

Em cooperação com



OACI

Anexo 19

à Convenção sobre Aviação Civil Internacional

Padrões Internacionais

Gestão da Segurança Operacional

Esta edição substitui, em 7 de novembro de 2019, todas as edições anteriores do Anexo 19.

Para informações sobre a aplicabilidade dos Padrões e Práticas Recomendadas Internacionais, vide Capítulo 2 e Prefácio.

Segunda Edição
Julho de 2016

Em cooperação com



Aviso Legal

Este documento é uma tradução não oficial para a Língua Portuguesa do Anexo 19 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). Foi elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a autoridade de aviação civil brasileira, com permissão da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para propósitos apenas informativos. Não possui efeito legal e não deverá ser utilizado para substituir, de maneira excludente, a versão autêntica em qualquer um dos seis idiomas oficiais da OACI (árabe, chinês, inglês, francês, espanhol e russo), conforme adotados pelo Conselho da OACI. A versão oficial do Anexo 19 está disponível para aquisição no website da OACI (<http://store1.icao.int/>).

Reproduction and/or distribution should be for official ("non-commercial") purposes only; that is, this unofficial Portuguese translation of Annex 19 should not be reproduced and sold commercially.

This document is an unofficial Portuguese translation of Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention). It has been prepared by the National Civil Aviation Agency (Agência Nacional de Aviação Civil in Portuguese), also known as ANAC, the Brazilian civil aviation authority, with the permission of the International Civil Aviation Organization (ICAO), for informational purposes only; it has no legal effect and should not be relied upon to the exclusion of the authentic version in any of the six official ICAO languages (Arabic, Chinese, English, French, Spanish, and Russian), as adopted by the ICAO Council. The official version of Annex 19 is available for purchase on the ICAO website (<http://store1.icao.int/>).

Em cooperação com



OACI

Anexo 19

à Convenção sobre Aviação Civil Internacional

Padrões Internacionais

Gestão da Segurança Operacional

Esta edição substitui, em 7 de novembro de 2019, todas as edições anteriores do Anexo 19.

Para informações sobre a aplicabilidade dos Padrões e Práticas Recomendadas Internacionais, vide Capítulo 2 e Prefácio.

Segunda Edição
Julho de 2016

Publicado em edições separadas em Inglês, Árabe, Chinês, Francês, Russo e Espanhol pela
ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Para solicitar informações, e para obter uma lista completa dos representantes de vendas e livreiros, acesse o
website da OACI: www.icao.int

Primeira edição 2013

Segunda edição 2016

Anexo 19, Gestão da Segurança Operacional

Número de pedido: AN19 ISBN 978-92-9249-965-5

© ICAO 2016

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida, armazenada em sistema de recuperação de informações ou transmitida de forma alguma ou por meio algum, sem a prévia autorização por escrito da Organização de Aviação Civil Internacional.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| ABREVIACÕES | 9 |
| PUBLICAÇÕES | 11 |
| PREFÁCIO | 13 |
| PADRÕES INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS | 17 |
| CAPÍTULO 1. DEFINIÇÕES | 17 |
| CAPÍTULO 2. APLICABILIDADE | 20 |
| CAPÍTULO 3. RESPONSABILIDADES DO ESTADO NA GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL | 20 |
| 3.1 Programa de Segurança Operacional do Estado (SSP) | 20 |
| 3.2 Recursos, objetivos e política de segurança operacional do Estado | 21 |
| 3.3 Gestão do risco à segurança operacional pelo Estado | 22 |
| 3.4 Garantia da segurança operacional pelo Estado | 23 |
| 3.5 Promoção da segurança operacional pelo Estado | 24 |
| CAPÍTULO 4. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SMS) | 25 |
| 4.1 Geral | 25 |
| 4.2 Aviação geral internacional — aviões | 26 |
| CAPÍTULO 5. COLETA, ANÁLISE PROTEÇÃO, COMPARTILHAMENTO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES E DADOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL | 26 |
| 5.1 Sistemas de coleta e processamento de dados de segurança operacional | 26 |
| 5.2 Análise de dados e informações de segurança operacional | 27 |
| 5.3 Proteção de dados e informações de segurança operacional | 28 |
| 5.4 Compartilhamento e intercâmbio de informações de segurança operacional | 29 |
| APÊNDICES | 30 |
| APÊNDICE 1. ELEMENTOS CRÍTICOS (CEs) DO SISTEMA DE SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DO ESTADO (SSO) | 30 |
| APÊNDICE 2. ESTRUTURA DE UM SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SMS) | 32 |
| APÊNDICE 3. PRINCÍPIOS PARA A PROTEÇÃO DE DADOS DE SEGURANÇA, INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA E FONTES RELACIONADAS | 37 |



ABREVIACÕES

(Utilizadas neste Anexo)

| | |
|-------|--|
| ADREP | Sistema de notificação de dados sobre acidentes/incidentes |
| ATS | Serviços de tráfego aéreo |
| CVR | Gravador de voz na cabine de comando |
| RAIO | Organização regional de investigação de acidentes e incidentes |
| RSOO | Organização regional de supervisão da segurança operacional |
| SARPs | Padrões e Práticas Recomendadas |
| SDCPS | Sistemas de coleta e processamento de dados de segurança operacional |
| SMM | Manual de gerenciamento da segurança operacional |
| SMP | Painel sobre gerenciamento da segurança operacional |
| SMS | Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional |
| SSO | Supervisão da segurança operacional pelo Estado |
| SSP | Programa de Segurança Operacional do Estado |



Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Doc 7300)

Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional

Anexo 1 — Licenças de Pessoal

Anexo 6 — Operação de Aeronaves

Parte I — Transporte Aéreo Comercial Internacional — Aviões

Parte II — Aviação Geral Internacional — Aviões

Parte III — Operações Internacionais — Helicópteros

Anexo 8 — Aeronavegabilidade de aeronaves

Anexo 11 — Serviços de Tráfego Aéreo

Anexo 13 — Investigação de Acidentes e Incidentes de Aeronaves

Anexo 14 — Aeródromos

Volume I — Projeto e Operação de Aeródromos

Manuais¹

Plano para a segurança operacional da aviação mundial (Doc 10004)

Manual de Medicina da Aviação Civil (Doc 8984)

Manual de Procedimentos para Inspeções de Operações, Certificação e Vigilância Continuada (Doc 8335)

Manual para a implementação do artigo 83 bis da Convenção sobre aviação civil internacional (Doc 10059)

Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859)

Manual de Supervisão da Segurança Operacional (Doc 9734)

Parte A — Implementação e gerenciamento de um sistema do Estado para supervisão da segurança operacional

1. Os manuais mencionados serão atualizados conforme necessário, a fim de harmonizar sua terminologia com a utilizada neste Anexo.

PREFÁCIO

Contexto histórico

As disposições deste Anexo foram elaboradas conforme as recomendações da Conferência dos Diretores Gerais da Aviação Civil sobre a Estratégia Global para a Segurança Operacional da Aviação (Montreal, 20 a 22 de março de 2006) (DGCA/06) e da Conferência de Alto Nível sobre Segurança Operacional (Montreal, 29 de março a 1º de abril de 2010) (HLSC/2010) acerca da necessidade de um Anexo dedicado à gestão da segurança operacional. A Comissão de Navegação Aérea (186-8), tendo determinado que tais questões possuíam importância e alcance suficientes, decidiu estabelecer o Painel sobre gestão da segurança operacional (SMP) para fornecer recomendações sobre a elaboração deste Anexo.

Os Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs) neste Anexo visam auxiliar os Estados na gestão dos riscos à segurança operacional da aviação. Dada a crescente complexidade do sistema de transporte aéreo global, bem como das atividades inter-relacionadas da aviação que são necessárias à garantia da segurança na operação das aeronaves, este Anexo apoia a evolução contínua de uma estratégia proativa que busca aprimorar o desempenho da segurança operacional. Tal estratégia se baseia na implementação de um Programa de segurança operacional do Estado (SSP) que sistematicamente aborde os riscos à segurança operacional.

A implementação efetiva do SSP é um processo gradual, que requer tempo para amadurecer completamente. Dentre os fatores que afetam o tempo necessário para implementar um SSP estão a complexidade do sistema de transporte aéreo e a maturidade da capacidade do Estado de supervisionar a segurança operacional da aviação.

Este Anexo consolida o texto dos Anexos existentes que tratam de SSP e de sistemas de gerenciamento da segurança operacional (SMSs), assim como de elementos relacionados, inclusive a coleta e o uso de dados de segurança operacional e as atividades de supervisão da segurança operacional pelo Estado. O benefício de compilar tais informações em um único Anexo é direcionar a atenção dos Estados para a importância de integrar suas atividades de gestão da segurança operacional. Ainda, facilita a evolução das disposições sobre a gestão da segurança operacional.

Algumas funções do Estado relativas à gestão da segurança operacional exigidas pelo Anexo 19 podem ser delegadas a organização regional de supervisão da segurança operacional, ou a organização regional de investigação de acidentes e incidentes, para que atuem em nome do Estado.

