

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



PROTEÇÃO AO VOO

ICA 63-7

**ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB
APÓS A OCORRÊNCIA DE ACIDENTE
AERONÁUTICO OU INCIDENTE
AERONÁUTICO GRAVE**

2014

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO**



PROTEÇÃO AO VOO

ICA 63-7

**ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB
APÓS A OCORRÊNCIA DE ACIDENTE
AERONÁUTICO OU INCIDENTE
AERONÁUTICO GRAVE**

2014



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 45/DGCEA, DE 09 DE ABRIL DE 2014.

Aprova a reedição da Instrução Normativa que disciplina as Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 195, inciso IV, do Regimento Interno do Comando da Aeronáutica, aprovado pela Portaria nº 1.049/GC3, de 11 de novembro de 2009, e o artigo 10, inciso IV do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica, ICA 63-7 “Atribuições dos Órgãos do SISCEAB após a Ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Fica revogada a Portaria nº 72/DGCEA, de 30 de abril de 2010, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 114, de 21 de junho de 2010.

(a) Ten Brig Ar RAFAEL RODRIGUES FILHO
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 76 , de 24 de Abril de 2014)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>OBJETIVO</u>	9
1.3 <u>ÂMBITO</u>	9
1.4 <u>SIGLAS E ABREVIATURAS</u>	9
2 CONCEITUAÇÕES	11
2.1 <u>AÇÃO INICIAL</u>	11
2.2 <u>ACIDENTE AERONÁUTICO</u>	11
2.3 <u>AGENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO- ASCEA</u>	12
2.4 <u>ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - ASEGCEA</u>	12
2.5 <u>ASSESSORIA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - ASSIPACEA</u>	12
2.6 <u>COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO</u>	12
2.7 <u>COMUNICAÇÃO CONTROLADOR-PILOTO ATRAVÉS DE ENLACE DE DADOS - CPDLC</u>	12
2.8 <u>DETECÇÃO E TELEMETRIA PELO RÁDIO - RADAR</u>	12
2.9 <u>ELEMENTO CREDENCIADO – EC</u>	13
2.10 <u>ELO SEGCEA</u>	13
2.11 <u>FATOR CONTRIBUINTE</u>	13
2.12 <u>FICHA DE NOTIFICAÇÃO E CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIA - FNCO</u>	13
2.13 <u>INCIDENTE AERONÁUTICO</u>	13
2.14 <u>INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE</u>	13
2.15 <u>INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO</u>	14
2.16 <u>INVESTIGADOR-ENCARREGADO (INVESTIGATOR-IN-CHARGE - IIC)</u>	14
2.17 <u>OCORRÊNCIA AERONÁUTICA</u>	14
2.18 <u>OCORRÊNCIA ANORMAL</u>	14
2.19 <u>OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO AÉREO</u>	14
2.20 <u>OFICIAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - OSCEA</u>	14
2.21 <u>ORGANIZAÇÃO REGIONAL</u>	15
2.22 <u>PROVEDOR DE SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)</u>	15
2.23 <u>REGISTRO DE AÇÃO INICIAL (RAI)</u>	15
2.24 <u>REGISTRO PRELIMINAR (RP)</u>	15
2.25 <u>RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (RICEA)</u>	15
2.26 <u>RELATÓRIO FINAL (RF)</u>	15
2.27 <u>RISCO CRÍTICO</u>	15
2.28 <u>RISCO POTENCIAL</u>	16
2.29 <u>SEÇÃO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - SIPACEA</u>	16

2.30 SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO - SISCEAB	16
2.31 SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS - SIPAER	16
2.32 SUBSISTEMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO SISCEAB - SEGCEA	16
2.33 TÉCNICO DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - TSCEA	16
2.34 VIGILÂNCIA DEPENDENTE AUTOMÁTICA - ADS	16
3 ATRIBUIÇÕES	17
3.1 DA ASEGCEA	17
3.2 DA ORGANIZAÇÃO REGIONAL	17
3.3 DA SIPACEA	17
3.4 DO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA	18
3.5 DOS ELEMENTOS CREDENCIADOS (EC-CEA/EC-FHP) DESIGNADOS	20
3.6 DO GRUPO ESPECIAL DE INSPEÇÃO EM VOO	21
3.7 OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS	21
4 DISPOSIÇÕES FINAIS	22
REFERÊNCIAS	23
ÍNDICE	25

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer os procedimentos a serem seguidos pelos Órgãos do SISCEAB, após a ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

1.2 OBJETIVO

Designar as atribuições dos órgãos e elementos do SISCEAB, após a ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave nas respectivas áreas de atuação e/ou jurisdição.

