

Em cooperação com



OACI

Anexo 19

à Convenção sobre Aviação Civil Internacional

Padrões Internacionais

Gestão da Segurança Operacional

A primeira edição do Anexo 19 foi adotada pelo Conselho em 25 de fevereiro de 2013, e torna-se aplicável em 14 de novembro de 2013.

Para informações acerca da aplicabilidade dos Padrões e Práticas Recomendadas, veja o Capítulo 2 e o Prefácio.

Primeira Edição
Julho de 2013

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

A primeira edição do Anexo 19 foi adotada pelo Conselho em 25 de fevereiro de 2013, e torna-se aplicável em 14 de novembro de 2013.

Para informações acerca da aplicabilidade dos Padrões e Práticas Recomendadas, veja o Capítulo 2 e o Prefácio.

Primeira Edição
Julho de 2013

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

Anexo 19, Gestão da Segurança Operacional

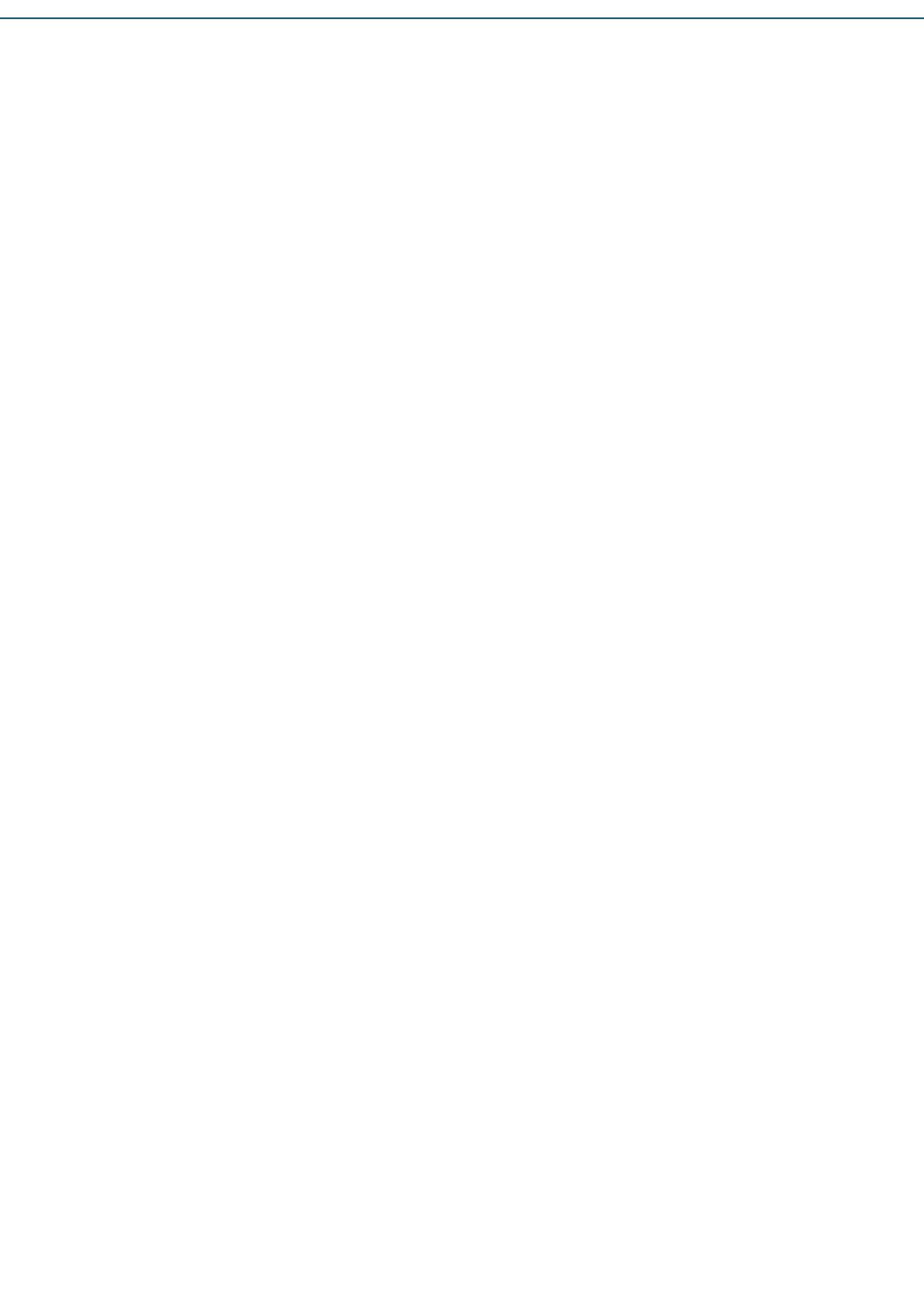
Número de pedido: AN19 ISBN 978-92-9249-232-8

© ICAO 2013

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.