Este Anexo, que contém SARPs relativos às responsabilidades e processos subjacentes à gestão da segurança operacional pelos Estados, foi adotado pelo Conselho pela primeira vez em 25 de fevereiro de 2013, de acordo com as disposições do Artigo 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944), e foi denominado Anexo 19 à Convenção. Os SARPs foram baseados nas disposições para a gestão da segurança operacional inicialmente adotadas pelo Conselho nos Anexos 1; 6, Partes I, II e III; 8; 11; 13 e 14, Volume I, e nas recomendações da primeira reunião especial do SMP (Montreal, 13 a 17 de fevereiro de 2012).

No relatório para o Conselho sobre os resultados da HLSC/2010, a Comissão de Navegação Aérea recomendou que a elaboração do novo Anexo seguisse um processo de duas fases. O foco da primeira fase foi estabelecer o Anexo sobre a gestão da segurança operacional por meio da consolidação e reorganização dos SARPs existentes. A Emenda 1 ao Anexo 19 inclui alterações substanciais às disposições sobre a gestão da segurança operacional, conforme descrito abaixo.

A Emenda 1 ao Anexo 19 consolida, no Capítulo 3, as disposições relacionadas à responsabilidade dos Estados na gestão da segurança operacional, em reconhecimento à necessidade de esclarecer a relação entre os oito elementos críticos (CEs) de um sistema de supervisão da segurança operacional do Estado (SSO), que podem ser encontrados no Apêndice 1, e os elementos estruturais detalhados do SSP, que anteriormente podiam ser encontradas no Anexo A. Os CEs de um sistema de SSO constituem a base de um SSP. O capítulo 3 integra os oito CEs do sistema de SSO aos elementos estruturais do SSP na forma de um conjunto otimizado de SARPs, para facilitar sua implementação. Os CEs continuam evidentes no Apêndice 1.

Além disso, a Emenda 1 estabelece novos SARPs aplicáveis a SMS e altera os existentes, com o objetivo de facilitar a sua implementação, assim como acrescenta várias notas explanatórias. A Emenda 1 também estende a aplicabilidade de um SMS às organizações responsáveis pelo projeto de tipo e pela fabricação de motores e hélices, o que é possível graças à identificação de tais organizações no Anexo 8.

Por fim, a Emenda 1 prevê proteção maior aos dados e às informações de segurança operacional, bem como às suas fontes. Um dos aspectos essenciais dessa emenda é a elevação à condição de SARPs das orientações contidas no antigo Anexo B do Anexo 19, que foram agrupadas em um novo Apêndice. A emenda reforça as salvaguardas jurídicas destinadas a assegurar o uso apropriado e a proteção das informações de segurança operacional. Assim, facilita a sua disponibilização contínua para dar suporte a estratégias proativas de melhoria da segurança operacional. Também foram elaboradas as definições de dados de segurança operacional e de informações de segurança operacional, a fim de esclarecer o escopo das disposições e assim facilitar a sua aplicação consistente.

A segunda edição do Anexo 19 foi publicada devido à adoção da Emenda 1. Esta edição reflete a natureza extensiva da emenda, que completa a segunda fase da elaboração do Anexo. A Emenda 1 foi adotada pelo Conselho em 2 de março de 2016, entrou em vigor em 11 de julho de 2016 e se tornou aplicável em 7 de novembro de 2019.

A Tabela A mostra a origem das emendas ulteriores, junto à lista dos principais assuntos relacionados e as datas nas quais o Anexo e as emendas foram adotados pelo Conselho, entraram em vigor e se tornaram aplicáveis.

Ação dos Estados Membros

Notificação de diferenças. Cabe ressaltar aos Estados Membros o compromisso imposto pelo Artigo 38 da Convenção, pelo qual os Estados Membros são obrigados a notificar a Organização sobre quaisquer diferenças entre as suas regulamentações e práticas nacionais e os Padrões Internacionais contidos neste Anexo e suas emendas. Solicita-se aos Estados Membros que estendam tal notificação a quaisquer diferenças das Práticas Recomendadas contidas neste Anexo e emendas ulteriores, quando a notificação de tais diferenças for importante para a segurança operacional da navegação aérea. Além disso, solicita-se aos Estados Membros que mantenham a Organização informada sobre quaisquer diferenças que possam surgir posteriormente, ou sobre a remoção de quaisquer diferenças notificadas anteriormente. Um pedido específico de notificação de diferenças será enviado aos Estados Membros imediatamente após a adoção de cada emenda deste Anexo.

Vale também ressaltar aos Estados Membros o que dispõe o Anexo 15 em relação à publicação das diferenças entre as regulamentações e práticas nacionais e os Padrões e Práticas Recomendadas pela OACI por meio do Serviço de Informação Aeronáutica, em complemento à obrigação incumbida aos Estados pelo Artigo 38 da Convenção.

Promulgação de informações. A criação, a remoção e a alteração de instalações, serviços e procedimentos que afetem as operações de aeronaves executadas conforme os Padrões e Práticas Recomendadas especificados neste Anexo devem ser notificadas e produzir efeitos em conformidade com as disposições do Anexo 15.

Situação dos componentes do Anexo

Um Anexo é composto pelas partes descritas a seguir, embora nem todas estejam necessariamente presentes em todos os Anexos; a situação de cada parte é indicada:

1.— Texto que compreende o Anexo propriamente dito:

a) *Padrões e Práticas Recomendadas* adotados pelo Conselho segundo as disposições da Convenção. São definidas da seguinte forma:

Padrão: Qualquer especificação de características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança ou a regularidade da navegação aérea internacional, e à qual os Estados Membros se adequarão, nos termos da Convenção; diante da impossibilidade de sua observância, a notificação para o Conselho é obrigatória, conforme o Artigo 38.

Prática Recomendada: Qualquer especificação de características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como desejável no interesse da segurança, da regularidade ou da eficiência da navegação aérea internacional, à qual os Estados Membros se empenharão para se adequar, nos termos da Convenção.

b) *Apêndices* que compreendem o material agrupado separadamente por questão de conveniência, mas que são parte dos Padrões e Práticas Recomendadas adotados pelo Conselho.

c) *Definições* dos termos usados nos Padrões e Práticas Recomendadas que não são autoexplicativos, pois não possuem um significado comumente aceito. Uma definição não é independente, mas é parte essencial de cada Padrão e Prática Recomendada em que o termo é usado, visto que uma mudança no significado do termo afetaria a especificação.

d) *Tabelas e Figuras* que complementam ou ilustram um Padrão ou Prática Recomendada, e às quais são feitas referências, fazem parte do Padrão e Prática Recomendada associados e possuem a mesma situação.

2.— Texto aprovado pelo Conselho para publicação em associação com os Padrões e Práticas Recomendadas:

a) *Prefácios* abrangendo conteúdo histórico e explanatório, baseado na atividade do Conselho e incluindo uma explanação das obrigações dos Estados com relação à aplicação dos Padrões e Práticas Recomendadas decorrentes da Convenção e da Resolução de Adoção.

b) *Introduções* abrangendo conteúdo explanatório figurando no início de partes, capítulos ou seções do Anexo, a fim de auxiliar a compreensão da aplicação do texto.

c) *Notas incluídas* no texto, quando apropriado, a fim de fornecer referências ou informações factuais relacionadas aos Padrões e Práticas em questão, mas que não são parte integrante dos Padrões e Práticas Recomendadas.

d) *Anexos* abrangendo conteúdo suplementar aos Padrões e Práticas Recomendadas, ou incluídos na forma de um guia para a sua aplicação.

Seleção de línguas

O presente Anexo foi adotado em seis línguas: Inglês, Árabe, Chinês, Francês, Russo e Espanhol. Cada Estado Membro deverá selecionar um destes textos com o propósito de implementação nacional, e para outros efeitos previstos na Convenção, seja por meio de uso direto ou da tradução para a sua própria língua nacional, e deverá notificar a Organização adequadamente.

Práticas editoriais

A seguinte prática foi adotada a fim de indicar imediatamente a situação de cada afirmação: *Padrões* foram impressos na fonte romana; *Práticas Recomendadas* foram impressas na fonte itálica, sendo indicadas pelo prefixo **Recomendação**; *Notas* foram impressas na fonte itálica, sendo indicadas pelo prefixo *Nota*.

A seguinte prática editorial foi adotada na escrita das especificações: para Padrões é empregado o futuro simples dos verbos, e para Práticas Recomendadas é empregada a expressão “recomenda-se”.

Toda referência a uma parte deste documento identificada por um número e/ou título inclui todas as subdivisões daquela parte.