1.3 ÂMBITO

A presente Instrução, de observância obrigatória, aplica-se a todos os Órgãos e Elementos do SISCEAB.

1.4 SIGLAS E ABREVIATURAS

As siglas e abreviaturas empregadas nesta Instrução têm os seguintes significados:

ADS	Vigilância Dependente Automática
AIRPROX	Proximidade entre aeronaves
AIS	Serviço de Informação Aeronáutica
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ASCEA	Agente de Segurança do Controle do Espaço Aéreo
ASSIPACEA	Assessoria de Investigação e Prevenção de Acidentes/Incidentes do Controle do Espaço Aéreo
ATM	Gerenciamento de Tráfego Aéreo
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo
CEA	Controle do Espaço Aéreo
CECOMSAER	Centro de Comunicação Social da Aeronáutica
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CGT	Serviço de Cartografia Aeronáutica
COI	Centro de Operações Integradas
CPAA	Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CPDLC	Comunicação Controlador-Piloto Através de Enlace de Dados
CINDACTA	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
CNS	Serviço de Comunicação, Navegação e Vigilância
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo

DGCEA	Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo
EC	Elemento Credenciado
FHP	Fator Humano Aspecto Psicológico
FNCO	Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência
FPV	Ficha de Progressão de Voo
GCC	Grupo de Comunicações e Controle
GEIV	Grupo Especial de Inspeção em Voo
IIC	Investigador Encarregado
LRC	Livro de Registro de Comunicações
LRO	Livro de Registro de Ocorrências
MET	Serviço de Meteorologia Aeronáutica
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
OSCEA	Oficial de Segurança do Controle do Espaço Aéreo
PSNA	Provedor de Serviço de Navegação Aérea
RADAR	Detecção e Telemetria pelo Rádio
RAI	Relatório de Ação Inicial
RCC	Centro de Coordenação e Salvamento
RF	Relatório Final
RICEA	Relatório de Investigação do Controle do Espaço Aéreo
RP	Relatório Preliminar
SAR	Serviço de Busca e Salvamento
SEGCEA	Subsistema de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo
SERIPA	Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SGSO	Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional
SIPACEA	Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes/Incidentes do Controle do Espaço Aéreo
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SPACEA	Seção de Prevenção de Acidentes do Controle do Espaço Aéreo
SMS	Safety Management System
SRPV-SP	Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo

2 CONCEITUAÇÕES

2.1 AÇÃO INICIAL

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

2.2 ACIDENTE AERONÁUTICO

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

- a) Uma pessoa sofra lesão grave ou venha a falecer como resultado de:
 - estar na aeronave;
 - ter contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou
 - ser submetida à exposição direta do sopro de hélice, ao rotor ou escapamento de jato, ou às suas conseqüências.

NOTA 1: Exceção será feita quando as lesões, ou óbito, resultarem de causas naturais, forem auto-infligidas 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.

- b) A aeronave sofra dano ou falha estrutural que:
 - afete adversamente a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; e
 - normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.

NOTA: Exceção será 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, aos pneus, aos freios, às rodas, às carenagens do trem, aos painéis, às portas do trem de pouso, aos pára-brisas, aos amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave, ou danos menores às pás do rotor principal e de cauda, ao trem de pouso e àqueles resultantes de colisão com granizo ou fauna (incluindo perfurações no radome).

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

NOTA 1: Uma aeronave será considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem suspensas e os destroços não forem encontrados.

NOTA 2: Em voos de ensaio experimental de empresa certificada, não serão classificadas como acidente aeronáutico as ocorrências relacionadas diretamente ao objetivo do ensaio, ficando o estabelecimento desta relação a cargo do CENIPA, após análise preliminar do evento e da documentação técnica que suporte o referido ensaio.