ÍNDICE

ABREVIACÕES	9
PUBLICAÇÕES	11
PREFÁCIO	13
PADRÕES INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS	16
CAPÍTULO 1. DEFINIÇÕES	16
CAPÍTULO 2. APLICABILIDADE	18
CAPÍTULO 3. RESPONSABILIDADES DO ESTADO NA GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	18
3.1 Programa de Segurança Operacional do Estado (SSP)	19
3.2 Supervisão da Segurança Operacional pelo Estado	20
CAPÍTULO 4. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SMS)	20
4.1 Geral	20
4.2 Aviação geral internacional — aviões	21
CAPÍTULO 5. COLETA, ANÁLISE E INTERCÂMBIO DE DADOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL	21
5.1 Coleta de dados de segurança operacional	22
5.2 Análise de dados de segurança operacional	22
5.3 Proteção de dados de segurança operacional	23
5.4 Intercâmbio de informações de segurança operacional	23
APÊNDICES	24
APÊNDICE 1. SISTEMA DE SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DO ESTADO	24
APÊNDICE 2. ESTRUTURA DE UM SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SMS)	26
ANEXOS	30
ANEXO A. ESTRUTURA DE UM PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO ESTADO (SSP)	30
ANEXO B. ORIENTAÇÕES JURÍDICAS PARA A PROTEÇÃO DE INFORMAÇÕES DOS SISTEMAS DE COLETA E PROCESSAMENTO DE DADOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL	33



ABREVIACÕES

(Utilizadas neste Anexo)

ADREP	Sistema de notificação de dados sobre acidentes/incidentes
AIS	Serviços de informação aeronáutica
ATS	Serviços de tráfego aéreo
CNS	Comunicações, navegação e vigilância
CVR	Gravador de voz na cabine de comando
MET	Serviços meteorológicos
PANS	Procedimentos para os serviços de navegação aérea
SAR	Busca e salvamento
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
SSP	Programa de Segurança Operacional do Estado



PUBLICAÇÕES

(Mencionadas neste Anexo)

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

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

Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea

ABC — Abreviações e Códigos da OACI (Doc 8400)

ATM — Gerenciamento do Tráfego Aéreo (Doc 4444)

Manuais¹

Manual de Aeronavegabilidade (Doc 9760)

Manual de Medicina da Aviação Civil (Doc 8984)

Manual de Procedimentos para a Implementação e o Gerenciamento do Sistema de Licenças de Pessoal do Estado (Doc 9379)

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

Manual de Certificação de Aeródromos (Doc 9774)

Manual de Aprovação de Organizações de Treinamento (Doc 9841)

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 de Supervisão da Segurança Operacional do Estado

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 (Montréal, 20 a 22 de março de 2006) (DGCA/06), e da Conferência de Alto Nível da Segurança Operacional (Montréal, 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, concordou em estabelecer o Painel sobre Gerenciamento da Segurança Operacional (SMP) para que fornecesse recomendações sobre a elaboração deste Anexo.

Os Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs) neste Anexo são destinados a 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 busque aprimorar o desempenho da segurança operacional. O fundamento desta estratégia de segurança operacional proativa baseia-se 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 textos de Anexos existentes sobre SSP e sistemas de gerenciamento da segurança operacional (SMSs), assim como os elementos relacionados, inclusive a coleta e o uso de dados de segurança 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 e facilitar a evolução das disposições sobre a gestão da segurança operacional.

Algumas das funções do Estado relativas à gestão da segurança operacional exigidas pelo Anexo 19 podem ser delegadas a uma organização regional de supervisão da segurança operacional, ou a uma organização regional de investigação de acidentes e incidentes, 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 basearam-se nas disposições para o gerenciamento 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).

A Tabela A mostra a origem das emendas ulteriores, juntamente com a lista dos principais assuntos relacionados e as datas em que o Anexo e as emendas foram adotados pelo Conselho, quando se tornaram efetivos e quando 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 às Práticas Recomendadas contidas neste Anexo e a quaisquer 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 para o 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 em conformidade com 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 regularidade da navegação aérea internacional, e à qual os Estados Membros se adequarão, em conformidade com a 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, em conformidade com a Convenção.

b) *Apêndices* que compreendem o material agrupado separadamente por questão de conveniência, mas parte componente 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 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 no documento, fazem parte do Padrão e Prática Recomendada associados e produzem os mesmos efeitos.

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

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. Uma 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 como resultado de:
 - estar dentro da aeronave, ou
 - contato direto com qualquer parte da aeronave, inclusive partes que tenham se desprendido da aeronave, ou
 - exposição direta 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 enquanto 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 exigiriam 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 as carenagens e os acessórios), ou 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 danos 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 F 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 propelida 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 um setor específico da aviação, de acordo com as exigências dos Padrões e Práticas Recomendadas da Organização de Aviação Civil Internacional, com outras exigências relativas à segurança operacional e com 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.

