

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE  
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-17

**SISTEMA DE REPORTES DO SIPAER PARA A  
AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA**

2022

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



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE  
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

NSCA 3-17

**SISTEMA DE REPORTES DO SIPAER PARA A  
AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA**

2022



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

PORTARIA GABAER Nº 396/GC3, DE 18 DE OUTUBRO DE 2022.

Aprova a edição da Norma que dispõe sobre o Sistema de Reportes do SIPAER para a Aviação Civil Brasileira.

**O COMANDANTE DA AERONÁUTICA**, no uso das atribuições que lhe conferem os 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, e considerando o que consta no Processo nº 67012.002330/2022-95, procedente do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da NSCA 3-17 “Sistema de Reportes do SIPAER para a Aviação Civil Brasileira”.

Art. 2º Revoga-se a Portaria nº 68/DAP-PROT de 26 de julho de 2016, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 128, de 1º de agosto de 2016.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor em 1º de dezembro de 2022.

Ten Brig Ar CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA JUNIOR  
Comandante da Aeronáutica  
(DOU1 nº 199, de 19 DE OUTUBRO DE 2022)



## SUMÁRIO

<b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES .....</b>	<b>7</b>
1.1 FINALIDADE .....	7
1.2 AMPARO LEGAL .....	7
1.3 ÂMBITO .....	7
1.4 RESPONSABILIDADE .....	8
1.5 CONCEITUAÇÕES .....	9
<b>2 REPORTES MANDATÓRIOS DE OCORRÊNCIAS .....</b>	<b>11</b>
2.1 REPORTES MANDATÓRIOS DE OCORRÊNCIAS QUE REPRESENTAM RISCO PARA AVIAÇÃO CIVIL .....	11
2.2 REPORTES MANDATÓRIOS DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS .....	11
<b>3 REPORTES VOLUNTÁRIOS DO SIPAER PARA A AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA .....</b>	<b>12</b>
3.1 RELATO DE PREVENÇÃO (RELPREV) .....	12
3.2 RELATO AO CENIPA PARA SEGURANÇA DE VOO (RCSV) .....	13
<b>4 PROTEÇÃO DOS DADOS E INFORMAÇÕES DOS REPORTES VOLUNTÁRIOS DO SIPAER .....</b>	<b>14</b>
4.1 PRINCÍPIOS .....	14
4.2 ESCOPO DA PROTEÇÃO .....	14
4.3 NÍVEL DE PROTEÇÃO .....	15
<b>5 TRATAMENTO DE RELPREV RECEBIDO PELOS PROVEDORES .....</b>	<b>16</b>
5.1 TRATAMENTO DE DADOS DE RELPREV .....	16
5.2 TRATAMENTO DE DENÚNCIAS .....	16
<b>6 DISPOSIÇÕES GERAIS .....</b>	<b>17</b>
<b>7 DISPOSIÇÕES FINAIS .....</b>	<b>18</b>
Referências .....	19
Anexo A - Modelo de RELPREV (frente) .....	21
Anexo B - Modelo de RELPREV (verso) .....	22



## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Esta Norma tem por finalidade estabelecer protocolos, responsabilidades e atribuições referentes aos reportes do SIPAER.

### **1.2 AMPARO LEGAL**

**1.2.1** O SIPAER integra a infraestrutura aeronáutica, conforme o disposto no Art. 25 da Lei Federal nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 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 Art. 86 do CBA.

**1.2.3** O Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, em seu Art. 1º, §6º, estabelece que: “No âmbito da aviação civil, as atividades de prevenção, de competência da Autoridade de Investigação SIPAER, ficarão limitadas às investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos e às tarefas relacionadas com a gestão dos sistemas de Reporte Voluntários, as quais observarão o disposto na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 1946, e em seus Anexos”.

**1.2.4** De acordo com o Art. 3º, inciso II, do Decreto nº 9.540/2018: “O CENIPA é o órgão central do SIPAER, competindo-lhe normatizar as atividades do SIPAER”.