Tabela A. Emendas ao Anexo 19

| Emendas | Fonte(s) | Assunto(s) | Adoção / Efetivação / Aplicação |
|---------------------------|--|--|--|
| 1ª Edição Especial | Secretariado; primeira reunião do Painel sobre Gerenciamento da Segurança Operacional (SMP/SM/1) | | 25 de fevereiro de 2013 15 de julho de 2013 14 de novembro de 2013 |
| 1 (2ª Edição) | Primeira reunião do Painel sobre gestão da segurança operacional (SMP/1), em conjunto com a 14ª reunião do Grupo de trabalho plenário do Painel de aeronavegabilidade (AIRP/WG/WHL/14) e o Grupo de ação para proteção das informações de segurança operacional (SIP TF), em relação à gestão da segurança operacional | Aperfeiçoamento das disposições sobre a gestão da segurança operacional e extensão da aplicabilidade das disposições sobre sistemas de gerenciamento da segurança operacional (SMS) às organizações responsáveis pelo projeto de tipo e/ou pela fabricação de motores e hélices. | 2 de março de 2016 11 de julho de 2016 7 de novembro de 2019 |

PADRÕES INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS

CAPÍTULO 1. DEFINIÇÕES

Quando os seguintes termos são usados nos Padrões e Práticas Recomendadas para a Gestão da Segurança Operacional, eles possuem os seguintes significados:

Acidente. Ocorrência associada à operação de uma aeronave que, no caso de uma aeronave tripulada, acontece entre o momento em que qualquer pessoa embarca na aeronave com a intenção de voar até o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado, ou, no caso de uma aeronave não tripulada, acontece entre o momento em que a aeronave está pronta para se mover com o propósito de voar até o momento em que para, no final do voo, e o sistema de propulsão primário é desligado, e em que:

- a) uma pessoa é fatal ou seriamente ferida devido a:
- estar dentro da aeronave, ou
 - ter contato direto com qualquer parte da aeronave, inclusive partes que tenham se desprendido, ou
 - ser diretamente exposta ao *jet blast*,

exceto quando os ferimentos resultarem de causas naturais, forem infligidos por outra pessoa ou por ela mesma, ou quando passageiros clandestinos se lesionarem quando estiverem escondidos fora das áreas normalmente acessíveis aos passageiros ou à tripulação; ou

- b) a aeronave sofre danos ou falhas estruturais que:
- afetam adversamente as características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo da aeronave, e
 - normalmente exigiram uma reparação considerável ou a substituição do componente afetado,

exceto por falhas ou danos que ocorram no motor, quando o dano for limitado a um único motor (incluindo suas carenagens e seus acessórios), às hélices, às pontas das asas, às antenas, às sondas, às palhetas, aos pneus, aos freios, às rodas, às carenagens, aos painéis, às portas do trem de pouso, aos para-brisas, ao revestimento da aeronave (tais como pequenos furos ou deformações), ou por danos pouco significativos às pás do rotor principal, às pás do rotor de cauda, ao trem de pouso, e os resultantes de chuva de granizo ou da colisão com aves (incluindo furos na cúpula do radar); ou

- c) a aeronave está desaparecida ou completamente inacessível.

Nota 1.— Apenas para fins de uniformidade da estatística, um ferimento que resulte em morte dentro de um período de trinta dias da data do acidente é classificado, pela OACI, como ferimento fatal.

Nota 2.— Uma aeronave é considerada desaparecida quando a busca oficial for encerrada e os destroços não tiverem sido localizados.

Nota 3.— O tipo do sistema de aeronave não tripulada a ser investigado é abordado no item 5.1 do Anexo 13.

Nota 4.— Orientações para a determinação do dano à aeronave podem ser encontradas no anexo E do Anexo 13.

Aeronave. Qualquer máquina capaz de obter sustentação na atmosfera a partir de reações do ar, excetuadas as reações do ar com a superfície terrestre.

Avião. Aeronave mais pesada que o ar propulsa a motor, cuja sustentação em voo deriva principalmente de reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas sob determinadas condições de voo.

Códigos de conduta da indústria. Documentos de orientação elaborados por uma entidade da indústria aeronáutica para que um setor específico da aviação cumpra as exigências dos Padrões e Práticas Recomendadas da Organização de Aviação Civil Internacional, as outras exigências relativas à segurança operacional e as melhores práticas, conforme apropriado.

Nota.— Alguns Estados admitem e fazem referência a códigos de conduta da indústria no desenvolvimento de regulamentações que atendam às disposições do Anexo 19, e disponibilizam, para os códigos de conduta da indústria, suas fontes e como podem ser obtidas.

Dado de segurança operacional. Conjunto definido de fatos ou conjunto definido de índices da segurança operacional provenientes de várias fontes relacionadas à aviação, usado para manter ou aprimorar a segurança operacional.

Nota. — Tais dados de segurança operacional são provenientes de atividades proativas e reativas relacionadas à aviação, incluindo, mas não limitado a:

- a) investigações de acidentes e incidentes;*
- b) relatórios de segurança operacional;*
- c) relatórios de aeronavegabilidade continuada;*
- d) monitoramento do desempenho operacional;*
- e) inspeções, auditorias, pesquisas; ou*
- f) estudos e análises sobre a segurança operacional.*

Desempenho da Segurança Operacional. Os resultados obtidos na segurança operacional por um Estado ou provedor de serviços, conforme o definido para seus objetivos e indicadores de desempenho de segurança operacional.

Estado de fabricação. Estado que possui jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave.

Estado do operador. Estado em que a sede do negócio do operador está localizada ou, caso não exista a sede, a residência permanente do operador.

Estado de projeto. Estado que possui jurisdição sobre a organização responsável pelo projeto de tipo da aeronave.

Ferimento grave. Um ferimento que acomete uma pessoa em um acidente e que:

- a) requer hospitalização por mais de 48 horas, a contar de sete dias da data em que o ferimento foi infligido; ou
- b) resulta em uma fratura de qualquer osso (exceto fraturas simples dos dedos das mãos ou dos pés, ou do nariz); ou
- c) envolve lacerações que causam hemorragia severa, ou dano muscular, a nervos ou a tendões; ou
- d) envolve lesão a qualquer órgão interno; ou
- e) envolve queimaduras de segundo ou terceiro grau, ou quaisquer queimaduras que afetam mais do que 5 por cento da superfície corporal; ou
- f) envolve exposição comprovada a substâncias infecciosas ou à radiação danosa.

Helicóptero. Aeronave mais pesada que o ar, sustentada em voo principalmente pelas reações do ar em um ou mais rotores motopropulsados sobre eixos basicamente verticais.

Nota.— Alguns Estados usam o termo “aeronave de asa rotativa” como uma alternativa para “helicóptero”.

Incidente. Uma ocorrência, que não seja um acidente, associada com a operação de uma aeronave que afeta ou pode afetar a segurança da operação.

Nota.— Os tipos de incidente que constituem objeto de interesse para estudos relacionados à segurança operacional incluem os incidentes listados no Anexo 13, anexo C.

Indicador da Segurança Operacional. Parâmetro baseado em dados, utilizado para monitorar e avaliar o desempenho da segurança operacional.

Informação de segurança operacional. Dados da segurança operacional processados, organizados ou analisados, em determinado contexto, de forma a torná-los úteis para fins de gestão da segurança operacional.

Meta de desempenho de segurança operacional. Meta planejada ou almejada por um Estado ou provedor de serviços para um indicador de desempenho de segurança operacional em um dado período, que se alinha aos objetivos de segurança operacional.

Perigo. Condição ou objeto que possui potencial de causar um acidente ou incidente na aeronave, ou o potencial de contribuir para tanto.

Pessoal operacional. Pessoal envolvido nas atividades da aviação e capaz de relatar informações relativas à segurança operacional.

Nota.— Este pessoal compreende, mas não se limita a: tripulação de voo; controladores de tráfego aéreo; operadores de estação aeronáutica; mecânicos de manutenção aeronáutica; pessoal das organizações de projeto e fabricação de aeronaves; tripulação da cabine; despachantes operacionais de voo, pessoal de rampa e pessoal de terra.

Programa de Segurança Operacional do Estado (SSP). Conjunto integrado de regulamentações e atividades que objetivam aprimorar a segurança operacional.

Risco à segurança operacional. A probabilidade e a severidade previstas para as consequências ou efeitos de um perigo.

Segurança Operacional. O estado em que os riscos associados às atividades da aviação, relacionados ou que oferecem apoio direto à operação de aeronaves, são reduzidos a um nível aceitável e controlados.

Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMS). Uma abordagem sistemática do gerenciamento da segurança operacional, incluindo as estruturas organizacionais, responsabilidades, políticas e procedimentos necessários.

Supervisão da segurança operacional. Função desempenhada pelo Estado para garantir que os indivíduos e as organizações que desempenham atividades da aviação cumpram a regulamentação e as leis nacionais sobre a segurança operacional.

Vigilância. Atividades do Estado por meio das quais verifica, de forma proativa, realizando inspeções e auditorias, que os portadores de licenças, certificados, autorizações e aprovações continuam a cumprir os requisitos estabelecidos e que funcionam dentro do nível de competência e segurança operacional exigidos pelo Estado.

CAPÍTULO 2. APLICABILIDADE

Os Padrões e Práticas Recomendadas contidas neste Anexo serão aplicáveis às funções de gestão da segurança operacional relacionadas à ou que oferecem suporte direto à operação segura das aeronaves.

Nota 1.— As disposições sobre a gestão da segurança operacional direcionadas aos Estados estão contidas no Capítulo 3, e dizem respeito ao programa de segurança operacional do Estado.

Nota 2.— No contexto deste Anexo, o termo “provedor de serviços” se refere às organizações listadas no Capítulo 3, item 3.3.2.1, e não inclui os operadores da aviação geral internacional.

Nota 3.— As disposições sobre a gestão da segurança operacional direcionadas aos provedores de serviços aéreos e operadores específicos estão contidas no Capítulo 4, e dizem respeito aos sistemas de gerenciamento da segurança operacional (SMSs).