Desempenho da Segurança Operacional. Os resultados obtidos pelo Estado ou provedor de serviços na segurança operacional, 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 de projeto. Estado que possui jurisdição sobre a organização responsável pelo projeto de tipo 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.

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.

Objetivo da Segurança Operacional. Objetivo planejado ou almejado para um ou mais indicadores de desempenho de segurança operacional em um dado período.

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.

CAPÍTULO 2. APLICABILIDADE

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

Nota 1. — As disposições relativas à gestão da segurança operacional direcionadas aos Estados estão contidas no Capítulo 3, e estão relacionadas a um Programa de Segurança Operacional do Estado.

Nota 2. — As disposições relativas ao gerenciamento da segurança operacional direcionadas aos provedores de serviços aéreos e operadores específicos estão contidas no Capítulo 4, e estão relacionadas aos sistemas de gerenciamento da segurança operacional (SMSs). Disposições suplementares relativas ao gerenciamento da segurança operacional específicas para provedores de serviços ou operadores individuais estão contidas em outros Anexos, conforme as referências feitas neste Anexo.

CAPÍTULO 3. RESPONSABILIDADES DO ESTADO NA GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Nota 1. — Este capítulo destaca as responsabilidades do Estado na gestão da segurança operacional, de acordo com os SARPs, a condução das suas próprias funções de gestão da segurança operacional e da vigilância dos SMSs implementados em conformidade com as disposições deste Anexo.

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)

3.1.1 Cada Estado estabelecerá um SSP para a gestão da segurança operacional no âmbito do Estado, a fim de alcançar um nível aceitável de desempenho da segurança operacional na aviação civil. O SSP compreenderá os seguintes elementos:

- a) Política e objetivos da segurança operacional do Estado;
- b) Gerenciamento do risco à segurança operacional pelo Estado;
- c) Garantia da segurança operacional pelo Estado; e
- d) Promoção da segurança operacional pelo Estado.

Nota 1.— O SSP implementado pelo Estado é compatível com a dimensão e a complexidade de suas atividades aeronáuticas.

Nota 2.— Uma estrutura para a implementação e a manutenção de um SSP está contida no anexo A, e orientações sobre um Programa de segurança operacional do Estado estão contidas no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859).

3.1.2 O nível aceitável de desempenho da segurança operacional a ser alcançado será estabelecido pelo Estado.

Nota.— Orientações sobre a definição de um nível aceitável de desempenho da segurança operacional estão contidas no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859).

3.1.3 Como parte de seu SSP, cada Estado exigirá que os seguintes provedores de serviços aeronáuticos sob sua autoridade implementem um SMS:

- a) organizações de treinamento aprovadas de acordo com o Anexo 1 que estão expostas aos riscos à segurança operacional ligados à operação de aeronaves durante a prestação de seus serviços;
- 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 conduzidas por uma organização de manutenção aprovada em conformidade com o Anexo 6, Parte I, 8.7, mas de acordo com um sistema equivalente, conforme o 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.

- c) organizações de manutenção aprovadas que prestem serviços para operadores de aviões ou helicópteros que atuem 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 da aeronave, conforme o Anexo 8;
- e) provedores de serviços de tráfego aéreo (ATS) conforme o Anexo 11; e

Nota.— Quando os serviços AIS, CNS, MET e/ou SAR estiverem sob a responsabilidade de um provedor de serviços de tráfego aéreo (provedor ATS), serão incluídos no escopo do SMS do provedor ATS. Quando os serviços AIS, CNS, MET e/ou SAR forem prestados total ou parcialmente por uma entidade que não seja uma provedora de serviços de tráfego aéreo, os serviços relacionados que se encontram sob a responsabilidade do provedor ATS ou os aspectos com implicações operacionais diretas serão incluídos no escopo do SMS do provedor ATS.

- f) operadores de aeródromos certificados conforme o Anexo 14.

3.1.4 Como parte de seu SSP, cada Estado exigirá que os operadores da aviação geral internacional que operam grandes aviões ou aviões turbojato conforme o Anexo 6, Parte II, Seção 3, implementem um SMS.

Nota.— Operadores da aviação geral internacional não são considerados provedores de serviços no contexto deste Anexo.

3.2 Supervisão da Segurança Operacional pelo Estado

Cada Estado estabelecerá e implementará um sistema de supervisão da segurança operacional em conformidade com o Apêndice 1.

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.— O termo "provedor de serviços" refere-se às organizações listadas no Capítulo 3, 3.1.3.

4.1 Geral

4.1.1 Exceto nos casos previstos em 4.2, 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 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.

4.1.3 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 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 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.

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

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

4.1.7 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.