2.3 AGENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO-ASCEA

Funcionário Civil de Nível Superior, pertencente às Organizações Militares ou Empresas que participam do SISCEAB, com Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CPAA), representante do SEGCEA e ligado sistemicamente à SIPACEA regional, à SPACEA setorial ou à ASSIPACEA local, quando designado para uma determinada investigação no CEA.

2.4 ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - ASEGCEA

Órgão central do SEGCEA, pertencente à estrutura do DECEA e ligado diretamente ao Diretor-Geral do DECEA.

2.5 ASSESSORIA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - ASSIPACEA

Órgão local do SEGCEA, pertencente à estrutura dos PSNA/GCC, subordinado diretamente ao Comandante/Chefe do PSNA/GCC e ligado sistemicamente à SIPACEA regional/SPACEA setorial.

NOTA: Nos locais sedes dos CINDACTA, o COI poderá possuir um Órgão SEGCEA, conforme a especificação da ASSIPACEA.

2.6 COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO

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

2.7 COMUNICAÇÃO CONTROLADOR-PILOTO ATRAVÉS DE ENLACE DE DADOS - CPDLC

Tecnologia que permite ao sistema a bordo da aeronave, por meio de um enlace de dados (datalink), fornecer ao sistema de solo, automaticamente e com certa frequência, informações sobre a posição, altitude e velocidade da aeronave, além de outros dados de interesse. O processamento desses dados permite apresentar o posicionamento da aeronave em uma tela similar à do sistema de radar.

2.8 DETECÇÃO E TELEMETRIA PELO RÁDIO - RADAR

Equipamento de rádio-deteção que fornece informações de distância, azimute e elevação de objetos.

2.9 ELEMENTO CREDENCIADO – EC

Termo que designa, genericamente, a pessoa que detém credencial válida do SIPAER. É credenciado para uma área específica de atuação e tem suas qualificações, atribuições e responsabilidades previstas na NSCA 3-2 Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER, NSCA 3-6 Investigação de Acidente Aeronáutico, Incidente Aeronáutico e Ocorrência de Solo e NSCA 3-10 Formação e Capacitação dos Recursos Humanos do SIPAER, ICA 63-11 Estrutura e Atribuições do Subsistema de Segurança do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, além do previsto nesta Instrução.

2.10 ELO SEGCEA

Órgão, Setor ou Cargo, dentro da estrutura das Organizações, que tem a responsabilidade do trato dos assuntos de Segurança Operacional no âmbito do SEGCEA.

2.11 FATOR CONTRIBUINTE

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

2.12 FICHA DE NOTIFICAÇÃO E CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIA - FNCO

Ficha que tem por objetivo informar ao CENIPA, ou ao SERIPA da respectiva região, sobre o acontecimento de um evento que seja, potencialmente, de interesse do SIPAER, permitindo a adoção dos procedimentos pertinentes.

2.13 INCIDENTE AERONÁUTICO

Toda ocorrência associada à operação de uma aeronave, havendo intenção de voo, que não chegue a se caracterizar como um acidente aeronáutico ou uma ocorrência de solo, mas que afete ou que possa afetar a segurança da operação.

2.14 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE

Incidente aeronáutico envolvendo circunstâncias que indiquem que houve elevado potencial de risco de acidente relacionado à operação da aeronave, no caso de aeronave tripulada, havida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado.

NOTA 1: No caso de uma aeronave não tripulada, toda ocorrência havida entre o momento que a aeronave está pronta para se movimentar, com a intenção de voo, até a sua inércia total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado.

NOTA 2: A diferença entre o incidente grave e o acidente está apenas nas consequências.

NOTA 3: O Anexo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de situações que podem ser consideradas exemplos de incidentes aeronáuticos graves. Essa lista serve apenas como um guia, porém não esgota os exemplos de ocorrências aeronáuticas que se enquadram na classificação de incidente aeronáutico grave.

2.15 INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO

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

- a) Facilidades - situação em que a falha de alguma instalação de infraestrutura de navegação aérea tenha causado dificuldades operacionais;
- b) Procedimentos - situação em que houve dificuldades operacionais por procedimentos falhos, ou pelo não cumprimento dos procedimentos aplicáveis; e
- c) Proximidade entre aeronaves (AIRPROX) - situação em que a distância entre aeronaves, bem como suas posições relativas e velocidades foram tais que a segurança tenha sido comprometida.