Nota 4.— Nenhuma disposição deste Anexo visa transferir ao Estado as responsabilidades dos operadores e provedores de serviços aéreos. Isto inclui as funções relacionadas ou que oferecem suporte direto à operação segura de aeronaves.

Nota 5.— No contexto deste Anexo, “responsabilidade” (no singular) se refere à “responsabilidade do Estado” com respeito às obrigações internacionais impostas pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, enquanto o termo “responsabilidades” (no plural) se refere ao sentido comum (ou seja, as funções e atividades que podem ser delegadas).

CAPÍTULO 3. RESPONSABILIDADES DO ESTADO NA GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Nota 1.— Os elementos críticos (CEs) do sistema de supervisão da segurança operacional do Estado (SSO) que constam no Apêndice 1 constituem a base de um SSP.

Nota 2.— Disposições acerca de sistemas de gerenciamento da segurança operacional pertencentes a tipos específicos de atividades da aviação são abordadas em Anexos apropriados.

Nota 3.— Princípios básicos de gerenciamento da segurança operacional aplicáveis ao processo de avaliação médica dos portadores de licenças estão contidos no Anexo 1. Orientações estão disponíveis no Manual de Medicina da Aviação Civil (Doc 8984).

3.1 Programa de Segurança Operacional do Estado (SSP)

Os Estados estabelecerão e manterão um SSP que seja proporcional ao tamanho e à complexidade de seu sistema de aviação civil, mas poderão delegar as funções e atividades relacionadas à gestão da segurança operacional a outro Estado, a organização regional de supervisão da segurança operacional (RSOO) ou a organização regional de investigação de acidentes e incidentes (RAIO).

Nota 1.— Os Estados conservam a responsabilidade pelas funções e atividades relacionadas à gestão da segurança operacional delegadas a outro Estado, RSOO ou RAIO.

Nota 2.— Orientações sobre o SSP e a delegação das funções e atividades relacionadas à gestão da segurança operacional estão contidas no Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859).

3.2 Recursos, objetivos e política de segurança operacional do Estado

3.2.1 Legislação primária da aviação:

3.2.1.1 Os Estados estabelecerão a legislação primária da aviação de acordo com a seção 1 do Apêndice 1.

3.2.1.2 **Recomendação.** — *Recomenda-se que os Estados estabeleçam uma política de aplicação que especifique sob quais condições e circunstâncias os provedores de serviços aéreos que possuam um SMS têm permissão para gerir ou solucionar internamente eventos que envolvam certos problemas de segurança operacional, no contexto de seu SMS, e de forma satisfatória, segundo a autoridade competente do Estado.*

3.2.2 Regulamentos operacionais específicos

3.2.2.1 Os Estados estabelecerão regulamentos operacionais específicos de acordo com a seção 2 do Apêndice 1.

3.2.2.2 Os Estados revisarão periodicamente os regulamentos operacionais específicos, as orientações e as políticas de implementação a fim de garantir que continuem relevantes e adequados.

3.2.3 O sistema e as funções do Estado

3.2.3.1 Os Estados estabelecerão suas funções e seu sistema de acordo com a seção 3 do Apêndice 1.

3.2.3.2 **Recomendação.** — *Recomenda-se que os Estados identifiquem, definam e documentem os requisitos, obrigações, funções e atividades concernentes ao estabelecimento e à manutenção do SSP, incluindo as diretrizes de planejamento, organização, elaboração, manutenção, controle e melhoria contínua do SSP, de forma que os objetivos do Estado para a segurança operacional sejam alcançados.*

3.2.3.3 **Recomendação.** — *Recomenda-se que os Estados estabeleçam objetivos de segurança operacional e uma política de segurança operacional que reflitam o seu comprometimento com a segurança e facilitem a promoção de uma cultura de segurança positiva na comunidade de aviação.*

3.2.3.4 **Recomendação.** — *Recomenda-se que a política e os objetivos de segurança operacional sejam publicados e periodicamente revistos para garantir que continuem relevantes e apropriados para o Estado.*

3.2.4 Pessoal técnico qualificado.

Os Estados estabelecerão requisitos para a qualificação do pessoal técnico de acordo com a seção 4 do Apêndice 1.

Nota. — *O termo “pessoal técnico” se refere às pessoas que desempenham funções relacionadas à segurança operacional para o Estado ou em nome dele.*

3.2.5 Orientação técnica, ferramentas e fornecimento de informações críticas de segurança operacional

Os Estados estabelecerão orientações técnicas e ferramentas e fornecerão informações críticas de segurança operacional de acordo com a seção 5 do Apêndice 1.

3.3 Gestão do risco à segurança operacional pelo Estado

3.3.1 Obrigações concernentes a licenciamento, certificação, autorização e aprovação

Os Estados cumprirão as obrigações concernentes a licenciamento, certificação, autorização e aprovação de acordo com a seção 6 do Apêndice 1.

3.3.2 Obrigações concernentes ao sistema de gerenciamento da segurança operacional

3.3.2.1 Os Estados exigirão que os seguintes provedores de serviços aéreos sob sua autoridade implementem um SMS:

a) organizações de treinamento aprovadas de acordo com o Anexo 1 que estejam expostas aos riscos à segurança operacional ligados a operações de aeronaves durante a prestação do serviço;

b) operadores de aviões ou helicópteros autorizados a efetuar transporte aéreo comercial internacional, de acordo com o Anexo 6, Parte I ou Parte III, Seção II, respectivamente;

Nota.— Quando as atividades de manutenção não forem realizadas por uma organização de manutenção aprovada em conformidade com o Anexo 6, Parte I, 8.7, mas de acordo com um sistema equivalente ao previsto no Anexo 6, Parte I, 8.1.2 ou Parte III, Seção II, 6.1.2, elas estão incluídas no escopo do SMS do operador.

c) organizações de manutenção aprovadas que prestam serviços para operadores de aviões ou helicópteros atuantes no transporte aéreo comercial internacional, de acordo com o Anexo 6, Parte I ou Parte III, Seção II, respectivamente;

d) organizações responsáveis pelo projeto de tipo ou pela fabricação de aeronaves, motores ou hélices de acordo com o Anexo 8;

e) provedores de serviços de tráfego aéreo (ATS) conforme o Anexo 11; e

f) operadores de aeródromos certificados conforme o Anexo 14, Volume I.

Nota.— Outras disposições relacionadas à implementação do SMS pelos provedores de serviços podem ser encontradas no Capítulo 4.

3.3.2.2 **Recomendação.**— Recomenda-se que os Estados garantam que os indicadores e metas de desempenho da segurança operacional estabelecidos pelos provedores de serviços e pelos operadores aéreos sejam aceitáveis para o Estado.

Nota.— Orientações para a identificação de indicadores e metas de desempenho da segurança operacional adequados estão contidas no Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859).

3.3.2.3 O Estado de registro estabelecerá critérios para a implementação de um SMS pelos operadores de grandes aviões ou aviões turbojato que atuem no âmbito da aviação geral internacional conforme o Anexo 6, Parte II, Seção 3.

Nota.— Outras disposições relacionadas à implementação do SMS pelos operadores da aviação geral internacional podem ser encontradas no Capítulo 4.

3.3.2.4 Os critérios estabelecidos pelo Estado de registro de acordo com o item 3.3.2.3 deverão abordar a estrutura e os elementos do SMS contidos no Apêndice 2.

Nota.— Orientações sobre o estabelecimento de critérios para a implementação de um SMS pelos operadores da aviação geral internacional estão contidos no Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859).

3.3.3 Investigação de acidentes e incidentes

Os Estados estabelecerão um processo de investigação de acidentes e incidentes de acordo com o Anexo 13, em apoio à gestão da segurança operacional no Estado.

3.3.4 Identificação de perigos e avaliação do risco à segurança operacional

3.3.4.1 Os Estados estabelecerão e manterão um processo para identificar perigos a partir dos dados de segurança operacional coletados.

Nota 1. — Maiores informações sobre a coleta e análise dos dados de segurança operacional e o compartilhamento e intercâmbio das informações de segurança operacional podem ser encontradas no Capítulo 5.

Nota 2. — Informações adicionais para identificar os perigos e as questões de segurança operacional que servirão de base para ações preventivas podem estar contidas nos relatórios finais de acidentes e incidentes.

3.3.4.2 Os Estados elaborarão e manterão um processo que garanta a avaliação dos riscos à segurança operacional associados aos perigos identificados.

3.3.5 Gestão dos riscos à segurança operacional

3.3.5.1 Os Estados estabelecerão mecanismos para a resolução dos problemas de segurança operacional de acordo com seção 8 do Apêndice 1.

3.3.5.2 **Recomendação.**— Recomenda-se que os Estados desenvolvam e mantenham um processo para gerenciar os riscos à segurança operacional.

Nota 1. — As ações tomadas para gerenciar os riscos à segurança operacional podem incluir: aceitação, mitigação, prevenção e transferência.

Nota 2. — Os riscos à segurança operacional e os problemas de segurança operacional frequentemente apresentam fatores subjacentes que demandam avaliação cuidadosa.

