre a necessidade de paralisação da frota de qualquer aeronave, conforme a ICA 65-21.

7.10 CONCLUSÃO DE INVESTIGAÇÃO

7.10.1 A investigação será encerrada por meio da confecção e aprovação do RF ou, quando não houver a necessidade de um RF, de uma comunicação formal do CENIPA aos participantes da investigação (CI e CCI). Somente o CENIPA pode considerar encerrado um processo investigatório de uma ocorrência aeronáutica.

7.11 REABERTURA DE INVESTIGAÇÃO

7.11.1 Um processo de investigação de uma ocorrência aeronáutica poderá ser reaberto pelo CENIPA a qualquer tempo, desde que algum fato novo relevante a justifique.

7.11.2 O Comando-Geral, Departamento ou GABAER poderá encaminhar solicitação justificada para a reabertura de uma investigação ao CENIPA.

7.11.3 O Chefe do CENIPA, após analisar o pedido de reabertura de investigação, proporá ao Comandante da Aeronáutica a reabertura ou não da investigação.

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

7.11.5 Caso seja decidida a reabertura da investigação, o processo será enviado ao Comando-Geral, Departamento ou GABAER para reativação. Neste caso, um novo prazo será estabelecido pelo CENIPA.

7.12 TRANSPORTE DE SOBREVIVENTES

7.12.1 É responsabilidade do operador 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.

7.13 DESTINAÇÃO DE RESTOS MORTAIS

7.13.1 É responsabilidade do operador 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.

7.14 TREINAMENTO DE PESSOAL

7.14.1 É responsabilidade do operador o treinamento e aperfeiçoamento dos tripulantes, 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 dos destroços.

8 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA DE VOO (RSV)

8.1 SISTEMÁTICA

8.1.1 A RSV é emitida pelo CENIPA por meio de RF ou documento específico, ou por Elo-SIPAER, e terá como destinatário a organização militar com competência para implementar as ações recomendadas.

NOTA 1 – A RSV será emitida pelo comandante, chefe ou diretor no seu âmbito de atuação.

NOTA 2 – Caso seja identificado, no decorrer do processo de investigação, que uma ocorrência aeronáutica tenha probabilidade ou severidade elevada, deverá ser feita a emissão de RSV, no menor prazo possível, visando à oportuna prevenção da repetição da ocorrência, antes da conclusão da investigação.

8.1.2 As PRSV serão encaminhadas ao Elo-SIPAER de organização superior na CCI, as quais poderão ser transformadas em RSV pela OM competente da CCI.

8.1.3 A PRSV será submetida para análise e emissão de RSV, via CCI, ao Elo-SIPAER da organização superior à qual estiver subordinada a organização destinatária, sendo emitida pelo CENIPA quando o destinatário for de outra CCI.

8.2 CUMPRIMENTO

8.2.1 No âmbito do COMAER, a RSV é de cumprimento obrigatório.

8.2.2 O destinatário que se julgar impossibilitado de cumprir a RSV recebida deverá informar ao emissor o motivo, sugerindo um modo alternativo de se alcançar os mesmos objetivos de RSV recebida.

8.2.3 A organização que vislumbrar um modo alternativo de se alcançar os mesmos objetivos de RSV recebida, poderá propô-lo ao emissor, a quem caberá aceitá-lo ou não. Nesse caso, o destinatário da RSV deverá cumprir a recomendação recebida ou apresentar uma nova alternativa a ser apreciada pelo emissor da RSV.

8.3 ACOMPANHAMENTO

8.3.1 É compulsório ao destinatário informar o recebimento e o cumprimento da RSV ao seu emitente.

8.3.2 Os Elos-SIPAER deverão manter o controle atualizado das RSV por ele emitidas e recebidas, bem como do seu efetivo cumprimento.

8.4 ACOMPANHAMENTO

8.4.1 É compulsório ao destinatário informar o cumprimento da RSV ao seu emitente.

8.4.2 Os Elos-SIPAER deverão manter o controle atualizado das RSV por ele emitidas e recebidas, bem como do seu efetivo cumprimento.

8.5 ELABORAÇÃO

8.5.1 O texto de uma PRSV ou RSV 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.

8.5.2 Antes de emitir uma PRSV ou RSV, o emissor deverá certificar-se da adequabilidade, praticabilidade e aceitabilidade da recomendação.