**1.2.5** Esta Norma é aprovada pela Autoridade Aeronáutica Militar, de acordo com a competência estabelecida por meio do inciso V do Art. 25 do CBA, combinado com o inciso II e com o parágrafo único do Art. 18 da Lei Complementar nº 97 de 9 de junho de 1999.

### **1.3 ÂMBITO**

A presente Norma, considerando-se o disposto no Art. 2º, do Decreto nº 9.540/2018, aplica-se:

- a) ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA);
- b) à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);
- c) ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e demais organizações que compõem o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB);
- d) à Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA) do Comando da Aeronáutica;
- e) aos proprietários, operadores ou exploradores de aeronaves civis;
- f) aos operadores de aeródromos civis;
- g) aos fabricantes de aeronaves, motores e componentes aeronáuticos; e
- h) às organizações provedoras de serviço de manutenção de aeronaves, motores e componentes.

## **1.4 RESPONSABILIDADE**

**1.4.1** De acordo com o Art. 3º, inciso XIII, do Decreto nº 9.540/2018, compete ao CENIPA: “gerenciar os sistemas obrigatórios e voluntários de notificação de ocorrências e os sistemas de Reporte Voluntário previstos nas Normas do SIPAER”.

**1.4.2** A Portaria Conjunta ANAC/COMAER nº 5.754, de 23 de agosto de 2021, estabelece que o Sistema de Reporte para a Aviação Civil Brasileira tem a finalidade de aperfeiçoar o mecanismo de reporte mandatório e voluntário de ocorrências, a ser tratado pelo Comando da Aeronáutica (COMAER) e Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), como parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

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

**1.4.4** De acordo com o item 6.1 do Anexo I da Portaria Conjunta ANAC/COMAER nº 5.754/2021, compete ao DECEA e à ANAC:

- a) no tocante ao sistema de reporte do Estado Brasileiro, estabelecer o processo para a análise das ocorrências coletadas a fim de identificar os perigos para a segurança operacional associados a essas ocorrências ou grupos de ocorrências; e
- b) utilizar as informações obtidas a partir da análise das ocorrências para identificar as medidas preventivas ou corretivas a tomar, se for o caso, no âmbito do PSO-BR.

**1.4.5** De acordo com o item 6.2 do Anexo I da Portaria Conjunta ANAC/COMAER nº 5.754/2021, compete ao CENIPA:

- a) no tocante ao mecanismo de reporte mandatório, classificar as comunicações que se enquadrem como ocorrência aeronáutica, nos casos de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo, procedendo à investigação dos casos previstos nas legislações em vigor; e
- b) no tocante ao mecanismo de reporte voluntário do Estado Brasileiro, compartilhar com o DECEA e a ANAC, em tempo hábil, as informações de segurança operacional das ocorrências contidas no RCSV, garantindo a proteção da fonte.

**1.4.6** Compete ao detentor do mais elevado cargo de chefia, comando ou direção das organizações, operadores e órgãos nominados no item 1.3 desta Norma, independentemente do título a ele atribuído, a responsabilidade objetiva de observar os dispositivos aqui estabelecidos.



## **1.5 CONCEITUAÇÕES**

Com o objetivo de orientar esta Norma, além dos termos e expressões já consagrados, estão descritas as conceituações de interesse do SIPAER, em consonância com os diversos órgãos que compõem a infraestrutura aeronáutica brasileira, conforme estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica.

### **1.5.1 AÇÃO CORRETIVA**

Medida de caráter corretivo, adotada com o objetivo de eliminar um perigo ou mitigar o risco decorrente de fator contribuinte, condição insegura latente ou de falha ativa.

### **1.5.2 DENÚNCIA**

Ato verbal ou escrito pelo qual alguém leva ao conhecimento da autoridade competente um fato contrário à lei, à ordem pública ou a algum regulamento; suscetível de punição.