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

2.16 INVESTIGADOR-ENCARREGADO (INVESTIGATOR-IN-CHARGE - IIC)

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

2.17 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

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

2.18 OCORRÊNCIA ANORMAL

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

2.19 OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO AÉREO

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

2.20 OFICIAL DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - OSCEA

Oficial do corpo de Oficiais da Aeronáutica, pertencente às Organizações e/ou Órgãos do SISCEAB, com Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CPAA), representante do SEGCEA e ligado sistemicamente à ASEGCEA, SIPACEA regional, SPACEA setorial ou à ASSIPACEA local, quando designado para uma determinada investigação no CEA.

NOTA: A credencial emitida pelo CENIPA para os Oficiais e Civis de Nível Superior, pertencentes às Organizações e/ou Órgãos do SISCEAB, relacionadas ao Curso de Segurança

de Voo, Módulo Prevenção/Investigação ou somente Módulo Prevenção, atendem aos requisitos do OSCEA/ASCEA.

2.21 ORGANIZAÇÃO REGIONAL

Organização do Comando da Aeronáutica subordinada ao DECEA, elo do SISCEAB, com jurisdição sobre uma determinada região. São os CINDACTA e o SRPV SP.

2.22 PROVEDOR DE SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA (PSNA)

Organização/Unidade/Órgão provedor de um, ou mais, dos serviços prestados pelo SISCEAB, observando as disposições normativas do DECEA. Por convenção, no Brasil, tal serviço é conhecido como “Controle de Tráfego Aéreo”, abrangendo as áreas de Gerenciamento de Tráfego Aéreo (ATM), de Informações Aeronáuticas (AIS), de Comunicações, Navegação e Vigilância (CNS), de Meteorologia Aeronáutica (MET), de Cartografia (CGT) e de Busca e Salvamento (SAR).

2.23 REGISTRO DE AÇÃO INICIAL (RAI)

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

2.24 REGISTRO PRELIMINAR (RP)

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

2.25 RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (RICEA)

Relatório padronizado, resultado da coleta e da análise de fatos, dados e circunstâncias relacionadas a um incidente de tráfego aéreo. Apresenta a conclusão da investigação da ocorrência e as Recomendações de Segurança Operacional.

2.26 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 Recomendações de Segurança de Voo relativas a um acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, visando, exclusivamente, à prevenção de novas ocorrências.

2.27 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).

NOTA1: Quando uma Ocorrência ATS for classificada como Incidente de Tráfego Aéreo, o reporte de Perigo de Colisão, efetuado por um dos pilotos envolvidos, após análise dos dados disponíveis, poderá levar o incidente à classificação de RISCO CRÍTICO.

NOTA2: O Incidente de Tráfego Aéreo, Risco Crítico, é classificado pelo CENIPA como Incidente Aeronáutico Grave

2.28 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 de comprometimento da segurança dos tráfegos envolvidos em uma ocorrência de tráfego aéreo, o mesmo será considerado como de Risco Potencial

2.29 SEÇÃO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES/INCIDENTES DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - SIPACEA

Seção, com atuação regional, pertencente à estrutura dos CINDACTA e do SRPV SP, subordinado diretamente ao Comandante/Chefe da Organização Regional e ligado sistemicamente à ASEGCEA.

2.30 SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO - SISCEAB

Sistema instituído com a finalidade de dotar o Comando da Aeronáutica de uma estrutura capaz de integrar os Órgãos e Sistemas que participam do controle da Circulação Aérea Nacional, no limite das suas respectivas atribuições.

2.31 SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS - SIPAER

Sistema instituído com a finalidade de planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

2.32 SUBSISTEMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO SISCEAB - SEGCEA

Subsistema que tem por finalidade o gerenciamento das atividades de prevenção de acidentes, de incidentes aeronáuticos e de incidentes de tráfego aéreo, incluindo as relativas ao gerenciamento da segurança operacional, bem como das atividades de investigação de incidentes de tráfego aéreo.