3.4 Garantia da segurança operacional pelo Estado

3.4.1 Obrigações de vigilância

3.4.1.1 Os Estados cumprirão as obrigações de vigilância de acordo com a seção 7 do Apêndice 1.

Nota. — A vigilância do provedor de serviços considera tanto o desempenho da segurança operacional quanto o tamanho e a complexidade de seus produtos ou serviços aeronáuticos.

3.4.1.2 **Recomendação.**— Recomenda-se que os Estados estabeleçam procedimentos para priorizar as inspeções, auditorias e pesquisas nas áreas de maior necessidade ou preocupação.

Nota. — Os perfis de risco organizacional e os resultados da identificação de perigos, da avaliação de risco e da vigilância podem fornecer informações para a priorização de inspeções, auditorias e pesquisas.

3.4.1.3 **Recomendação.**— Recomenda-se que os Estados revisem periodicamente o desempenho da segurança operacional dos provedores de serviços individuais.

3.4.2 Desempenho da segurança operacional do Estado

3.4.2.1 Os Estados estabelecerão o nível aceitável de desempenho da segurança operacional a ser alcançado por meio de seu SSP.

Nota 1.— Um nível aceitável de desempenho da segurança operacional para o Estado pode ser alcançado por meio da implementação e manutenção do SSP, ou por meio de indicadores e metas de segurança operacional capazes de mostrar que a segurança operacional é efetivamente gerenciada e construída com base na implementação dos SARPs existentes relativos à segurança operacional.

Nota 2.— Orientações sobre o estabelecimento de indicadores e metas de desempenho da segurança operacional e de um nível aceitável de desempenho da segurança operacional estão contidas no Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859).

3.4.2.2 **Recomendação.**— Recomenda-se que os Estados elaborem e mantenham um processo para avaliar a eficácia das ações tomadas com o intuito de gerenciar os riscos à segurança operacional e solucionar os problemas de segurança operacional.

Nota.— Os resultados da avaliação da segurança operacional podem ser usados para embasar a priorização das ações de gerenciamento dos riscos à segurança operacional.

3.4.2.3 **Recomendação.**— Recomenda-se que cada Estado avalie a eficácia de seu SSP a fim de manter ou melhorar continuamente o nível geral de desempenho da segurança operacional.

3.5 Promoção da segurança operacional pelo Estado

3.5.1 Comunicação e disseminação interna de informações de segurança operacional

Recomendação.— Recomenda-se que os Estados promovam a conscientização sobre a segurança operacional e o compartilhamento e intercâmbio de informações de segurança operacional para apoiar, dentro das organizações da aviação do Estado, o desenvolvimento de uma cultura de segurança positiva que propicie um SSP eficaz.

3.5.2 Comunicação e disseminação externa de informações de segurança operacional

Recomendação.— Recomenda-se que os Estados promovam a conscientização sobre a segurança operacional e o compartilhamento e intercâmbio de informações de segurança operacional com a comunidade de aviação para propiciar a manutenção e a melhoria da segurança operacional e apoiar o desenvolvimento de uma cultura de segurança positiva.

Nota 1.— Consulte o Capítulo 5, item 5.4, para mais detalhes sobre o compartilhamento e o intercâmbio das informações de segurança operacional.

Nota 2.— A promoção da conscientização sobre a segurança operacional poderá incluir a identificação de treinamentos em segurança operacional acessíveis à comunidade de aviação.

CAPÍTULO 4. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SMS)

Nota 1.— As orientações sobre a implementação de um SMS estão contidas no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859).

Nota 2.— Uma organização pode optar por estender um SMS a várias atividades do provedor de serviços.

4.1 Geral

4.1.1 O SMS de um provedor de serviços deverá:

- a) ser estabelecido de acordo com os elementos estruturais contidos no Apêndice 2; e
- b) ser proporcional à dimensão do provedor de serviços e à complexidade dos seus produtos ou serviços.

4.1.2 O Estado deverá garantir que o provedor de serviços desenvolva um plano para facilitar a implementação do SMS.

4.1.3 O SMS de uma organização de treinamento aprovada, em conformidade com o Anexo 1, que esteja exposta a riscos à segurança operacional relacionados às operações de aeronaves durante a prestação de seus serviços deverá ser aceito pelo Estado ou Estados responsáveis pela aprovação da organização.

Nota.— Quando as atividades de manutenção não forem conduzidas por uma organização de manutenção aprovada em conformidade com o Anexo 6, Parte I, 8.7, mas de acordo com um sistema equivalente ao previsto no Anexo 6, Parte I, 8.1.2 ou Parte III, Seção II, 6.1.2, elas estarão incluídas no escopo do SMS do operador.

4.1.4 O SMS de um operador de aviões ou helicópteros certificado e autorizado a operar no transporte aéreo comercial internacional, em conformidade com o Anexo 6, Parte I ou Parte III, Seção II, respectivamente, deverá ser aceito pelo Estado do operador.

Nota.— Quando as atividades de manutenção não forem realizadas por uma organização de manutenção aprovada em conformidade com o Anexo 6, Parte I, 8.7, mas de acordo com um sistema equivalente ao previsto no Anexo 6, Parte I, 8.1.2 ou Parte III, Seção II, 6.1.2, elas estarão incluídas no escopo do SMS do operador.

4.1.5 O SSMS de uma organização de manutenção aprovada que preste serviços aos operadores de aviões ou helicópteros que efetuem transporte aéreo comercial internacional, em conformidade com o Anexo 6, Parte I ou Parte III, Seção II, respectivamente, deverá ser aceito pelo Estado ou Estados responsáveis pela aprovação da organização.

4.1.6 O SMS de uma organização responsável pelo projeto de tipo da aeronave, de motores ou hélices, de acordo com o Anexo 8, deverá ser aceito pelo Estado de projeto.

4.1.7 O SMS de uma organização responsável pela fabricação da aeronave, de motores ou hélices, de acordo com o Anexo 8, deverá ser aceito pelo Estado de fabricação.

4.1.8 O SMS de um provedor de serviços de tráfego aéreo, de acordo com o Anexo 11, deverá ser aceito pelo Estado responsável pela designação do provedor.

4.1.9 O SMS do operador de um aeródromo certificado, de acordo com o Anexo 14, Volume I, deverá ser aceito pelo Estado responsável pela certificação do aeródromo

4.2 Aviação geral internacional — aviões

Nota.— As orientações sobre a implementação de um SMS para a aviação geral internacional constam do Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859) e dos códigos de conduta da indústria.

O SMS de um operador da aviação geral internacional que efetue operações com grandes aeronaves ou aeronaves turbojato, de acordo com o Anexo 6, Parte II, Seção 3, deverá ser proporcional à dimensão e à complexidade das operações e cumprir os critérios estabelecidos pelo Estado de registro.

Nota 1.— Outras disposições relacionadas aos critérios a serem estabelecidos pelo Estado de registro podem ser encontradas no Capítulo 3.

Nota 2.— Orientações relativas às responsabilidades do Estado de registro em relação às operações de arrendamento, charter e intercâmbio estão contidas no Manual de Procedimentos para Inspeções de Operações, Certificação e Vigilância Continuada (Doc 8335). Orientações relativas à transferência de responsabilidades do Estado de registro para o Estado onde o operador da aeronave tem seu negócio ou, se não possui tal local de atividade, o local de seu endereço permanente, nos termos do Artigo 83 bis, estão contidas no Manual de Implementação do Artigo 83 bis da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Doc 10059).

CAPÍTULO 5. COLETA, ANÁLISE PROTEÇÃO, COMPARTILHAMENTO E INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES E DADOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

Nota.— O objetivo deste capítulo é garantir a disponibilidade contínua de informações e dados de segurança visando apoiar as atividades de gestão da segurança operacional.

5.1 Sistemas de coleta e processamento de dados de segurança operacional

5.1.1 Os Estados deverão estabelecer sistemas de coleta de dados e processamento de dados de segurança operacional (SDCPS) para capturar, armazenar, agregar e permitir a análise de informações e dados de segurança operacional.

Nota 1.— SDCPS refere-se a sistemas de processamento e relatórios, bancos de dados, esquemas para troca de informações e informações gravadas e incluem, mas não se limitam a:

- a) dados e informações relativos às investigações de acidentes e incidentes*
- b) dados e informações relativos a investigações de segurança feitas por autoridades do Estado ou por provedores de serviços;*
- c) sistemas obrigatórios de notificação, conforme indicado no item 5.1.2;*
- d) sistemas voluntários de notificação, conforme indicado no item 5.1.3; e*
- e) sistemas de auto notificação, incluindo sistemas automáticos de captura de dados, tal como descrito no Anexo 6, Parte I, Capítulo 3, bem como sistemas manuais de captura de dados.*

Nota 2.— Orientações sobre os SDCPS podem ser encontradas no Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859).

Nota 3.— O termo "base de dados de segurança" pode referir-se a uma ou várias bases.

Nota 4. — Os SDCPS podem incluir dados de entrada provenientes do Estado, da indústria e de fontes públicas e podem basear-se em métodos reativos e proativos de coleta de dados e informações de segurança.

Nota 5. — As disposições sobre notificação de segurança de setores específicos estão contidas em outros Anexos, PANS e Suplementos. O uso de uma abordagem integrada para a coleta e a análise de dados e informações de segurança oriundas de todas as fontes é um benefício reconhecido para a implementação efetiva de um SSP.