### **1.5.3 ELO-SIPAER**

Órgão, entidade, setor ou cargo, dentro da estrutura das organizações, que tem a responsabilidade no trato dos assuntos de Segurança de Voo/Operacional no âmbito do SIPAER.

### **1.5.4 INFORMAÇÕES DESIDENTIFICADAS**

Informações decorrentes de reportes dos quais foram retirados todos os dados pessoais, tais como os nomes e os endereços de pessoas físicas ou outras informações que possam levar à identificação do relator.

### **1.5.5 INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (*Safety Investigation*)**

Procedimento referente a uma ocorrência, conduzido por um Provedor de Serviço ou Estado Brasileiro; dentro do SGSO/SMS da organização ou do PSO-BR; e que objetiva levantar informações úteis para a melhoria contínua do desempenho da Segurança Operacional.

### **1.5.6 INVESTIGAÇÃO SIPAER**

Procedimento referente a uma ocorrência aeronáutica, conduzido pela Autoridade de Investigação SIPAER, com o propósito de prevenir acidentes e que compreende a coleta e a análise das informações, a elaboração de conclusões, incluindo a identificação dos possíveis fatores contribuintes e, quando apropriado, a emissão de recomendações de segurança.

### **1.5.7 NÍVEL ACEITÁVEL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (NADSO)**

Nível aceitável de desempenho da Segurança Operacional acordado pelas autoridades do Estado a ser alcançado pelo sistema de aviação civil, expresso em termos de indicadores e metas.

### 1.5.8 OCORRÊNCIA

Evento relacionado com a Segurança Operacional e que ponha em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, que possa pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas, incluindo as ocorrências aeronáuticas.

### 1.5.9 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

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

### 1.5.10 OCORRÊNCIA ANORMAL

Um evento anormal não associado à operação de uma aeronave; ou quando associado, que não afete e nem possa ter afetado a segurança da operação.

**NOTA** - A ocorrência anormal não se caracteriza uma ocorrência aeronáutica.

### 1.5.11 PERIGO

Uma condição ou um objeto com potencial para contribuir para um incidente ou acidente aeronáutico.

### 1.5.12 PROVEDOR DE SERVIÇO DA AVIAÇÃO CIVIL (PSAC).

Pessoa natural ou jurídica responsável pela prestação de serviços relacionados à aviação civil e objeto de regulação da Agência Nacional de Aviação Civil.

### 1.5.13 PROVEDOR DE SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)

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

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

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

### 1.5.14 SEGURANÇA DE VOO OU SEGURANÇA OPERACIONAL (*Safety*)

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

## **2 REPORTES MANDATÓRIOS DE OCORRÊNCIAS**

O Anexo 19 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944 estabelece que os Estados mantenham um sistema mandatário de notificação de segurança que inclua, mas não se limite, a notificação de incidentes. Os sistemas devem ser simples para acessar, gerar e enviar reportes mandatários.

### **2.1 REPORTES MANDATÓRIOS DE OCORRÊNCIAS**

**2.1.1** Os reportes mandatários processados pela ANAC e DECEA são aqueles disciplinados no âmbito de suas competências, por meio de regulamento próprio, conforme estabelecido no item 2.1.1 da Portaria Conjunta ANAC/COMAER nº 5.754, de 23 de agosto de 2021.

**2.1.2** As listas de ocorrências caracterizadas como de reporte mandatário são publicadas por meio de ato normativo próprio da ANAC e do DECEA.

**2.1.3** Os dados dos reportes mandatários de que tratam o item 2.1 serão compartilhados entre a ANAC e o DECEA como fontes de informação para os processos de Gerenciamento de Segurança Operacional dos respectivos Programas Específicos de Segurança Operacional.