2.33 TÉCNICO DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - TSCEA

Técnicos, militares ou civis, pertencentes às Organizações Militares ou Empresas que participam do SISCEAB, com Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CPAA), representante do SEGCEA e ligado sistemicamente à ASEGCEA, à SIPACEA regional, à SPACEA setorial ou à ASSIPACEA local, quando designados para participarem de uma determinada investigação no CEA.

2.34 VIGILÂNCIA DEPENDENTE AUTOMÁTICA - ADS

Método de comunicação pelo qual o controlador de tráfego aéreo emite instruções e troca informações com o piloto de uma aeronave utilizando-se de um protocolo ou enlace para transmissão de dados digitalizados (data-link), em substituição às comunicações por voz.

3 ATRIBUIÇÕES

A existência de uma Ocorrência Aeronáutica dá início a um processo que contempla ações dos Órgãos e Elos do SIPAER, SISCEAB e SEGCEA. Em função da classificação da Ocorrência Aeronáutica em Acidente Aeronáutico, Incidente Aeronáutico Grave ou Incidente Aeronáutico, definida pelo CENIPA, após o recebimento da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO), são definidos os procedimentos a serem seguidos pelos Órgãos e Elos, baseado nas normas que regem a atividade.

No âmbito do DECEA, são definidas atribuições aos Órgãos e Elementos do SISCEAB, como forma de subsidiar as ações relacionadas com a investigação do SIPAER, notadamente quando há a possibilidade de ter havido a interferência do controle do espaço aéreo no evento.

Vale ressaltar que as ações relacionadas com a investigação de Ocorrências Aeronáuticas, onde só exista a participação das atividades do controle do espaço aéreo e que não sejam enquadradas como incidente aeronáutico grave, são da responsabilidade do DECEA e estão definidas em documentos específicos (ICA 63-30 e MCA 63-17), Instrução e Manual, respectivamente, que tratam da Investigação de “OCORRÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO”.

A seguir são listadas as atribuições dos Órgãos e Elementos do SISCEAB/SEGCEA, após a ocorrência de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.1 DA ASEGCEA

3.1.1 Coordenar a designação de Elementos Credenciados, quando solicitado.

3.1.2 Analisar toda documentação proveniente da investigação de Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, com envolvimento do controle do espaço aéreo, elaborada pelo EC designado.

3.1.3 Analisar, sob o ponto de vista da segurança operacional, o Relatório Final de Inspeção em Voo pós Acidente, relacionado com Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, emitido pelo GEIV.

3.2 DA ORGANIZAÇÃO REGIONAL

3.2.1 Designar os Elementos Credenciados (EC-CEA e EC-FHP) para a execução das ações previstas no item 3.5 desta Instrução, independentemente de indícios de envolvimento do controle do espaço aéreo na ocorrência e das ações tomadas pelo PSNA.

3.2.2 Designar os Elementos Credenciados (EC-CEA e EC-FHP), quando solicitado pelo Investigador-Encarregado.

3.3 DA SIPACEA

3.3.1 Propor ao Comandante/Chefe da Organização Regional a designação de Elementos Credenciados para participarem da investigação do SIPAER, quando indicado pela ASEGCEA.

3.3.2 Propor ao Comandante/Chefe da Organização Regional a designação de Elementos Credenciados (EC-CEA e EC-FHP) para a execução das ações previstas no item 3.5 desta Instrução.

3.3.3 Remeter à ASEGCEA toda documentação proveniente da investigação, quando for o caso, do envolvimento do controle do espaço aéreo em Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.3.4 Viabilizar o suporte psicológico aos operadores dos PSNA envolvidos em Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, quando verificada a necessidade, em função da avaliação do EC-FHP designado.

3.4 DO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

3.4.1 Informar o Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave ao Comandante do CINDACTA respectivo ou ao Chefe do SRPV-SP, conforme o caso, pela via mais rápida, imediatamente após ter tomado conhecimento da ocorrência.

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

3.4.2.1 As comunicações das ocorrências aeronáuticas poderão ser classificadas como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, ou, ainda, arquivadas, caso não sejam caracterizadas como ocorrência aeronáutica, após a análise do CENIPA.