Nota.— Quando os serviços AIS, CNS, MET e/ou SAR estiverem sob a responsabilidade de um provedor de serviços de tráfego aéreo (provedor ATS), serão incluídos no escopo do SMS do provedor ATS. Quando os serviços AIS, CNS, MET e/ou SAR forem prestados total ou parcialmente por uma entidade que não seja uma provedora de serviços de tráfego aéreo, os serviços relacionados que se encontram sob a responsabilidade do provedor ATS ou os aspectos com implicações operacionais diretas serão incluídos no escopo do SMS do provedor ATS.

4.1.8 O SMS do operador de um aeródromo certificado, de acordo com o Anexo 14, 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 constam do Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859) e dos códigos de conduta da indústria.

4.2.1 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.

4.2.2 **Recomendação.**— Recomenda-se que o SMS inclua no mínimo:

- a) um processo para identificar ameaças reais e potenciais à segurança e avaliar os riscos associados;
- b) um processo para desenvolver e implementar ação corretiva necessária à manutenção de um nível aceitável de segurança; e
- c) disposições relativas ao monitoramento contínuo e à avaliação regular da adequação e eficácia das atividades de gerenciamento da segurança.

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

Nota.— O objetivo destas especificações é apoiar as atividades de gerenciamento da segurança operacional através da coleta e análise de dados de segurança e de um intercâmbio imediato e seguro de informações de segurança, como parte do SSP do Estado.

5.1 Coleta de dados de segurança operacional

Sistemas de relatórios

5.1.1 Cada Estado deverá estabelecer um sistema obrigatório de notificação de incidentes para facilitar a coleta de informações sobre reais ou potenciais deficiências de segurança.

5.1.2 Cada Estado deverá estabelecer um sistema voluntário de notificação de incidentes para facilitar a coleta de informações sobre reais ou potenciais deficiências de segurança que podem não ser detectadas pelo sistema obrigatório de notificação de incidentes.

5.1.3 **Recomendação.**— Em consonância com os preceitos do item 5.3.1, recomenda-se que as autoridades do Estado responsáveis pela implementação do SSP tenham acesso às informações disponíveis nos sistemas de notificação de incidentes mencionados em 5.1.1 e 5.1.2 para fins de suporte às suas responsabilidades com a segurança.

Nota 1.— As autoridades do Estado responsáveis pela implementação do SSP incluem as autoridades responsáveis pela investigação de acidentes.

Nota 2.— Cada Estado é encorajado a estabelecer outros sistemas de coleta e processamento de dados de segurança para obter informações que podem não ser captadas pelos sistemas de notificação de incidentes mencionados em 5.1.1 e 5.1.2.

5.2 Análise de dados de segurança operacional

5.2.1 Cada Estado deverá desenvolver e manter uma base de dados de segurança para facilitar a análise eficaz das informações sobre as reais ou potenciais deficiências, incluindo as informações provenientes dos sistemas de notificação de incidentes, e determinar quaisquer ações necessárias para melhorar a segurança.

Nota.— O termo "base de dados de segurança" pode referir-se a uma ou várias bases e pode incluir a base de dados de acidentes e incidentes. Disposições sobre bases de dados de acidentes e incidentes são fornecidas no Anexo 13 - Investigação de Acidentes e Incidentes de Aeronaves. Outras orientações também estão disponíveis no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859).

5.2.2 **Recomendação.**— Após identificar as ações preventivas necessárias para enfrentar deficiências de segurança reais ou potenciais, recomenda-se que cada Estado implemente tais ações e estabeleça um processo para monitorar a implementação e a eficácia das respostas obtidas.

Nota.— Os Relatórios Finais sobre acidentes e incidentes investigados podem conter informações adicionais que servem de base para as ações preventivas.

5.2.3 **Recomendação.**— Recomenda-se que os sistemas de bases de dados utilizem formatos padronizados para facilitar a troca de informações.

Nota.— Cada Estado é encorajado a usar um sistema compatível com o ADREP.

5.3 Proteção de dados de segurança operacional

Nota.— O Anexo B contém orientações legais para a proteção de informações de sistemas de coleta e processamento de dados de segurança.

5.3.1 Um sistema voluntário de notificação de incidentes não deverá ser punitivo e deverá proteger as fontes da informação.

Nota 1.— Um ambiente não punitivo é fundamental para a notificação voluntária.

Nota 2.— Cada Estado é encorajado a facilitar e a promover a notificação voluntária de eventos que possam afetar a segurança da aviação, ajustando suas leis, regulamentos e políticas, conforme necessário.

Nota 3.— Orientações relacionadas aos sistemas obrigatórios e voluntários de comunicação de incidentes estão contidas no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859).

5.3.2 **Recomendação.**— Recomenda-se que os Estados não disponibilizem ou utilizem os dados de segurança mencionados em 5.1 ou 5.2 para fins que não sejam relacionados à segurança, salvo se uma autoridade competente determinar, excepcionalmente e em conformidade com a legislação nacional, que a importância da divulgação dos dados ou seu uso em qualquer caso particular supera o impacto adverso que tal ação pode ter sobre a segurança da aviação.