### **2.2 REPORTES MANDATÓRIOS DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS**

**2.2.1** Os reportes mandatários processados pelo CENIPA são aqueles categorizados como ocorrência aeronáutica.

**2.2.2** O pessoal envolvido com a operação de aeronaves, de aeródromos e de tráfego aéreo devem comunicar as ocorrências aeronáuticas, com a maior brevidade possível, por meio dos canais de comunicação do SIPAER e/ou do Portal Único de Notificação.

**2.2.3** O tratamento das comunicações de ocorrências classificadas como “ocorrências aeronáuticas” se dará conforme a NSCA 3-13, “Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro”.

**2.2.4** Os dados dos reportes mandatários de que tratam o item 2.2 serão compartilhados com a ANAC e o DECEA como fontes de informação para os processos de Gerenciamento de Segurança Operacional dos respectivos Programas Específicos de Segurança Operacional.

### **3 REPORTES VOLUNTÁRIOS DO SIPAER PARA A AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA**

Os Reportes Voluntários do SIPAER para a Aviação Civil Brasileira destinam-se à coleta de dados e informações de Segurança Operacional não capturados pelos reportes mandatórios. Esses reportes vão além dos reportes típicos de incidentes e são úteis para revelar condições reais ou potenciais que possam constituir perigos não identificados ou não considerados pelos gestores das organizações provedoras de serviços.

#### **3.1 RELATO DE PREVENÇÃO (RELPREV)**

**3.1.1** O RELPREV é um reporte voluntário estabelecido pelo SIPAER para que qualquer pessoa possa registrar e comunicar um evento, ocorrência, condição latente, falha ativa, circunstâncias ou situações com potencial para afetar a Segurança Operacional, no âmbito de um Provedor de Serviço de Navegação Aérea (PSNA) ou Provedor de Serviço de Aviação Civil (PSAC).

**3.1.2** O RELPREV está baseado nos princípios da voluntariedade, sigilo e não punibilidade. Seu único objetivo é contribuir para a prevenção de acidentes aeronáuticos.

**3.1.3** Os provedores poderão disponibilizar o RELPREV de modo acessível a todo o pessoal da organização, a seus usuários ou a qualquer pessoa que queira fazer um reporte, podendo fazê-lo via formulário em papel, conforme modelo sugerido no Anexo A desta norma, ou por meio eletrônico elaborado pelo provedor.

**3.1.4** A coleta e o processamento do RELPREV poderão ser realizados no âmbito do SGSO/SMS dos provedores de serviço; conforme os processos, ferramentas e procedimentos de gerenciamento do risco à Segurança Operacional de cada PSNA ou PSAC.

**3.1.5** O RELPREV poderá ser preenchido de modo anônimo pelo relator.

**3.1.6** Os dados de identificação dos RELPREV deverão ter o acesso restrito aos Gestores de Segurança Operacional e ao pessoal envolvido em eventual Investigação de Segurança Operacional.

**3.1.7** Os provedores devem garantir a proteção adequada ao RELPREV, de modo a incentivar pessoas a relatarem as condições observadas, promover uma cultura de comunicação eficaz e identificar, de forma proativa, os potenciais perigos e deficiências de Segurança Operacional da organização.

**3.1.8** Toda pessoa que submeter um RELPREV identificado deverá receber um *feedback* sobre as decisões ou ações tomadas pelo provedor.

**3.1.9** Recomenda-se que os reportes sejam analisados e tabulados de acordo com a avaliação inicial do risco, de modo a classificar e selecionar aqueles que devam ser tratados prioritariamente.

**3.1.10** Recomenda-se que os reportes sejam categorizados por meio de uma taxonomia que facilite a identificação de perigos e tendências comuns.

### **3.2 RELATO AO CENIPA PARA SEGURANÇA DE VOO (RCSV)**

**3.2.1** O RCSV é um reporte voluntário destinado à comunicação de perigos relacionados à Segurança Operacional, para os quais exista a necessidade de intervenção do Estado Brasileiro e a preservação do sigilo da fonte.

