



Tatiane Cristine Cortiano
Analista administrativo – jornalista
Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)
Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

Em primeiro lugar, a ANAC esclarece que questionamentos sobre acidentes devem ser encaminhados ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), pois, nos termos do Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos realizadas no contexto do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer) são coordenadas pelo Cenipa. Este, na função de órgão central, possui competências específicas que incluem a normatização das atividades do Sipaer; a instauração de investigações no âmbito do Sipaer; e a emissão, divulgação, acompanhamento e controle de Recomendações de Segurança Operacional, cuja definição é apresentada no §4º do Art. 3º do normativo, transcrito a seguir:

"As recomendações de segurança operacional (...) são medidas de caráter preventivo ou corretivo, oriundas de investigação Sipaer ou de atividade de prevenção, e têm o objetivo de impedir acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, ou de mitigar as suas consequências, e não constituem presunção de culpa ou responsabilização no âmbito administrativo, civil ou penal."

Destaca-se ainda que, conforme a NSCA 3-13, documento publicado pelo Cenipa e que estabelece os Protocolos de Investigação e Prevenção de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro, a decisão pela adoção ou não de uma Recomendação de Segurança é de responsabilidade da organização à qual a recomendação foi dirigida (item 8.4 da NSCA 3-13, disponível em <https://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/seguranca-de-voe>). Ou seja, cabe ao Cenipa a emissão, acompanhamento e controle das Recomendações de Segurança emitidas como resultado das atividades de investigação e prevenção do Sipaer, enquanto cabe ao destinatário de uma Recomendação avaliá-la e decidir por sua implementação ou não, devendo informar ao Cenipa o status (se a recomendação foi "implementada", "não implementada" ou "implementada de forma alternativa"), bem como expor as condições identificadas que, porventura tenham inviabilizado a sua adoção.

Esclarecidos esses pontos, passamos aos questionamentos propriamente dito:

1) Todas as Recomendações de Segurança de Voo (RSV) do Relatório Final A-022/CENIPA/2008 à ANAC, foram atendidas? (se a resposta for Sim, podem fornecer uma cópia das solicitações recebidas e respectivas respostas?)

O Cenipa, como resultado da investigação do acidente envolvendo as aeronaves PR-GTD e N600XL, em 29 de setembro de 2006, emitiu 68 recomendações de segurança por meio do Relatório Final, publicado em 8 de dezembro de 2008. Dessas, 7 recomendações ou foram emitidas diretamente à ANAC, ou a ANAC está incluída no grupo de destinatários, são elas:

Recomendações de Segurança emitidas para a ANAC:
o RSV (A) 83/A/07 – Cenipa

Realizar Vistoria Técnica na Embraer, a fim de verificar a execução dos procedimentos referentes à composição de tripulação e atividades de "Despacho Operacional de Voo" (Qualificação e Habilitação dos DOV) em acordo com o estabelecido na legislação vigente, no processo de entrega e recebimento de aeronaves.

RSV (A) 84/A/07 – Cenipa
Assegurar a conformidade das habilitações dos pilotos de empresas adquirentes, no processo de entrega e recebimento de aeronaves.

RSV (A) 85/A/07 – Cenipa
Assegurar o cumprimento dos protocolos de convalidação das licenças e habilitações dos pilotos de empresas adquirentes, de acordo com as necessidades legais vigentes.

RSV (A) 205/A/07 – Cenipa
Avaliar, em coordenação com o DECEA, a atual legislação de utilização de publicações aeronáuticas para as aeronaves que operam no espaço aéreo brasileiro, visando mitigar o risco do uso de informações aeronáuticas desatualizadas ou incorretas.

Recomendações de Segurança emitidas para a ANAC e DIRSA (Diretoria de Saúde da Aeronáutica):
o RSV (A) 86/A/07 – Cenipa

Estudar a inclusão, atualizando as legislações pertinentes, de inspeções de saúde para controladores de tráfego aéreo, civis e militares, envolvidos em acidentes e incidentes graves aeronáuticos, bem como a criação de protocolos específicos de inspeção de saúde para estas finalidades.