5.4 Intercâmbio de informações de segurança operacional

5.4.1 **Recomendação.**— Se um Estado, ao analisar as informações contidas na sua base de dados, identificar questões de segurança consideradas de interesse para outros Estados, recomenda-se que transmita tais informações o mais rapidamente possível.

5.4.2 **Recomendação.**— Recomenda-se que cada Estado estabeleça redes de compartilhamento de dados sobre segurança entre os usuários do sistema de aviação e facilite a livre troca de informações sobre deficiências reais e potenciais.

Nota.— São necessários definições, classificações e formatos padronizados para facilitar o intercâmbio de dados. A OACI disponibiliza orientações sobre as especificações das redes de compartilhamento de informações.

APÊNDICE 1. SISTEMA DE SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DO ESTADO

(Ver Capítulo 3, 3.2)

Nota 1.— Orientações sobre os elementos críticos 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 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 Meteorológica Aeronáutica.

Nota 3.— 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.

Nota 4.— No contexto deste Apêndice, o termo "provedor de serviço" refere-se às organizações listadas no Capítulo 3, 3.1.3.

1. Legislação primária sobre aviação

1.1 O Estado deverá promulgar leis abrangentes e eficazes sobre aviação, consistentes com a dimensão e a complexidade da aviação do país e com as exigências da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e que permitam ao Estado regular a aviação civil e fazer cumprir os regulamentos por meio das autoridades ou agências competentes estabelecidas para estes fins.

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 provedores de serviços.

2. Regulamentos operacionais específicos

O Estado deverá 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, éditos, diretivas, conjuntos de leis, requisitos, políticas e despachos.

3. Sistema e funções do Estado

3.1 O Estado deverá estabelecer autoridades ou agências, conforme apropriado, providas de pessoal suficiente e qualificado e de recursos financeiros adequados. Cada autoridade ou agência deverá ter funções e objetivos de segurança declarados para cumprir suas responsabilidades com a gestão da segurança operacional.

3.2 **Recomendação.**— Recomenda-se que o Estado tome 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.

3.3 O Estado deverá 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.

3.4 **Recomendação.**— Recomenda-se que o Estado utilize 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

4.1 O Estado deverá estabelecer requisitos mínimos de qualificação para o pessoal técnico que desempenha funções de supervisão da segurança e deverá fornecer treinamento inicial e recorrente adequado para manter e elevar sua competência ao nível desejado.

4.2 O Estado deverá implementar um sistema de manutenção dos registros de treinamento.

5. Orientação técnica, ferramentas e fornecimento de informações críticas de segurança operacional

5.1 O Estado deverá 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 O Estado deverá fornecer orientações técnicas à indústria da aviação sobre a implementação dos regulamentos pertinentes.

6. Obrigações para licenciamento, certificação, autorização e/ou aprovação

O Estado deverá 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 e/ou aprovação para a atividade em questão.

7. Obrigações de vigilância da segurança

O Estado deverá 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/ou 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 O Estado deverá fazer uso de um processo documentado para executar ações corretivas apropriadas, incluindo medidas de repressão, para resolver problemas de segurança identificados.

8.2 O Estado deverá garantir que os problemas identificados sejam resolvidos em tempo hábil por meio de um sistema que monitora e registra o progresso das atividades, incluindo as ações executadas pelos provedores de serviços 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.— No contexto deste Apêndice, o termo "provedor de serviço" refere-se às organizações listadas no Capítulo 3, 3.1.3.

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 e responsabilidade da direção
- 1.2 Responsabilidades com a segurança operacional
- 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 e responsabilidade da direção

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;
- 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.

1.2 Responsabilidades com a segurança operacional

O provedor de serviços deverá:

- a) identificar o profissional que, independentemente de outras funções, tem a responsabilidade final pela implementação e manutenção do SMS em nome da organização;
- b) definir claramente as linhas de responsabilidade pela segurança em toda a organização, incluindo a responsabilidade 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 do SMS;
- d) documentar e comunicar autoridades e responsabilidades relativas à segurança em toda a organização; 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 eficaz.

1.4 Coordenação do planejamento de resposta a emergências

O provedor de serviços deverá assegurar que um plano de resposta a emergências seja devidamente coordenado com os planos de resposta a emergências das organizações com as quais deverá interagir durante o fornecimento dos seus produtos e a prestação de seus serviços.

1.5 Documentação SMS

1.5.1 O provedor de serviços deverá elaborar um plano de implementação do SMS, formalmente endossado pela organização, que defina a abordagem para o gerenciamento da segurança de forma que atenda aos objetivos de segurança da organização.

1.5.2 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;
- d) prestação de contas, responsabilidades e autoridades para os processos e os procedimentos do SMS;
- e) *outputs* do SMS.

1.5.3 O provedor de serviços deverá elaborar e manter um manual de gerenciamento da segurança operacional como parte da sua documentação SMS.