**3.2.2** O RCSV será utilizado quando se identificarem perigos para a aviação relacionados a:

- a) um deficiente sistema de reporte mandatório ou voluntário da organização;
- b) uma cultura de segurança inexistente ou degradada na organização; e
- c) a necessidade de se preservar a identidade do relator.

**3.2.3** O RCSV será submetido ao CENIPA por meio do Portal Único de Notificação ou da página eletrônica do CENIPA.

**3.2.4** A utilização do RCSV pressupõe que uma ocorrência foi tratada no âmbito do SGSO/SMS do PSAC ou PSNA, porém as ações mitigadoras adotadas não foram suficientes para reduzir ou eliminar o perigo identificado.

**3.2.5** O RCSV não poderá ser preenchido de modo anônimo pelo relator.

**3.2.6** Toda pessoa que submeter um RCSV receberá um *feedback* sobre as decisões ou ações tomadas pelo CENIPA.

**3.2.7** O RCSV não deve ser utilizado para denúncia de fatos que constituam crime, contravenção penal de qualquer natureza ou violações intencionais de regulamentos aeronáuticos.

**3.2.8** O CENIPA assegurará o sigilo da fonte, nos termos da Seção III do Capítulo VI do CBA, quando os fatos reportados se limitarem à comunicação de perigos relacionados à Segurança Operacional.

**3.2.9** Quando o relato requerer a ação da Autoridade Aeronáutica Militar, da Autoridade de Aviação Civil ou outro órgão governamental, o CENIPA realizará a desidentificação do RCSV e submeterá as informações de Segurança Operacional para apreciação da entidade competente.

**3.2.10** Após o tratamento do RCSV, o relato será desidentificado e arquivado pelo CENIPA, em conformidade com a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 - “Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD)”.

## **4 PROTEÇÃO DOS DADOS E INFORMAÇÕES DOS REPOTES VOLUNTÁRIOS DO SIPAER**

A proteção dos dados, informações e suas fontes relacionadas é essencial para garantir a disponibilidade contínua de reportes, com o objetivo de usá-los para manter ou aperfeiçoar a Segurança Operacional, incentivando indivíduos e organizações a relatar dados e informações de segurança, em conformidade com os protocolos do Anexo 19 à Convenção sobre aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944.

### **4.1 PRINCÍPIOS**

**4.1.1** O CBA, em sua Seção III do Capítulo VI - “Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação”, Art. 88-I, inciso III, caracteriza como “fonte SIPAER” os “dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências”. Adicionalmente, o § 2º do Art. 88-I do CBA estabelece que tais dados não serão utilizados para fins probatórios em processos judiciais e procedimentos administrativos e somente deverão ser fornecidos mediante requisição judicial, observado o Art. 88-K do mesmo Código.

**4.1.2** Indivíduos, organizações, dados e informações reportados por meio de um sistema de reporte voluntário do SIPAER são protegidos pelo CBA.

#### **4.1.2.1 Indivíduos e organizações são protegidos por:**

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

**4.1.3** As proteções se aplicam nos limites em que os fatos relatados impactarem na Segurança Operacional.

**4.1.4** Sistemas de reportes voluntários distintos daqueles previstos nas Normas do SIPAER, eventualmente estabelecidos pela ANAC ou DECEA, deverão ter sua garantia de proteção definidas em regulamentos próprios.

### **4.2 ESCOPO DA PROTEÇÃO**

**4.2.1** A proteção de que trata esta Norma se aplica a dados reportados por meio de reportes voluntários previstos em Norma do SIPAER, abrangendo indivíduos ou organizações.

**4.2.2** Ao utilizar um reporte voluntário normatizado pelo SIPAER, os provedores deverão realizar a desidentificação dos dados, de modo a proporcionar a proteção da fonte, de pessoas e organizações envolvidas.

**4.2.3** É vedada a utilização dos dados de um reporte voluntário do SIPAER para a realização de ações que não sirvam aos interesses da Segurança Operacional; e que tenham objetivo e efeito puramente punitivo ou disciplinar.