5.1.2 Os Estados deverão estabelecer um sistema obrigatório de notificação de segurança que inclua a notificação de incidentes.

5.1.3 Os Estados deverão estabelecer um sistema voluntário de notificação para coletar dados e informações de segurança não capturados pelos sistemas obrigatórios de notificação.

5.1.4 **Recomendação.** — As autoridades do Estado responsáveis pela implementação do SSP devem ter acesso aos SDCPS mencionados em 5.1.1 para fins de suporte às suas responsabilidades com a segurança, em consonância com os princípios do Apêndice 3.

Nota — As autoridades do Estado responsáveis pela implementação do SSP incluem as autoridades responsáveis pela investigação de acidentes.

5.1.5 **Recomendação.** — A base de dados de segurança deve utilizar taxonomia padronizada para facilitar o compartilhamento e a troca de informações de segurança.

Nota. — Os Estados são encorajados a usar um sistema compatível com o ADREP. Mais informações sobre o ADREP podem ser encontradas no Anexo 13, Capítulo 7.

5.2 Análise de dados e informações de segurança operacional

5.2.1 Os Estados deverão estabelecer e manter um processo para analisar dados e informações de segurança a partir dos SDCPS e bases de dados de segurança associadas.

Nota 1.— As disposições específicas do Estado para a identificação de perigos como parte de seus processos de gerenciamento do risco à segurança e garantia da segurança podem ser encontradas no Capítulo 3.

Nota 2.— O objetivo da análise dos dados e das informações de segurança realizada pelo Estado é identificar perigos sistêmicos e transversais que podem não ser identificados pelos processos de análise de dados de segurança de provedores de serviços e operadores individuais.

Nota 3.— O processo pode incluir métodos preditivos de análise de dados de segurança.

5.3 Proteção de dados e informações de segurança operacional

5.3.1 Os Estados deverão concordar em proteger os dados capturados por, e as informações derivadas dos sistemas voluntários de notificação de segurança e fontes relacionadas, de acordo com o Apêndice 3.

Nota.— Fontes incluem indivíduos e organizações.

5.3.2 **Recomendação.**— Os Estados devem ampliar a proteção mencionada no item 5.3.1 aos dados capturados por, e às informações derivadas do sistema obrigatório de notificação de segurança e fontes relacionadas.

Nota 1.— É fundamental que o ambiente onde ocorram as notificações de segurança seja de confiança, garantindo aos funcionários e ao pessoal operacional que suas ações ou omissões, proporcionais à sua formação e experiência, não serão punidas.

Nota 2.— Orientações relacionadas aos sistemas obrigatórios e voluntários de notificação de segurança estão contidas no Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859).

5.3.3 Sujeitos aos itens 5.3.1 e 5.3.2, os Estados não deverão disponibilizar ou usar dados ou informações de segurança coletados, armazenados ou analisados de acordo com o item 5.1 ou 5.2 para outros fins que não os de manutenção ou melhoria da segurança, a menos que a autoridade competente determine, de acordo com o Apêndice 3, que o princípio de exceção é aplicável.

5.3.4 Não obstante o item 5.3.3, os Estados não deverão ser impedidos de usar dados ou informações de segurança para tomar quaisquer medidas preventivas, corretivas ou de aprimoramento necessárias para manter ou melhorar a segurança da aviação.

Nota. — Disposição específica destinada a garantir que não haja sobreposição na proteção dos registros de investigação no Anexo 13 consta do Apêndice 3, 1.2.

5.3.5 Os Estados deverão tomar as medidas necessárias, incluindo a promoção de uma cultura de segurança positiva, para incentivar a notificação de segurança através dos sistemas mencionados nos itens 5.1.2 e 5.1.3.

Nota.— Orientações relacionadas a uma cultura de segurança positiva estão contidas no Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859).

5.3.6 **Recomendação.**— Os Estados devem facilitar e promover a notificação de segurança, ajustando suas leis, regulamentos e políticas aplicáveis, conforme necessário.

5.3.7 **Recomendação.**— Em apoio à determinação a que se refere o item 5.3.3, os Estados devem instituir e fazer uso de acordos adequados entre as autoridades e órgãos governamentais responsáveis pela segurança da aviação e os responsáveis pela administração da justiça. Tais acordos devem levar em consideração os princípios especificados no Apêndice 3.

Nota.— Estes acordos podem ser formalizados por meio de legislação, protocolos, acordos formais ou memorandos de entendimento.

5.4 Compartilhamento e intercâmbio de informações de segurança operacional

Nota.— *Compartilhar significa fornecer, enquanto que intercambiar significa fornecer e receber em troca.*

i. Se um Estado, ao analisar as informações contidas nos SDCPS, identificar questões de segurança consideradas de interesse para outros Estados, deverá transmitir tais informações o mais rapidamente possível. Antes do compartilhamento, os Estados deverão concordar sobre o nível de proteção e as condições em que as informações serão compartilhadas. O nível de proteção e as condições deverão estar em conformidade com o Apêndice 3.

ii. Os Estados deverão estabelecer redes de compartilhamento ou intercâmbio de informações de segurança entre os usuários do sistema de aviação, e facilitar tal compartilhamento e intercâmbio, a menos que a legislação nacional estabeleça o contrário.

Nota.— Informações sobre o compartilhamento de informações de segurança podem ser encontradas no Código de Conduta da OACI sobre Compartilhamento e Uso de Informações de Segurança no Plano Global de Segurança da Aviação (Doc 10004).

APÊNDICES

APÊNDICE 1. ELEMENTOS CRÍTICOS (CEs) DO SISTEMA DE SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DO ESTADO (SSO)

(Ver Capítulo 3)

Nota 1.— Orientações sobre os elementos críticos (CEs) de um sistema que permite que um Estado cumpra seu papel de responsável pela supervisão da segurança constam do Manual de Supervisão da Segurança Operacional, Parte A, Estabelecimento e Gerenciamento do Sistema de Supervisão da Segurança Operacional de um Estado (Doc 9734).

Nota 2.— O termo "autoridades ou agências competentes" é utilizado de forma genérica para incluir todas as autoridades responsáveis pelo gerenciamento e pela supervisão da segurança da aviação que podem ser estabelecidas pelo Estado como entidades separadas, tais como: Autoridades de Aviação Civil, Autoridades Aeroportuárias, Autoridades responsáveis pelos serviços de tráfego aéreo, Autoridade responsável pela Investigação de Acidentes e Autoridade responsável pela Meteorologia Aeronáutica.

Nota 3.— Os elementos críticos (CEs) do SSO são aplicados, conforme apropriado, a autoridades responsáveis pela supervisão da segurança bem como a autoridades responsáveis pela investigação de acidentes e incidentes ou outras atividades de gestão da segurança pelo Estado.

Nota 4.— Ver Apêndice 5 ao Anexo 6, Parte I, e Apêndice 1 ao Anexo 6, Parte III, para disposições específicas sobre a supervisão da segurança dos operadores aéreos.

1. Legislação primária sobre aviação (CE-1)

1.1 Os Estados deverão promulgar leis abrangentes e eficazes, proporcionais à dimensão e à complexidade das atividades de aviação do país, e consistentes com as exigências da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e que permitam a supervisão e a gestão da segurança da aviação e o cumprimento dos regulamentos, por meio das autoridades ou agências competentes estabelecidas para estes fins.

Nota .— Isto inclui garantir que a lei da aviação permaneça relevante e apropriada para o Estado.

1.2 A legislação deverá permitir que os profissionais que exercem funções de supervisão da segurança tenham acesso às aeronaves, operações, instalações, pessoal e registros, conforme aplicável, dos indivíduos e organizações que desempenham atividade relacionada à aviação.

2. Regulamentos operacionais específicos (CE-2)

Os Estados deverão promulgar regulamentos para atender, no mínimo, aos requisitos nacionais decorrentes da legislação primária para procedimentos operacionais padronizados, produtos, serviços, equipamentos e infraestruturas, em conformidade com os Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Nota.— O termo "regulamentos" é usado de forma genérica e inclui, mas não se limita a, instruções, regras, editos, diretivas, conjuntos de leis, requisitos, políticas e despachos.

3. Sistema e funções do Estado (CE-3)

3.1 Os Estados deverão estabelecer autoridades ou agências, conforme apropriado, providas de pessoal suficiente e qualificado e de recursos financeiros adequados para a gestão da segurança operacional.

3.2 As autoridades ou agências deverão ter funções e objetivos de segurança declarados para cumprir suas responsabilidades com a gestão da segurança operacional.

Nota.— Isto inclui a participação de entidades de governo em atividades específicas relacionadas à gestão da segurança no país, e o estabelecimento de funções, responsabilidades e inter-relacionamento entre tais entidades.

3.3 **Recomendação.**— Recomenda-se que os Estados tomem as medidas necessárias tais como prover remuneração e condições de serviço para assegurar que o pessoal qualificado para funções de supervisão da segurança seja recrutado e mantido.

3.4 Os Estados deverão garantir que, ao pessoal que exerce funções de supervisão da segurança, sejam fornecidas orientações sobre ética, conduta pessoal e prevenção de conflitos de interesses reais ou presumíveis no desempenho das funções oficiais.