8.6 CONTEÚDO

A RSV deverá conter:

- a) tipo (A – acidente, IG – incidente grave, I – incidente, O – ocorrência de solo);
- b) número da RSV;
- c) ano;
- d) emissor;
- e) data da emissão; e
- f) texto contemplando quem realizará a ação, o prazo e a descrição da ação mitigadora.

8.7 PRAZOS PARA O CUMPRIMENTO

8.7.1 O prazo para o cumprimento da RSV é estabelecido pelo seu emissor, iniciando a contagem na data de recebimento.

8.7.2 A organização destinatária da RSV deverá informar ao emissor sobre o seu recebimento e cumprimento, para fins de controle.

8.7.3 Uma RSV não exime o destinatário de adotar outras ações que sejam mais eficazes na eliminação ou mitigação do risco associado.

8.7.4 Os prazos de cumprimento das RSV são classificados de acordo com o que segue abaixo:

- a) grupo A: imediato;
- b) grupo B: em até noventa dias;
- c) grupo C: em até seis meses; e
- d) grupo D: em até doze meses.

9 RESPONSABILIDADES

9.1 PRESIDENTES, DIRETORES, COMANDANTES E CHEFES DAS ORGANIZAÇÕES DO COMAER

9.1.1 A aprovação, emissão e controle das RSV e PRSV, quando aplicável.

9.1.2 O apoio ao cumprimento das RSV recebidas.

9.2 ELOS SIPAER

9.2.1 O assessoramento ao respectivo presidente, diretor, comandante ou chefe quanto às ações de aprovação, emissão e controle das RSV e PRSV, quando aplicável.

9.2.2 A notificação ao emitente quanto ao cumprimento da RSV, bem como das alterações julgadas necessárias.

9.2.3 O apoio ao cumprimento das RSV recebidas.

9.2.4 O controle e o acompanhamento do cumprimento das RSV por ele emitidas.

9.3 CENIPA

9.3.1 A análise das PRSV contidas nos relatórios sob sua gestão quanto à adequabilidade, praticabilidade e aceitabilidade, a fim de transformá-las em RSV.

9.3.2 A divulgação das RSV emitidas aos respectivos destinatários.

9.3.3 O acompanhamento e o controle do cumprimento das RSV emitidas pelo CENIPA.

9.3.4 A adequada gestão junto aos órgãos externos do COMAER, quando houver RSV a estes dirigidas emitidas pelo CENIPA.

10 DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída, em Chicago, a 7 de dezembro de 1944, e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945.

_____. Decreto no 87.249, de 07 de junho de 1982. Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e dá outras providências.

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

_____. Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011. Regula o acesso à informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. 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.

_____. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **NSCA 3-2**: estrutura e atribuições dos elementos constitutivos do SIPAER. Brasília, DF. 2008.

_____. **MCA 3-6**: manual de investigação do SIPAER. Brasília, DF. 2011.

_____. **MCA 3-1**: glossário do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Brasília, DF. 2013.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Manual of aircraft accident and incident investigation**. Part 1. 1 ed. Montreal, 2000. (Doc 9756).

_____. **Manual of aircraft accident and incident investigation**. Part 4. 1 ed. Montreal, 2003. (Doc 9756).

_____. **Report of the accident investigation and prevention**. Divisional Meeting Supplement 1. Montreal, 2008. (Doc 9914).

_____. **Aircraft accident and incident investigation** (Annex 13). 10 ed. Montreal, 2010.

_____. **Manual of aircraft accident and incident investigation**. Part 3. 3 ed. Montreal, 2011. (Doc 9756).

_____. **Manual on accident and incident investigation policies and procedures**. 1 ed. Montreal, 2011. (Doc 9962).

_____. **Manual on regional accident and incident organization**. 1.ed. Montreal, 2011. (Doc 9946).

ANEXO 1 – CCI PARA INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO E AERONAVE MILITAR ESTRANGEIRA**INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO**