### 4.3 NÍVEL DE PROTEÇÃO

**4.3.1** As Autoridades e os Provedores não serão impedidos de usar os dados de reportes para tomar qualquer ação preventiva ou corretiva, que seja necessária para manter ou melhorar a Segurança Operacional.

**4.3.2** Quando os fatos relatados levantarem dúvidas quanto a qualificações, competências e capacidades operacionais ou técnicas de profissionais ou de organizações, os dados poderão ser utilizados com a finalidade única de se restabelecer o NADSO.

NOTA 1: Nesses casos, a Autoridade ou o Provedor deve adotar as medidas necessárias para evitar consequências adversas ou prejudiciais à fonte das informações, como resultado do uso de tais dados e informações.

NOTA 2: Quando da utilização dos dados, deve-se evitar, sempre que possível, impactos financeiros, de reputação ou outros impactos adversos para a sua fonte.

NOTA 3: Nos casos em que o CENIPA for instado a emitir parecer sobre a disponibilização de informações de relatos voluntários do SIPAER, visando proceder ao critério de equilíbrio (*balancing test*), o referido parecer será disponibilizado para a ICAO.

## **5 TRATAMENTO DE RELPREV RECEBIDO PELOS PROVEDORES**

Os reportes do SIPAER são ferramentas eficientes para a identificação de perigos, fazendo parte de atividades contínuas dos Provedores de Serviços de Aviação Civil (PSAC) e dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea (PSNA), os quais necessitarão dar o tratamento adequado para cada tipo de ocorrência reportada.

### **5.1 TRATAMENTO DE DADOS DE RELPREV**

**5.1.1** Ao receber um reporte, os provedores devem ser capazes de distinguir uma ocorrência que requeira a condução de Investigação SIPAER, conforme protocolos da NSCA 3-13, e as que requeiram a condução de investigações de segurança operacional, conduzidas no âmbito interno da organização; como segue:

- a) a investigação de acidentes e incidentes graves prevista no Anexo 13 à Convenção de Chicago é uma responsabilidade do Estado, atribuída, no Brasil, ao CENIPA, e é essencial para divulgar as lições aprendidas; e
- b) as investigações de segurança operacional são conduzidas por provedores de serviços como parte de seu SGSO/SMS para apoiar os processos de identificação de perigos e gerenciamento de riscos.

**5.1.2** Quando uma ocorrência aeronáutica com potencial para ser classificada como acidente ou incidente grave for reportada por meio de um RELPREV, o provedor deverá providenciar a notificação ao CENIPA, com a maior brevidade possível, por meio dos canais de comunicação do SIPAER, segundo os protocolos estabelecidos na NSCA 3-13.

NOTA: nada nesta Norma visa a impedir que uma Investigação de Segurança Operacional seja desenvolvida por um Provedor, Autoridade de Aviação Civil ou Autoridade Aeronáutica, ainda que uma Investigação SIPAER seja conduzida pelo CENIPA.

**5.1.3** Quando uma ocorrência constante das listas de ocorrências de reporte mandatório for comunicada por meio de um RELPREV, o provedor deverá providenciar para que esta seja notificada por meio do Portal Único de Notificação.

**5.1.4** No caso de recebimento de um RELPREV cujo tratamento seja da competência de outro Provedor, de Autoridade de Aviação Civil ou de Autoridade Aeronáutica, caberá ao provedor que recebeu o reporte realizar a desidentificação do relator e remeter os fatos à organização competente para o seu tratamento.

**5.1.5** Assim que as ações de tratamento do RELPREV forem encerradas, o reporte será desidentificado e arquivado, em conformidade com a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 - “Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD)”.

### **5.2 TRATAMENTO DE DENÚNCIAS**

Quando uma denúncia for encaminhada por meio de um RELPREV, o provedor não receberá o relato, devendo orientar o denunciante a submeter as informações ao órgão competente para o tratamento da eventual violação intencional à regulamentação aeronáutica, ou do crime. Quais sejam: DECEA, ANAC, Ministério Público ou Autoridade Policial.