3.5 **Recomendação.**— Recomenda-se que os Estados utilizem uma metodologia para determinar requisitos de pessoal para os profissionais que exercem funções de supervisão da segurança, tendo em conta a dimensão e a complexidade das atividades de aviação no país.

Nota.— Além disso, o Apêndice 5 ao Anexo 6, Parte I, e o Apêndice 1 ao Anexo 6, Parte III, exigem que o Estado do operador utilize tal metodologia para determinar os requisitos para inspetores. Os inspetores são um subconjunto de profissionais que desempenha funções de supervisão da segurança.

4. Pessoal técnico qualificado (CE-4)

4.1 Os Estados deverão estabelecer requisitos mínimos de qualificação para o pessoal técnico que desempenha funções relativas à segurança e deverá fornecer treinamento inicial e recorrente adequado para manter e elevar sua competência ao nível desejado.

4.2 Os Estados deverão implementar um sistema de manutenção dos registros de treinamento para o pessoal técnico.

5. Orientação técnica, ferramentas e fornecimento de informações críticas de segurança operacional (CE-5)

5.1 Os Estados deverão fornecer instalações adequadas, orientações técnicas e procedimentos completos e atualizados, informações críticas de segurança, ferramentas e equipamentos e meios de transporte, conforme o caso, ao pessoal técnico para que possa desempenhar suas funções de supervisão da segurança de forma eficaz, de acordo com os procedimentos estabelecidos e de forma padronizada.

5.2 Os Estados deverão fornecer orientações técnicas à indústria da aviação sobre a implementação dos regulamentos pertinentes.

6. Obrigações concernentes a licenciamento, certificação, autorização e aprovação(CE-6)

Os Estados deverão implementar processos e procedimentos documentados para assegurar que o pessoal e as organizações que desempenham atividades da aviação cumpram os requisitos estabelecidos antes de poderem exercer os privilégios de uma licença, certificado, autorização ou aprovação para a atividade em questão.

7. Obrigações de vigilância da segurança

Os Estados deverão implementar processos documentados de vigilância, definindo e planejando inspeções, auditorias e atividades de monitoramento de forma contínua, para assegurar antecipadamente que os detentores de licenças, certificados, autorizações e aprovações continuem a cumprir os requisitos estabelecidos. Isto inclui a vigilância do pessoal designado pela Autoridade para desempenhar funções de supervisão da segurança operacional em seu nome.

8. Resolução de problemas de segurança operacional

8.1 Os Estados deverão fazer uso de um processo documentado para executar ações corretivas apropriadas, incluindo medidas de repressão, para resolver problemas de segurança identificados.

8.2 Os Estados deverão garantir que os problemas identificados sejam resolvidos em tempo hábil por meio de um sistema que monitore e registre o progresso das atividades, incluindo as ações executadas pelos indivíduos e organizações envolvidos com a aviação para resolver tais problemas.

APÊNDICE 2. ESTRUTURA DE UM SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SMS)

(Ver Capítulo 4, 4.1.1)

Nota 1.— O Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859) contém orientações sobre a implementação da estrutura para um SMS.

Nota 2.— As interfaces do provedor de serviços com outras organizações podem contribuir significativamente para a segurança de seus produtos ou serviços. O Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859) contém orientações sobre a gestão da interface relacionada ao SMS.

Nota 3.— No contexto deste Apêndice, no que tange os "provedores de serviço", "obrigação de prestar contas" refere-se à uma "obrigação" que não pode ser delegada, e "responsabilidades" refere-se a funções e atividades que podem ser delegadas.

Este Apêndice especifica a estrutura para a implementação e a manutenção de um SMS. A estrutura compreende quatro componentes e doze elementos como requisitos mínimos para a implementação do SMS:

1. Política e objetivos da segurança operacional

1.1 Compromisso da direção

1.2 Responsabilidades com a segurança operacional e obrigação de prestar contas

- 1.3 Indicação de pessoal estratégico para a segurança
- 1.4 Coordenação do planejamento de resposta a emergências
- 1.5 Documentação SMS

2. Gerenciamento do risco à segurança operacional

- 2.1 Identificação do perigo
- 2.2 Avaliação e mitigação do risco à segurança

3. Garantia da segurança operacional

- 3.1 Monitoramento e medição do desempenho de segurança
- 3.2 A gestão da mudança
- 3.3 Melhoria contínua do SMS

4. Promoção da segurança operacional

- 4.1 Treinamento e capacitação
- 4.2 Comunicação de segurança

1. Política e objetivos da segurança operacional

1.1 Compromisso da direção

1.1.1 O provedor de serviços deverá definir a sua política de segurança em conformidade com os requisitos internacionais e nacionais. A política de segurança deverá:

- a) refletir o compromisso organizacional com a segurança, incluindo a promoção de uma cultura de segurança positiva;
- b) incluir uma declaração clara sobre a disponibilização dos recursos necessários para a implementação da política de segurança;
- c) incluir procedimentos de notificação de segurança;
- d) indicar claramente que tipos de comportamentos são inaceitáveis no que tange às atividades do provedor de serviços e incluir as circunstâncias nas quais a ação disciplinar não se aplica;
- e) ser assinada pelo profissional responsável pela organização;
- f) ser comunicada, com o devido apoio, à toda organização; e
- g) ser revista periodicamente para garantir que continua relevante e apropriada para o provedor de serviços.

1.1.2 Tendo em conta a sua política de segurança, o prestador de serviços deve definir os objetivos de segurança. Os objetivos de segurança deverão:

- a) servir de base para o monitoramento e a medição do desempenho de segurança, conforme exigido no item 3.1.2;

- b) refletir o compromisso do prestador de serviços em manter ou melhorar continuamente a eficácia geral do SMS;
- c) ser comunicados à toda a organização; e
- d) ser periodicamente revisados para garantir que permaneçam relevantes e apropriados ao provedor de serviços.

Nota.— O Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859) contém orientações sobre o estabelecimento de objetivos de segurança.

1.2 Responsabilidades com a segurança operacional e obrigação de prestar contas

O provedor de serviços deverá:

- a) identificar o profissional que, independentemente de outras funções, tem a obrigação de prestar contas sobre a implementação e a manutenção do SMS em nome da organização;
- b) definir claramente prestação de contas em relação à segurança em toda a organização, incluindo a prestação de contas direta da alta direção;
- c) identificar as responsabilidades de todos os membros da administração, independentemente de outras funções, bem como dos empregados, com relação ao desempenho de segurança da organização;
- d) documentar e comunicar à toda a organização a prestação de contas, as responsabilidades e as autoridades relativas à segurança; e
- e) definir os níveis de gestão com autoridade para tomar decisões sobre tolerância ao risco à segurança.

1.3 Indicação de pessoal estratégico para a segurança

O provedor de serviços deverá nomear um gestor de segurança responsável pela implementação e manutenção de um SMS.

Nota. — Dependendo do tamanho do provedor de serviços e da complexidade de seus produtos ou serviços, as responsabilidades pela implementação e manutenção do SMS podem ser atribuídas a uma ou mais pessoas, na função exclusiva de gerente de segurança ou combinada com outras atividades, desde que não resultem em conflitos de interesse.

1.4 Coordenação do planejamento de resposta a emergências

O provedor de serviços a quem seja exigido que estabeleça e mantenha um plano de resposta a emergências para acidentes e incidentes durante operações de aeronaves e para outras emergências deverá assegurar que o plano seja devidamente coordenado com os planos de resposta a emergências das organizações com as quais deverá interagir durante o fornecimento de seus produtos e serviços.

1.5 Documentação SMS

1.5.1 O provedor de serviços deverá desenvolver e manter documentação do SMS que descreva:

- a) política e objetivos de segurança;
- b) requisitos do SMS;
- c) processos e procedimentos do SMS; e
- d) prestação de contas, responsabilidades e autoridades para os processos e os procedimentos do SMS;

1.5.2 O provedor de serviços deverá elaborar e manter registros operacionais relativos ao SMS como parte da sua documentação SMS.

Nota. — Dependendo do tamanho do provedor de serviços e da complexidade de seus produtos ou serviços, o manual do SMS e seus registros operacionais podem estar na forma de documentos autônomos ou podem ser integrados a outros documentos organizacionais (ou registros) mantidos pelo provedor de serviços.

2. Gerenciamento do risco à segurança operacional

2.1 Identificação do perigo

2.1.1 O provedor de serviços deverá desenvolver e manter um processo para identificar perigos associados aos seus produtos ou serviços.

2.1.2 A identificação dos perigos deverá basear-se numa combinação de métodos reativos e proativos.

2.2 Avaliação e mitigação do risco à segurança

O provedor de serviços deverá desenvolver e manter um processo que assegure a análise, a avaliação e o controle dos riscos à segurança associados aos perigos identificados.

Nota. — O processo pode incluir métodos preditivos de análise de dados de segurança.

3. Garantia da segurança operacional

3.1 Monitoramento e medição do desempenho de segurança

3.1.1 O provedor de serviços deverá desenvolver e manter meios para verificar o desempenho de segurança da organização e validar a eficácia dos controles de riscos.

Nota. — Um processo de auditoria interna é um meio para monitorar a conformidade com os regulamentos de segurança, base sobre a qual o SMS é construído, e para avaliar a eficácia dos controles de risco à segurança e o SMS. O Manual de gerenciamento da segurança operacional (SMM) (Doc 9859) contém orientações sobre o escopo do processo de auditoria interna.