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 que assegure que os perigos associados aos seus produtos ou serviços sejam identificados.

2.1.2 A identificação dos perigos deverá basear-se numa combinação de métodos reativos, proativos e preditivos de coleta de dados de segurança.

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 de segurança associados aos perigos identificados.

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.

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

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 a eficácia dos seus processos de SMS, a fim de permitir a melhoria contínua do desempenho global 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.

ANEXO A. ESTRUTURA DE UM PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO ESTADO (SSP)

(Ver Capítulo 3, 3.1.1)

Este anexo introduz uma estrutura para a implementação e a manutenção de um SSP por um Estado. Um SSP é um sistema de gerenciamento da segurança do Estado. A estrutura inclui os quatro componentes estabelecidos no Capítulo 3, 3.1.1, e seus onze elementos relacionados, conforme delineados a seguir. A implementação de um SSP é proporcional à dimensão e à complexidade do sistema de aviação do país e requer coordenação entre as autoridades responsáveis por diferentes setores da aviação civil. A estrutura do SSP introduzida neste anexo e a estrutura do SMS especificada no Apêndice 2 deverão ser consideradas complementares, mas distintas. Este anexo também inclui uma breve descrição de cada elemento da estrutura.

Nota.— No contexto deste anexo, o termo "provedor de serviço" refere-se às organizações listadas no Capítulo 3, 3.1.3.

1. Política e objetivos de segurança operacional do Estado

- 1.1 Estrutura legislativa do Estado
- 1.2 Responsabilidades do Estado
- 1.3 Investigação de acidentes e incidentes
- 1.4 Política de execução

2. Gerenciamento do risco à segurança operacional pelo Estado

- 2.1 Requisitos de segurança para o SMS do provedor de serviços
- 2.2 Acordo sobre o desempenho de segurança do provedor de serviços

3. Garantia da segurança operacional pelo Estado

- 3.1 Supervisão da segurança
- 3.2 Coleta, análise e intercâmbio de dados de segurança
- 3.3 Priorização da supervisão de áreas de maior interesse ou necessidade com base nos dados da segurança operacional

4. Promoção da segurança operacional pelo Estado

- 4.1 Treinamento interno, comunicação e disseminação de informações de segurança
- 4.2 Treinamento externo, comunicação e disseminação de informações de segurança

1. Política e objetivos da segurança operacional do Estado

1.1 Estrutura legislativa do Estado

O Estado promulgou uma estrutura legislativa nacional e regulamentos específicos, em conformidade com as normas internacionais e nacionais, que definem como o Estado conduzirá o gerenciamento da segurança operacional. 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.

A estrutura legislativa e os regulamentos específicos são periodicamente revisados para garantir que continuem relevantes e apropriados ao Estado.

1.2 Responsabilidades do Estado

O Estado identificou, definiu e documentou os requisitos e responsabilidades relativos ao estabelecimento e à manutenção do SSP. Isto inclui as diretrizes para planejar, organizar, desenvolver, manter, controlar e melhorar continuamente o SSP de forma que atenda aos objetivos de segurança do Estado. Inclui, também, uma declaração clara sobre o fornecimento dos recursos necessários à implementação do SSP.

1.3 Investigação de acidentes e incidentes

O Estado estabeleceu um processo independente de investigação de acidentes e incidentes, cujo único objetivo é a prevenção, e não a atribuição de culpa ou responsabilidade. As investigações apoiam a gestão da segurança no país. Na execução do SSP, o Estado mantém a independência da organização responsável pela investigação de acidentes e incidentes em relação a outros órgãos estatais da aviação.

1.4 Política de execução

O Estado promulgou uma política de execução que estabelece condições e circunstâncias através das quais os provedores de serviços podem tratar e resolver eventos que envolvam certos desvios de segurança internamente, no contexto de seu SMS, e em consonância com a autoridade adequada do país. A política de execução também estabelece condições e circunstâncias em que se deve lidar com desvios por meio de procedimentos de execução estabelecidos.

2. Gerenciamento do risco à segurança operacional pelo Estado

2.1 Requisitos de segurança para o SMS do provedor de serviços

O Estado estabeleceu os controles que regem a forma como os provedores de serviços irão identificar os perigos e gerenciar os riscos à segurança. Estes incluem requisitos, regulamentos operacionais específicos e políticas de implementação para o SMS do provedor, que são revisados periodicamente para garantir que permaneçam relevantes e apropriados.

2.2 Acordo sobre o desempenho de segurança do provedor de serviços

O Estado acordou com cada provedor de serviços o desempenho de segurança de seu SMS. O desempenho de segurança acordado é periodicamente revisado para garantir que permaneça relevante e apropriado aos provedores de serviços.