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

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

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

3.4.3 Comunicar ao GEIV, ao RCC e à SIPACEA da sua área de jurisdição pelo meio mais rápido possível as seguintes informações:

- a) tipo e matrícula da(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente;
- b) data e hora do acidente/incidente;
- c) fase do voo em que ocorreu o acidente/incidente;
- d) condições meteorológicas na hora do acidente/incidente;
- e) regras de voo segundo as quais voava(m) a(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente;
- f) auxílios visuais, à navegação e à aproximação em operação na hora do acidente/incidente que pudessem estar sendo utilizados pela(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente;
- g) procedimento de tráfego aéreo que a aeronave acidentada pudesse estar utilizando no momento da ocorrência; e

- h) equipamentos de radio navegação de bordo da(s) aeronave(s) envolvida(s) no acidente/incidente, lançados no plano de voo.

NOTA: A impossibilidade de informações sobre um ou mais dos itens anteriores não deverá constituir motivo para atraso no envio das demais informações, e a comunicação via telefone não cancela a obrigatoriedade do envio das mensagens formais a todos os destinatários contemplados nos documentos pertinentes.

3.4.4 Providenciar para que os seguintes procedimentos sejam observados, com relação às equipes de manutenção dos auxílios à navegação aérea:

- a) registrar as configurações dos diversos auxílios em operação no momento do acidente/incidente;
- b) proibir ajustes nos auxílios que estavam em operação no momento do acidente/incidente, tendo em vista que ajustes realizados nessas circunstâncias podem produzir condições fora de tolerância em equipamentos normais, ou agravar essas condições, no caso de equipamentos com deficiências; e
- c) não permitir a utilização nem o ajuste do auxílio à navegação que estava em operação na hora da ocorrência, caso surjam dúvidas a respeito das condições de funcionamento do mesmo, até a realização da inspeção em voo.

3.4.5 Instruir todo o pessoal do PSNA quanto à política de veiculação das informações relacionadas ao Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

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

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

- a) ao modelo, ao tipo, à nacionalidade e à matrícula da aeronave;
- b) ao operador da aeronave;
- c) à data, à hora e ao local da ocorrência;
- d) ao local de origem e destino;
- e) ao número de tripulantes e de passageiros a bordo; e
- f) às providências relativas à ocorrência que já foram adotadas no âmbito do SIPAER e/ou pelas demais autoridades.

3.4.6 Preservar as fichas de progressão ao voo (FPV), o Livro de Registro de Ocorrências (LRO), o Livro de Registro de Comunicações (LRC), as Mensagens ATS e as Mensagens MET.

3.4.7 Preservar as gravações das telecomunicações orais ATS, das mensagens CPDLC, da revisualização dos dados RADAR e da vigilância ADS, referentes à(s) aeronave(s) envolvida(s) e outras que sejam de interesse para o esclarecimento do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.4.8 Providenciar, tão logo seja possível, a substituição dos operadores diretamente envolvidos no Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.5 DOS ELEMENTOS CREDENCIADOS (EC-CEA/EC-FHP) DESIGNADOS

3.5.1 Deslocar-se, o mais rápido possível, para o PSNA envolvido com o Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave independentemente de indícios de envolvimento do controle do espaço aéreo na ocorrência.

3.5.2 Localizar o responsável pelas ações iniciais da investigação do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave em questão, informando-o de sua missão.

3.5.3 Entrar em contato com os operadores de serviço na hora do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave, a fim de inteirar-se da ocorrência, independentemente do horário de chegada.

3.5.4 Convocar reunião com todos os membros do PSNA para orientação geral, se for o caso.

3.5.5 Verificar se foram transmitidas as informações previstas em 3.4.1; 3.4.2; 3.4.3 e, se for o caso, providenciar a transmissão imediata das mesmas.

3.5.6 Assegurar que sejam preservadas as Fichas de Progressão de Voo (FPV), o Livro de Registro de Ocorrências (LRO), o Livro de Registro de Comunicações (LRC), as mensagens ATS, as mensagens MET, as gravações das comunicações orais ATS e as mensagens CPDLC referentes à(s) aeronave(s) envolvida(s) e outras que sejam de interesse para o esclarecimento do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.5.7 Assegurar que sejam preservadas as gravações de revisualização dos dados RADAR e da vigilância ADS, quando for o caso.

3.5.8 Determinar aos operadores de serviço na hora do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave que forneçam, individualmente, apontamentos informais da ocorrência, a partir da primeira mensagem recebida relativa à(s) aeronave(s).

