ANAC
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY - BRAZIL

PSOE Safety Programme

Preface

The civil aviation industry has boosted the economic and social development of several countries and regions around the world. The industry presents significant numbers and a strong growing tendency in terms of its contribution to gross domestic products, to the number of jobs created and to the total number of passengers and paid cargo globally transported every year.

However, the significant growth in air transport on national and international bases brings the need for nations and regions, as well as the industry, to respond in a proactive way to the current and emerging safety risks. The capacity of being responsive translates into the development of strategic regulation and infrastructure capable of guiding and ensuring the sustainable growth of civil aviation industry, based on the balance between financial management and safety management.

Therefore, improving safety and air navigation worldwide essentially depends on planning. It is imperative that countries and regions continuously act to establish, review and manage safety priorities while promoting and monitoring the growth of the civil aviation industry.

Planning also makes clear to society and other interested parties the desired results, responsibilities and ability of the various sectors of the civil aviation industry to provide services. Planning also makes it possible to demonstrate the ability of the authorities responsible for regulating and inspecting civil aviation industry.

The international civil aviation scenario described in the previous paragraphs justifies the initiative taken by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in 2006 to publish an Annex to the International Civil Aviation Convention containing standards and recommendations for safety management within Member States and their Civil Aviation Services Providers (PSAC).

According to the initial proposal, the aforementioned Annex should support the continuous evolution of strategies aimed at improving safety. The set of these strategies was called *State Safety Programme* (SSP), focusing on the systematic treatment of the risks inherent to the State's action on civil aviation industry, which the State regulates and inspects. The document containing ICAO standards and recommendations is the Annex 19, entitled *Safety Management*.

In this sense, the SSP consists of a management system aimed at improving the regulatory and administrative capacity of the State. It should be noted that this capability pre-exists in States that already had organizational structure, processes and responsibilities formally defined and satisfactorily implemented to exercise regulation and inspection over the civil aviation industry, as established by ICAO, and in accordance with the State's Safety Oversight System, DOC 9734. The document presents the key elements for structuring the State, so that it can carry out safety oversight in a satisfactory way. The elements are referred to as "Eight Critical Elements of Safety Oversight" (8 EC). Within ANAC, such system is called *Safety Oversight System* (SSSO).

The operationalization of the Safety Oversight System is planned and controlled by the Safety Oversight Plan (PSSO-ANAC). This Plan specifies procedures and resources necessary for the activities of standardization, inspection, certification and registration performed by ANAC, determining also who will use them, and when.

According to Annex 19, each Member State must establish its SSP consistent with the size and complexity of civil aviation activities developed under its regulation and inspection, and aiming at achieving an acceptable level of safety performance. The SSP guides civil aviation authorities in monitoring and measuring results achieved with the implementation of the SSSO. As an integral part of its SSP, each State should require the PSAC to implement the Safety Management System (SMS) focusing on effective identification and resolution of systemic deficiencies that affect safety required for their operations.

In turn, the State should provide support for the implementation of the SMS in the civil aviation industry. In this respect, it should be noted that, as a rule, the SSP presents general guidelines only. Specific regulations and other applicable normative documents cover details of the SMS for each type of PSAC.

The SSP should be implemented taking into account the size and complexity of the civil aviation system of each State and should have specific objectives related to the achievement of the highest practicable level of safety for air transport activities as established in the State policy. In this context, the SSP assists the State in monitoring and measuring the results achieved with the implementation of the SSSO.

Complying with the commitment of implementing the SSP and considering shared responsibilities between the two civil aviation authorities in the country, the Brazilian Civil Aviation Safety Programme (PSO-BR) was approved on January 8, 2009. The Programme establishes as a strategy for civil aviation safety the development and implementation of specific Programmes for ANAC (PSOE-ANAC) and for the Aeronautical Command – COMAER (PSOE-COMAER), which once approved by authorities, become an integral part of the PSO-BR.

According to article 3 of the PSO-BR, the National Civil Aviation Agency is responsible for preparing and approving its PSOE containing guidelines for itself, as a regulatory agency, and for the organizations it regulates in accordance with its legal competency. It must cover the areas within Annexes 1, 6, 8 and 14 of the Convention on International Civil Aviation (regarding Annex 1, only personnel certified by ANAC).

Finally, it is important to state that as the implementation of the SMS occurs satisfactorily within the PSAC, the PSOE-ANAC consolidates as an integral part of the PSO-BR. The Agency, in turn, continues to implement preventive and corrective actions and improvements in its regulatory, oversight and administrative capacities, focusing on safety.

Summary

Chapter I: Purpose and Scope of PSOE-ANAC ____ 5

Chapter II: Responsibilities of the National Civil Aviation Agency Regarding Brazilian Civil Aviation Safety Oversight ____ 7

Chapter III: Guidelines, Objectives and Safety Performance Goals for the Brazilian Civil Aviation Industry ____ 9

Chapter IV: Safety Oversight ____ 11

Chapter V: Policy for Treating Violations ____ 13

Chapter VI: Accident and Incident Investigation ____ 14

Chapter VII: Safety Managment System (SMS) ____ 15

Chapter VIII: Safety Risk Management – ANAC ____ 19

Chapter IX: Safety Assurance ____ 23

Chapter X: Safety Promotion ____ 27

Chapter I

Purpose and Scope of PSOE-ANAC

Art. 1. ANAC Safety Programme (PSOE-ANAC), which is an integral part of the Brazilian Civil Aviation Safety Programme (PSO-BR), establishes the Agency's safety policy and guidelines at the same time that instructs the planning and the execution of its safety related duties, as defined by law.