## **6 DISPOSIÇÕES GERAIS**

**6.1** Esta Norma se coaduna com a Portaria Conjunta nº 5.754, de 23 de agosto de 2021, e clarifica os procedimentos de reportes de Ocorrências Aeronáuticas de forma integrada ao Sistema de Reportes para a Aviação Civil Brasileira.

**6.2** Nada nesta Norma visa impedir que Autoridade de Aviação Civil e Provedores adotem modelos de reportes não amparados pelo SIPAER, conforme dispositivos da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

## **7 DISPOSIÇÕES FINAIS**

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

## REFERÊNCIAS

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

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.** Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.

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

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.970, de 8 de maio de 2014.** Altera o Capítulo VI do Título III e o art. 302 e revoga os Arts. 89, 91 e 92 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave; e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.** Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999.** Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

\_\_\_\_\_. **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 7.724, de 16 de maio de 2012.** Dispõe sobre o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do caput do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018.** Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 9.880, de 27 de junho de 2019.** Institui o Comitê de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira.

\_\_\_\_\_. **Portaria Conjunta nº 5.754, de 23 de agosto de 2021.** Dispõe sobre o Sistema de Reporte para a Aviação Civil Brasileira. Brasília, 2021.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral do Pessoal. **NSCA 5-1. Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica.** Brasília-DF, 2014.

\_\_\_\_\_. 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, 2017.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **ICA 63-22. Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea.** Rio de Janeiro, 2019.

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

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **NSCA 3-13. Protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pelo estado brasileiro**. Brasília, 2017.

\_\_\_\_\_. Agência Nacional de Aviação Civil. **RBAC 01, EMD 08 – Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para uso nos Normativos da ANAC**. Brasília, 2021.

*International Civil Aviation Organization (ICAO). Safety Management (Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation). 2<sup>th</sup> ed. Montreal, 2016.*

\_\_\_\_\_. *Safety Management Manual. (Doc 9859). 4<sup>th</sup> ed. Montreal, 2018.*

## Anexo A - Modelo de RELPREV (frente)

**RELATO DE PREVENÇÃO - RELPREV***AIR SAFETY REPORT - ASR*

O RELPREV é um reporte voluntário acessível a qualquer pessoa que deseje comunicar um evento, ocorrência, condição ou circunstância com potencial para afetar a Segurança de Voo/Operacional. Este reporte não necessita ser identificado, mas, caso o relator se identifique, ele será informado sobre o tratamento das informações prestadas.

*ASR is a voluntary report accessible to anyone wishing to report an event, occurrence, condition, or circumstance with the potential to affect Safety. This report does not need to be identified, but if the reporter identifies himself, he will be informed about the treatment of the information provided.*

**DADOS GERAIS DO RELATO (REPORT INFORMATION)**

LOCAL (PLACE)

DATA (DATE)

HORA (TIME)

**PESSOAL ENVOLVIDO E/OU AERONAVE (PERSONNEL AND/OR AIRCRAFT INVOLVED)****SITUAÇÃO (SITUATION)**

---

Relator (Reporter)

email/telefone para contato (contact information)

**Anexo B - Modelo de RELPREV (verso)**

<b>ENCAMINHAMENTO DO ELO-SIPAER/PROVEDOR</b> <small>(TO BE FILLED BY BRAZILIAN SAFETY PERSONNEL)</small>		____/____/____ NÚMERO /ELO-SIPAER / ANO
DO:	PARA:	DATA ____/____/____
		_____ ASSINATURA
<b>PARECER DO SETOR RESPONSÁVEL</b>		
		_____ ASSINATURA
<b>AÇÕES ADOTADAS PELO SETOR RESPONSÁVEL</b>		
AVALIAÇÃO DO RISCO	<input type="text"/>	_____ ASSINATURA