3. Garantia da segurança operacional pelo Estado

3.1 Supervisão da segurança

O Estado estabeleceu mecanismos para assegurar o acompanhamento eficaz dos oito elementos críticos da supervisão da segurança operacional. O Estado também estabeleceu mecanismos para assegurar que a identificação de perigos e o gerenciamento dos riscos por parte dos provedores de serviços sigam os regulamentos estabelecidos (requisitos, normas operacionais específicas e políticas de implementação). Estes mecanismos incluem inspeções, auditorias e pesquisas para garantir que os regulamentos são devidamente integrados ao SMS do provedor, que estão sendo praticados conforme o estabelecido e que possuem o efeito pretendido sobre os riscos à segurança.

Nota.— Orientações sobre a implementação deste elemento estão contidas no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859).

3.2 Coleta, análise e intercâmbio de dados de segurança

O Estado estabeleceu mecanismos para assegurar a coleta e o armazenamento de dados sobre perigos e riscos à segurança, tanto a nível individual como global. O Estado também estabeleceu mecanismos para desenvolver informações a partir dos dados armazenados e para trocá-las ativamente com os provedores de serviços e/ou outros Estados, conforme apropriado.

3.3 Priorização da supervisão de áreas de maior interesse ou necessidade com base nos dados da segurança operacional

O Estado estabeleceu procedimentos para priorizar inspeções, auditorias e pesquisas nas áreas de maior preocupação ou necessidade, conforme identificado pela análise de dados sobre perigos, suas consequências para as operações e os riscos avaliados.

4. Promoção da segurança operacional pelo Estado

4.1 Treinamento interno, comunicação e disseminação de informações de segurança

O Estado oferece treinamento e promove a conscientização e a comunicação bidirecional de informações de segurança relevantes para apoiar, no âmbito das organizações do Estado, o desenvolvimento de uma cultura organizacional que promova um SSP eficaz e eficiente.

4.2 Treinamento externo, comunicação e disseminação de informações de segurança

O Estado educa e promove a conscientização dos riscos de segurança e a comunicação bidirecional de informações relevantes para apoiar os provedores de serviços no desenvolvimento de uma cultura organizacional que promova um SMS eficaz e eficiente.

ANEXO B. ORIENTAÇÕES JURÍDICAS PARA A PROTEÇÃO DE INFORMAÇÕES DOS SISTEMAS DE COLETA E PROCESSAMENTO DE DADOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

(Ver Capítulo 5, 5.3)

1. Introdução

1.1 A proteção das informações de segurança para evitar sua utilização inadequada é essencial para garantir a sua disponibilidade contínua, uma vez que sua utilização para outros fins que não os relacionados à segurança pode inibir a disponibilidade futura de tais informações, com efeitos adversos sobre a segurança. Este fato foi reconhecido pela 35ª Sessão da Assembleia da OACI, que observou que leis e regulamentos nacionais existentes em muitos países podem não abordar adequadamente a maneira como as informações são protegidas contra o uso inapropriado.

1.2 As orientações contidas neste anexo destinam-se, por conseguinte, a ajudar os Estados a promulgar leis e regulamentos nacionais para proteger as informações oriundas da coleta de dados de segurança e sistemas de processamento (SDCPS), permitindo simultaneamente a administração da justiça. O objetivo é impedir a utilização inadequada de informações coletadas apenas com o objetivo de melhorar a segurança da aviação.

1.3 Devido aos diferentes sistemas jurídicos dos países, as orientações deverão permitir a flexibilidade para que os Estados elaborem leis e regulamentos em consonância com suas políticas e práticas nacionais.

1.4 As orientações contidas neste anexo, portanto, compõem uma série de princípios que foram extraídos de exemplos de leis e regulamentos nacionais fornecidos pelos Estados. Os conceitos descritos nestes princípios poderiam ser adaptados ou modificados para satisfazer as necessidades específicas do Estado que promulga leis e regulamentos para a proteção das informações de segurança.

1.5 Neste anexo:

- a) *informações de segurança* se referem a informações contidas na coleta de dados de segurança e sistemas de processamento (SDCPS), estabelecidas com o único propósito de melhorar a segurança da aviação, e qualificadas para serem protegidas sob condições especificadas de acordo com o item 3.1 abaixo;
- b) *uso inadequado* refere-se ao uso de informações de segurança para fins diferentes dos fins para os quais foram coletadas, ou seja, o uso em processos disciplinares, civis, administrativos e penais contra o pessoal operacional e/ou para divulgação de informações ao público;
- c) SDCPS refere-se a sistemas de processamento e relatórios, bancos de dados, esquemas para troca de informações e informações gravadas e incluem:
 - 1) registros relativos a investigações de acidentes e incidentes, tal como descrito no Capítulo 5 do Anexo 13;
 - 2) sistemas obrigatórios de notificação de incidentes, tal como descrito no Capítulo 5, 5.1, deste Anexo;
 - 3) sistemas voluntários de notificação de incidentes, tal como descrito no Capítulo 5, 5.1, deste Anexo; e
 - 4) 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.— *Informações sobre sistemas de coleta e processamento de dados de segurança podem ser encontradas no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMM) (Doc 9859).*

2. Princípios gerais

2.1 O único propósito de proteger as informações de segurança contra o uso inadequado é garantir a sua disponibilidade contínua para que possam ser tomadas medidas preventivas apropriadas e no momento adequado e para que a segurança da aviação seja melhorada.