RSV (A) 87/A/07 – Cenipa
Incluir, na legislação pertinente, o Presidente da Comissão de Investigação de Acidente Aeronáutico na relação de autoridades competentes para solicitar inspeções de Saúde de militares e civis envolvidos em incidentes graves e acidentes aeronáuticos.

Recomendação de Segurança emitida para as Agências Reguladoras de Aviação Civil de um modo geral, que inclui a ANAC:
o RSV (A) 206/A/07 – Cenipa

Rever seus regulamentos, relacionados com a interface homem-máquina na cabine de comando das atuais e futuras aeronaves, em termos de disposição física de instrumentos, avisos e alarmes, de forma a evitar que eventuais interações inadvertidas dos tripulantes com esses dispositivos possam vir a afetar a segurança da operação.

As recomendações podem ser consultadas diretamente no Relatório Final (Páginas 14 a 19), o qual pode ser obtido na página web do Cenipa, em <https://sistema.cenipa.fab.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/relatorios>.

Quanto às respostas fornecidas pela ANAC, tem-se o registro de que:

As recomendações "RSV (A) 83/A/07 – CENIPA", "RSV (A) 84/A/07 – CENIPA", "RSV (A) 205/A/07 – CENIPA" e "RSV (A) 206/A/07 – CENIPA" foram atendidas; e
As recomendações "RSV (A) 85/A/07 – CENIPA", "RSV (A) 86/A/07 – CENIPA" e "RSV (A) 87/A/07 – CENIPA" não eram aplicáveis.

OBS: Estão sendo buscados os registros das respostas fornecidas à época (entre 2008 e 2010). Ainda não foi possível fornecer cópia dos documentos de resposta.

2) A ANAC é o órgão oficial no Brasil responsável por fiscalizar a implementação das novas regras/normas de segurança oriundas das Recomendações de Segurança de Voo (RSV) do CENIPA?

De acordo com o Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018, especialmente o Inciso XV do Art. 3º, a competência de "emitir, divulgar, acompanhar e controlar as recomendações de segurança operacional" é do Cenipa.

Mas, caso um novo normativo de segurança seja editado pela ANAC como resultado de uma recomendação de segurança emitida pelo Cenipa à ANAC, compete à Agência a sua fiscalização, conforme as competências estabelecidas na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Neste caso, trata-se do trabalho regular de fiscalização de atividades da aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária que a ANAC desempenha, mas o acompanhamento quanto à implementação ou não de uma recomendação de segurança é de responsabilidade do Cenipa.

3) A ANAC realiza alguma auditoria nas companhias aéreas para verificar se os protocolos de segurança estão atualizados e se os pilotos receberam o treinamento adequado?

Sim. Para fiscalizar o funcionamento da aviação civil no país e assegurar níveis aceitáveis de segurança e de qualidade na prestação dos serviços aos passageiros, a ANAC realiza atividades de vigilância continuada e ações fiscais. Nas ações fiscais, o foco da Agência é identificar e prevenir infrações aos regulamentos do setor e, em parceria com outros órgãos, a prática de atos ilícitos. Na vigilância continuada, o acompanhamento sobre o desempenho de produtos, empresas, operações, processos e serviços e dos profissionais certificados se dá de forma planejada e constante. Essa atividade, conjuntamente com a certificação, garantem os baixos índices de acidente na aviação civil.

4) A ANAC tem acesso às normas/regras/alertas de segurança implementados pela FAA? (há um intercâmbio de informações? – se a resposta for Sim, pode citar algum caso real em que a informação gerada nos EUA foi utilizada no Brasil)

A Federal Aviation Administration (FAA) é a Autoridade de Aviação Civil dos Estados Unidos e tem reconhecimento mundial. Suas regras relacionadas à aviação civil estão dispostas em uma série de diferentes tipos de documento, sendo os mais relevantes o "Title 14 of the Code of Federal Regulations (CFR)", ou somente "CFR Title 14", o qual é dividido em "Chapters", "Subchapters" e "Parts", sendo que os "Parts" são os documentos equivalentes aos RBACs (Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil) editados pela ANAC. Ressalta-se que o "CFR Title 14" pode ser consultado em <https://www.ecfr.gov/current/title-14>.