CI	CI	CCI
CINDACTA I, II, III E IV	DECEA	DECEA
SRPV – SP	DECEA	DECEA

AERONAVE MILITAR ESTRANGEIRA

ANV	CI	CCI
MILITAR ESTRANGEIRA	CENIPA	CENIPA

ANEXO 2 – CCI DE AERONAVES DO COMAER

Organização Militar	Comando Investigador	Força Aérea / COMAR OU Diretoria	Comando Geral ou Departamento	Elo Final
BASES AÉREAS	BASES AÉREAS	COMAR	COMGAR	CENIPA
1ºETA	BABE	I COMAR	COMGAR	CENIPA
1º8ºGAV	BABE	II FAE	COMGAR	CENIPA
3º7ºGAV	BABE	II FAE	COMGAR	CENIPA
2ºETA	BARF	II COMAR	COMGAR	CENIPA
1º6ºGAV	BARF	III FAE	COMGAR	CENIPA
1º5º GAV	BAFZ	I FAE	COMGAR	CENIPA
1º7ºGAV	BASV	II FAE	COMGAR	CENIPA
1º11ºGAV	BANT	I FAE	COMGAR	CENIPA
2º5ºGAV	BANT	I FAE	COMGAR	CENIPA
3ºETA	BAGL	III COMAR	COMGAR	CENIPA
1ºGTT	BAAF	V FAE	COMGAR	CENIPA
3º8ºGAV	BAAF	II FAE	COMGAR	CENIPA
1º1ºGT	BAGL	V FAE	COMGAR	CENIPA
1º2ºGT	BAGL	V FAE	COMGAR	CENIPA
2º2ºGT	BAGL	V FAE	COMGAR	CENIPA
1ºGpAvCa	BASC	III FAE	COMGAR	CENIPA
1º16ºGAV	BASC	III FAE	COMGAR	CENIPA
4ºETA	BASP	IV COMAR	COMGAR	CENIPA
1º15ºGAV	BACG	V FAE	COMGAR	CENIPA
2º10ºGAV	BACG	II FAE	COMGAR	CENIPA
3º3ºGAv	BACG	III FAE	COMGAR	CENIPA
5ºETA	BACO	V COMAR	COMGAR	CENIPA
1º14ºGAV	BACO	III FAE	COMGAR	CENIPA
2º7ºGAV	BAFL	II FAE	COMGAR	CENIPA
1º10ºGAV	BASM	III FAE	COMGAR	CENIPA
1º12º GAV	BASM	III FAE	COMGAR	CENIPA
3º10ºGAV	BASM	III FAE	COMGAR	CENIPA
5º8ºGAV	BASM	II FAE	COMGAR	CENIPA
6ºETA	BABR	VI COMAR	COMGAR	CENIPA
1ºGDA	BAAN	III FAE	COMGAR	CENIPA
2º6ºGAV	BAAN	III FAE	COMGAR	CENIPA
7ºETA	BAMN	VII COMAR	COMGAR	CENIPA
1º4ºGAV	BAMN	III FAE	COMGAR	CENIPA
1º9ºGAV	BAMN	V FAE	COMGAR	CENIPA
7º8ºGAV	BAMN	II FAE	COMGAR	CENIPA
1º3ºGAV	BABV	III FAE	COMGAR	CENIPA
2º3ºGAV	BAPV	III FAE	COMGAR	CENIPA
2º8ºGAV	BAPV	II FAE	COMGAR	CENIPA
PAMAAP	PAMAAP	DIRMAB	COMGAP	CENIPA
PAMAGL	PAMAGL	DIRMAB	COMGAP	CENIPA
PAMALS	PAMALS	DIRMAB	COMGAP	CENIPA
PAMARF	PAMARF	DIRMAB	COMGAP	CENIPA
PAMASP	PAMASP	DIRMAB	COMGAP	CENIPA
1º EIA	AFA	--	DEPENS	CENIPA
2º EIA	AFA	--	DEPENS	CENIPA
CVV	AFA	--	DEPENS	CENIPA
CIAAR	CIAAR	--	DEPENS	CENIPA
EPCAR	EPCAR	--	DEPENS	CENIPA
EEAER	EEAER	--	DEPENS	CENIPA
EDA	AFA	--	GABAER	CENIPA
GTE	BABR	--	GABAER	CENIPA
GEIV	GEIV	--	DECEA	CENIPA
CINDACTA II	CINDACTA II	--	DECEA	CENIPA
IPEV	DCTA	--	DCTA	CENIPA
CLA	CLA	--	DCTA	CENIPA
MUSAL	SERIPA III	--	--	CENIPA