2.2 Ao se proteger as informações de segurança não se objetiva interferir na adequada administração da justiça nos Estados.

2.3 As leis e regulamentos nacionais que protegem as informações de segurança devem garantir um equilíbrio entre a necessidade de proteção da informação para melhorar a segurança da aviação e a necessidade da adequada administração da justiça.

2.4 As leis e regulamentos nacionais que protegem as informações de segurança devem impedir seu uso inadequado.

2.5 Proteger informações de segurança qualificadas sob condições especificadas é parte das responsabilidades de segurança do Estado.

3. Princípios que regem a proteção

3.1 Recomenda-se que as informações de segurança sejam protegidas contra o uso inadequado de acordo com condições específicas que devem incluir, mas não necessariamente limitar-se a: considerar se a coleta de informações foi realizada para fins de segurança; e considerar se a divulgação de informações inibiria sua disponibilidade contínua.

3.2 Recomenda-se que a proteção seja específica para cada SDCPS, com base na natureza das suas informações de segurança.

3.3 Recomenda-se que seja estabelecido um procedimento formal para a proteção das informações de segurança qualificadas, de acordo com as condições especificadas.

3.4 Recomenda-se que as informações de segurança não sejam utilizadas para propósitos diversos dos fins para os quais foram coletadas.

3.5 Recomenda-se que o uso de informações de segurança em processos disciplinares, civis, administrativos e penais ocorra somente em consonância com garantias apropriadas previstas pela legislação nacional.

4. Princípios que regem as exceções

Recomenda-se que exceções à proteção das informações de segurança só devem ser concedidas por leis e regulamentos nacionais quando:

- a) haja provas de que a ocorrência foi causada por um ato consciente que, de acordo com a lei, tenha sido realizado com a intenção de causar dano, ou com a ciência da probabilidade da ocorrência de danos, equivalente a condutas imprudentes, negligências graves ou má conduta deliberada;
- b) uma autoridade competente considerar que as circunstâncias razoavelmente indicam que a ocorrência pode ter sido causada com a intenção de causar dano, ou com a ciência da probabilidade da ocorrência de danos, equivalente a condutas imprudentes, negligências graves ou má conduta deliberada; ou

- c) uma autoridade competente determine que a divulgação das informações de segurança é necessária para a adequada administração da justiça, e que sua divulgação é mais importante que o possível impacto adverso, em âmbito nacional e internacional, na disponibilidade futura das informações.

5. Divulgação pública

5.1 Sujeita aos princípios de proteção e exceção descritos acima, recomenda-se que qualquer pessoa que pretenda divulgar informações de segurança justifique sua decisão.

5.2 Recomenda-se que sejam estabelecidos critérios formais para a divulgação de informações de segurança que devem incluir, mas não necessariamente limitar-se aos seguintes pontos:

- a) a divulgação das informações de segurança é necessária para corrigir condições que comprometem a segurança e/ou para alterar políticas e regulamentos;
- b) a divulgação das informações de segurança não inibe a sua disponibilidade futura, objetivando a melhoria da segurança;
- c) a divulgação de informações pessoais relevantes incluídas nas informações de segurança está em conformidade com as leis de privacidade aplicáveis; e
- d) a divulgação das informações de segurança é feita de forma não identificada, resumida ou agregada.

6. Responsabilidade do custodiante das informações de segurança

Recomenda-se que cada SDCPS tenha um custodiante designado. É responsabilidade do custodiante utilizar-se de toda a proteção possível com relação à divulgação das informações, a menos que:

- a) tenha o consentimento do autor das informações para divulgá-las; ou
- b) considere que a divulgação das informações está de acordo com os princípios de exceção.

7. Proteção das informações registradas

Considerando que gravações ambientais de diálogos no local de trabalho exigidas pela legislação, tais como as feitas pelos gravadores de voz na cabina de comando (CVRs), podem ser vistas como uma invasão de privacidade do pessoal operacional à qual outras profissões não estão expostas:

- a) recomenda-se que as leis e os regulamentos nacionais sujeitos aos princípios de proteção e exceção considerem as gravações ambientais no local de trabalho exigidas pela legislação como informações privilegiadas protegidas, ou seja, informações que merecem maior proteção; e
- b) recomenda-se que as leis e os regulamentos nacionais prevejam medidas específicas de proteção a tais gravações quanto à sua confidencialidade e acesso público. Tais medidas específicas podem incluir a emissão de ordens judiciais de não divulgação ao público.

— FIM —



Em cooperação com



| OACI