Quanto aos Alertas de Segurança, geralmente se tratam de ferramentas de disseminação de informações de segurança relevantes e que são amplamente divulgadas, sendo de acesso público. Como exemplos desse tipo de documento publicado pelo FAA podem ser citados "Aircraft Safety Alerts" (<https://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/>), "Safety Alerts, Charting Notices & Digital Product Notices" (https://www.faa.gov/air_traffic/flight_info/aeronav/safety_alerts/), materiais publicados sob o programa "FAA Safety Team - FAASTeam" (https://www.faa.gov/air_traffic/flight_info/aeronav/safety_alerts/), entre outros. Destacamos que Alertas de Segurança são ferramentas amplamente utilizadas na aviação civil, não somente pelo FAA, mas por diversas organizações (por exemplo, outras autoridades de aviação civil, associações de empresas/eu profissionais, grupos colaborativos, entre outros) para disseminação de informações relevantes e ampliação da consciência da comunidade aeronáutica a respeito de determinados aspectos de segurança.

Sobre o intercâmbio de informações entre ANAC e FAA, há uma estreita relação entre as duas organizações, de forma que existe sim o intercâmbio de informações, incluindo regulamentos, boas práticas, formas de cumprimento de determinados requisitos, harmonização de processos, entre outros. Como exemplo de casos de intercâmbio de informação, podemos citar grupos colaborativos dos quais ANAC e FAA fazem parte, e que também incluem outras organizações (tanto autoridades de aviação civil quanto representantes da indústria da aviação civil), realização de visitas técnicas, entre outras atividades.

5) Antes do acidente em 2006, os pilotos estrangeiros não eram obrigados a revalidar a licença e habilitação para pilotar em território brasileiro?

De acordo com a seção 91.711, do RBAC 91, as aeronaves estrangeiras devem ser tripuladas por pilotos habilitados pela autoridade responsável pela matrícula, no caso a FAA. Nunca houve obrigatoriedade para que pilotos estrangeiros obtivessem habilitações brasileiras quando estivessem operando aeronaves de matrícula estrangeira.

6) Existe alguma regra/norma de segurança específica com objetivo de orientar e capacitar os instrutores de voo sobre as possíveis atitudes comportamentais dos pilotos?

As empresas de transporte aéreo e operadores das forças de segurança pública devem implantar e manter Programas de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana (descrito pelo RBAC 117), de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil (regido pelo RBAC 120) e, em especial, um Programa de Treinamento de Gerenciamento de Recursos de Equipes (normalmente conhecido pela sigla em inglês CRM - Corporate Resource Management), que abarca, em especial, o uso de comunicação efetiva, checklists, procedimentos padrões, cooperação, monitoramento e crosschecks contínuos da tripulação para alcançar um voo seguro e eficiente. A norma que descreve os critérios e procedimentos para a implantação e gerenciamento do CRM é a Instrução Suplementar nº 00-010.

Já com relação à formação de instrutores de voo, o item 7.5.1 da Instrução Suplementar nº 141-007 dispõe sobre os elementos teóricos do curso de Instrutor de Voo, cujo conteúdo inclui atitudes comportamentais no tópicos sobre desempenho humano relevante ao voo de instrução, incluindo os princípios do gerenciamento de erros e ameaças (TEM – em inglês Threat and Error Management). O conteúdo do curso inclui fatores psicológicos: processamento de informações, atitudes comportamentais, desenvolvimento do julgamento e da tomada de decisão (funções executivas); gerenciamento de ameaças e erros; erros e tipos de erros; violações; erros e violações na instrução; efeito surpresa, necessidade e valor na instrução.

7) Qual seria a melhor estratégia para avaliar o comportamento dos pilotos antes de iniciarem um voo? (sinais corporais do piloto que podem sugerir agitação, desatenção, nervosismo; perguntas-chave realizadas pelos coordenadores das Companhias aéreas, dentre outras estratégias pertinentes.)

Em se tratando de comportamento de pessoas, não existe uma melhor estratégia, mas várias, que buscam alcançar a individualidade de cada profissional. Por esse motivo, cada companhia aérea define a gama de procedimentos no escopo dos programas tratados no item anterior.