3.1.2 O desempenho de segurança do provedor de serviços deverá ser verificado considerando-se os indicadores e os objetivos de desempenho de segurança do SMS em apoio aos objetivos de segurança da organização.

3.2 A gestão da mudança

O provedor de serviços deverá desenvolver e manter um processo para identificar as mudanças que possam afetar o nível do risco à segurança associado aos seus produtos ou serviços e identificar e gerir os riscos que possam resultar de tais mudanças.

3.3 Melhoria contínua do SMS

O provedor de serviços deverá acompanhar e avaliar seus processos de SMS a fim manter ou melhorar continuamente a eficácia geral do SMS.

4. Promoção da segurança operacional

4.1 Treinamento e capacitação

4.1.1 O provedor de serviços deverá desenvolver e manter um programa de treinamento em segurança que assegure que o pessoal seja treinado e competente para desempenhar suas funções SMS.

4.1.2 O escopo do programa de treinamento deverá ser apropriado à participação de cada indivíduo no SMS.

4.2 Comunicação de segurança

O provedor de serviços deverá desenvolver e manter meios formais para a comunicação de segurança que:

- a) assegurem que os profissionais adquiram conhecimentos sobre o SMS que sejam compatíveis com seus cargos;
- b) transmitam informações críticas;
- c) expliquem por que são tomadas medidas de segurança específicas; e
- d) expliquem por que procedimentos de segurança são implementados ou alterados.

APÊNDICE 3. PRINCÍPIOS PARA A PROTEÇÃO DE DADOS DE SEGURANÇA, INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA E FONTES RELACIONADAS

(Ver Capítulo 5, 5.3)

Nota 1.— A proteção de dados de segurança, informações de segurança e fontes relacionadas é essencial para garantir a sua disponibilidade contínua, uma vez que sua utilização para outros fins que não os relacionados à manutenção ou melhoria da segurança pode inibir a disponibilidade futura de tais dados e informações, com efeitos adversos sobre a segurança.

Nota 2.— Devido aos diferentes sistemas jurídicos, aos Estados é permitida flexibilidade para elaborar leis e regulamentos em consonância com suas políticas e práticas.

Nota 3.— As orientações contidas neste Apêndice destinam-se a ajudar os Estados a promulgar e adotar leis, regulamentos e políticas nacionais para proteger os dados e as informações oriundas da coleta de dados de segurança e sistemas de processamento (SDCPS), bem como fontes relacionadas, permitindo simultaneamente a administração da justiça e as ações necessárias para a manutenção ou a melhoria da segurança da aviação.

Nota 4.— O objetivo é garantir a disponibilidade contínua dos dados e informações de segurança, restringindo seu uso para propósitos que não os de manter ou melhorar a segurança da aviação.

1. Princípios gerais

1.1 Os Estados deverão, através de leis, regulamentos e políticas nacionais de proteção aos dados de segurança, às informações de segurança e às fontes relacionadas, garantir que:

- a) haja um equilíbrio entre a necessidade de proteção dos dados e informações de segurança e fontes relacionadas para manter ou melhorar a segurança da aviação e a necessidade da adequada administração da justiça;
- b) os dados de segurança, as informações de segurança e as fontes relacionadas estejam protegidos de acordo com este Apêndice;
- c) sejam especificadas as condições nas quais os dados de segurança, as informações de segurança e as fontes relacionadas sejam categorizados como protegidos; e
- d) os dados e informações de segurança permaneçam disponíveis para a manutenção ou melhoria da segurança da aviação.

Nota.— A proteção dos dados e informações de segurança e fontes relacionadas não pretende interferir na adequada administração da justiça ou na manutenção ou melhoria da segurança.

1.2 Quando uma investigação nos termos do Anexo 13 for instituída, registros de investigação de acidentes e incidentes listados no item 5.12 do Anexo 13 ficarão sujeitos às proteções lá previstas, e não às proteções previstas neste Anexo.

2. Princípios que regem a proteção

2.1 Os Estados deverão garantir que dados e informações de segurança não sejam usados para:

- a) processos disciplinares, civis, administrativos e penais contra empregados, pessoal operacional ou organizações;
- b) divulgação pública; ou
- c) quaisquer propósitos que não a manutenção ou melhoria da segurança; a menos que se aplique um princípio de exceção.

2.2 Os Estados deverão acordar sobre a proteção dos dados e informações de segurança e fontes relacionadas, assegurando que:

- a) a proteção seja especificada com base na natureza dos dados e informações de segurança;
- b) seja estabelecido procedimento formal para a proteção dos dados e informações de segurança e fontes relacionadas;
- c) dados e informações de segurança não serão utilizados para outros propósitos que não os propósitos para os quais foram coletados, a menos que se aplique um princípio de exceção; e
- d) na medida em que se aplique um princípio de exceção, o uso de dados e informações de segurança em processos disciplinares, civis, administrativos e penais ocorra somente sob salvaguarda autorizada.

Nota 1.— O procedimento formal pode prever que qualquer pessoa que solicite a divulgação de dados ou informações de segurança deverá fornecer justificativas para a referida divulgação.

Nota 2.— As salvaguardas autorizadas incluem limitações ou restrições legais, tais como ordens judiciais, processos em segredo de justiça, revisão sigilosa e desidentificação de dados para uso ou divulgação de informações de segurança em processos judiciais ou administrativos.

3. Princípios que regem as exceções

Exceções à proteção dos dados e informações de segurança e fontes relacionadas só deverão ser concedidas quando a autoridade competente:

- a) determinar que há fatos e circunstâncias que razoavelmente indicam que a ocorrência pode ter sido causada por um ato ou omissão considerados, de acordo com as leis nacionais, como conduta que constitui negligência grave, má conduta deliberada ou atividade criminosa;
- b) após revisar os dados ou informações de segurança, determinar que a divulgação é necessária para a adequada administração da justiça, e que a referida divulgação é mais importante que o possível impacto adverso, em âmbito nacional e internacional, na coleta e disponibilidade futura dos dados e informações de segurança; ou
- c) após revisar os dados ou informações de segurança, determinar que a divulgação é necessária para manter ou melhorar a segurança, e que a referida divulgação é mais importante que o possível impacto adverso, em âmbito nacional e internacional, na coleta e disponibilidade futura dos dados e informações de segurança.

Nota 1.— Ao tomar a decisão, a autoridade competente leva em consideração o consentimento da fonte dos dados e informações de segurança.

Nota 2.— Diferentes autoridades competentes podem ser designadas para diferentes circunstâncias. Autoridades competentes podem incluir - mas não se limitam a - autoridades judiciais ou outras responsáveis por atividades da aviação, designadas em consonância com a legislação nacional.

4. Divulgação pública

4.1 Os Estados que possuem leis que asseguram o direito à informação deverão, para os pedidos de divulgação pública, criar exceções a fim de garantir a contínua confidencialidade dos dados e informações de segurança fornecidos voluntariamente.

Nota.— Leis, regulamentos e políticas comumente conhecidas como leis que asseguram o direito à informação (leis de acesso à informação, leis de acesso a registros públicos ou leis que dispõem que reuniões de órgãos governamentais sejam abertas ao público, e que a consulta a arquivos seja facilitada) permitem o acesso público a informações de posse do Estado.

4.2 Quando a divulgação é realizada em consonância com a seção 3, os Estados deverão garantir que:

- a) a divulgação de informações pessoais relevantes incluídas nos dados ou informações de segurança está em conformidade com as leis de privacidade aplicáveis; ou
- b) a divulgação dos dados ou informações de segurança é feita de forma não identificada, resumida ou agregada.

5. Responsabilidade do custodiante dos dados e informações de segurança

Os Estados deverão garantir que cada SDCPS possua um custodiante designado que proteja os dados e informações de segurança em conformidade com este Apêndice.

Nota.— O “custodiante” pode ser um indivíduo ou uma organização.

6. Proteção dos dados registrados

Nota 1.— Gravações ambientais de diálogos no local de trabalho exigidas pela legislação nacional, tais como as feitas pelos gravadores de voz na cabina de comando (CVRs) ou as gravações de comunicação de fundo e no ambiente das estações de trabalho de controladores de tráfego aéreo, podem ser vistas como uma invasão de privacidade do pessoal operacional à qual outras profissões não estão expostas.

Nota 2.— Disposições sobre a proteção das gravações dos gravadores de voo e gravações das unidades de controle de tráfego aéreo durante investigações instituídas nos termos do Anexo 13 estão descritas no referido Anexo. Disposições sobre a proteção das gravações dos gravadores de voo durante operações normais estão descritas no Anexo 6.

6.1 Os Estados deverão, por meio de leis e regulamentos nacionais, prover medidas específicas de proteção à confidencialidade e ao acesso do público a gravações de ambientes de trabalho.

6.2 Os Estados deverão, por meio de leis e regulamentos nacionais, tratar as gravações dos ambientes de trabalho exigidas por leis e regulamentos nacionais como dados protegidos privilegiados, sujeitos aos princípios que regem a proteção e aos princípios que regem as exceções, conforme previsto neste Apêndice.



Em cooperação com



| OACI