3.5.9 Comunicar aos operadores de serviço na hora do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave que qualquer solicitação de declaração a respeito da ocorrência seja feita por seu intermédio, exceto aquela que o responsável pelas ações iniciais da investigação venha a solicitar.

3.5.10 Orientar os operadores que assumiram o serviço após a ocorrência do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave para que as respostas às chamadas telefônicas ou a qualquer pedido de informações sobre a ocorrência em pauta sejam dirigidas ao responsável pelas ações iniciais da investigação.

3.5.11 Propor o suporte psicológico aos operadores de serviço na hora do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave em função da avaliação efetuada pelo EC-FHP.

3.5.12 Solicitar a manutenção da dispensa do serviço dos operadores de serviço na ocorrência do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave pelo período recomendado pelo EC-FHP em função do estado emocional dos mesmos.

3.5.13 Elaborar um relatório, com grau de sigilo **RESERVADO**, anexando todos os documentos ou cópias de documentos que possam contribuir para a elucidação dos fatores contribuintes do Acidente Aeronáutico ou Incidente Aeronáutico Grave.

3.6 DO GRUPO ESPECIAL DE INSPEÇÃO EM VOO

3.6.1 Imediatamente após tomar conhecimento do acidente aeronáutico/ incidente aeronáutico grave, o GEIV deverá certificar-se da necessidade da execução da Inspeção em Voo Especial após Acidente.

3.6.2 Caracteriza-se a necessidade de Inspeção em Voo Especial após Acidente, sempre que existirem indícios de que o(s) auxílio(s) à navegação e à aproximação, ou o procedimento de tráfego aéreo que a(s) aeronave(s) acidentada(s) pudesse(m) estar utilizando contribuiu(ram) para a ocorrência do acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave.

3.6.3 O Comandante do GEIV, ou o seu substituto legal, é o responsável por determinar a realização da inspeção em voo, em função das informações recebidas, e está autorizado a emitir a Ordem de Missão pertinente.

NOTA: O GEIV deverá possuir normas internas que definam as ações de seu pessoal, de forma que as necessidades de Inspeção em Voo após Acidente sejam prontamente atendidas.

3.6.4 Confeccionar o relatório com o máximo de informações e suficiente clareza para permitir a sua compreensão por pessoas não habituadas ao trato de dados referentes à inspeção em voo, submetendo-o à apreciação do Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, antes de ser encaminhado para a ASEGCEA.

3.7 OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS

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

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

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

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

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

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

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1 Esta Instrução substitui a ICA 63-7, de 30 de abril de 2010, aprovada pela portaria nº 72/DGCEA, de 30 de abril de 2010, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 114, de 21 de junho de 2010.

4.2 Os casos não previstos nesta ICA serão submetidos à apreciação do Exmo. Sr. Diretor-Geral do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Estrutura e Atribuições do Subsistema de Segurança do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro: ICA 63-11*. [Rio de Janeiro-RJ], 2009.

_____. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Investigação do Aspecto Psicológico nos Incidentes de Tráfego Aéreo: MCA 63-7*. [Rio de Janeiro-RJ], 2008.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER: NSCA 3-2*. [Brasília-DF], 2008.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Investigação de Acidente Aeronáutico, Incidente Aeronáutico e Ocorrência de Solo: NSCA 3-6*. [Brasília-DF], 2013.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro: NSCA 3-13*. [Brasília-DF], 2013.

ÍNDICE

Ação Inicial, 11, 15
Acidente Aeronáutico, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 19, 20, 23
Acidente Aeronáutico, 11
ASCEA, 12, 14
Comissão de Investigação, 12
Elemento Credenciado, 12
Fator Contribuinte, 13
FNCO, 13, 17, 18
Incidente Aeronáutico, 1, 3, 13
Incidente de Tráfego Aéreo, 13
Investigador-Encarregado, 14
Ocorrência Aeronáutica, 14
Ocorrência Anormal, 14
Ocorrência de Tráfego Aéreo, 14
OSCEA, 14
Registro Preliminar, 15
Relatório Final, 15
RICEA, 15
Risco Crítico, 15
Risco Potencial, 15
TSCEA, 16