Art. 2 PSOE-ANAC shall guide the actions taken by ANAC regarding the safety of civil aviation under its jurisdiction, within the scope of its competencies, in order to:

I. ensure that Brazil has a safety oversight system, which is appropriate to the Brazilian civil aviation industry, subject to the competencies of the Agency;

II. support the coordinated actions between ANAC and COMAER in their functions of risk management and continuous improvement of civil aviation safety;

III. include requirements that allow the assessment of safety performance in the civil aviation industry regulation;

IV. develop, implement and execute the monitoring and measurement of safety performance of the Brazilian civil aviation industry;

V. support the development, operationalization and continuous improvement of the SMS of Civil Aviation Service Providers (PSAC), as well as ensure their interaction with the Agency's systems; and

VI. guide the actions of ANAC employees in the planning, development, operationalization, maintenance, monitoring, revision and continuous improvement of PSOE-ANAC in what regards internal aspects and interfaces with the SMS implemented within PSAC.

Art. 3. PSOE-ANAC also establishes safety guidelines for the Brazilian civil aviation industry in accordance with the National Civil Aviation Policy (PNAC).

Sole paragraph. Details of specific requirements for each segment of aviation industry mentioned in the caput of this article shall be published in complementary normative documents.

Art. 4. In order to guarantee the proper execution of safety functions, ANAC must have:

I. appropriate organizational structure for the exercise of civil aviation safety oversight and management, in which specific roles and responsibilities are clearly established;

II. resources, including financial, human, technological and infrastructure; and

III. normative documents that support the execution of functions.

Art. 5. Policy and guidelines set forth by PSOE-ANAC cover legal, normative, organizational, technical, financial and procedural structures of ANAC required for the full exercise of standardization, certification and safety oversight activities of the Brazilian civil aviation industry within the scope of its competencies.

Sole paragraph. ANAC shall monitor and continuously assess the conformity of the aforementioned structures referencing to ICAO standards and recommendations, especially those specified in Annexes 1, 6, 8, 14 and 19, as applicable.

Art. 6. ANAC shall continually improve the Programme, as well as keep it up to date in relation to the context of the Brazilian civil aviation industry, revising it as necessary.

Art. 7. ANAC shall maintain a crisis management plan that contemplates the coordination of its activities in cases of exceptional circumstances that may adversely affect civil aviation safety.

Chapter II

Responsibilities of the National Civil Aviation Agency Regarding Brazilian Civil Aviation Safety Oversight

Section I
Legislation on Safety

Art. 8. The framework of national legislation for safety management oversight under the responsibility of ANAC is composed of, but not limited to:

I. Law No. 7.565 of December 19, 1986, which provides for the Brazilian Aeronautical Code;

II. Law No. 11.182 of September 27, 2005, which creates the National Civil Aviation Agency (ANAC), among other provisions;

III. Decree No. 21.713, of August 27, 1946, promulgating the Convention on International Civil Aviation;

IV. Decree No. 6.780, of February 18, 2009, which approves the National Civil Aviation Policy (PNAC), among other provisions; and

V. ANAC Resolution No. 110, of September 15, 2009, which amends Internal Regulation, including subsequent amendments.

Sole paragraph. This legislation is complemented by requirements established by the Brazilian Civil Aviation Regulations (RBAC) or equivalent, as well as by the acceptable methods of compliance with requirements established by Supplemental Instructions (IS) or equivalent documents.

Section II
Responsibilities of the National Civil Aviation Agency Regarding Safety Management

Art. 9. In accordance with policies established by the Executive and the Legislative and in the exercise of its competencies, ANAC observes and implements the policies and guidelines established by the Civil Aviation Secretary (SAC) and the Civil Aviation Council (CONAC).

Art. 10. The Director-President is responsible for ANAC's safety management and oversight functions, including primary responsibility for:

I. planning, developing, operationalizing, maintaining, monitoring, reviewing, critically analyzing and continuously improving PSOE-ANAC;

II. ensuring the existence and allocation of financial, human, technological and infrastructure resources needed for the effective operationalization of PSOE-ANAC;

III. fostering actions aimed at the dissemination of PSOE-ANAC and initiatives to promote safety;

Art. 11. The Board of Directors of ANAC is responsible for:

I. ensuring that PSOE objectives are achieved;

II. monitoring the operationalization of PSOE-ANAC aiming at its continuous improvement;

III. approving the regulation of civil aviation activities in the interest of safety, taking into account guidelines set forth in the Programme and Brazilian international agreements;

IV. establishing and monitoring the Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP); and

V. guiding the various branches of ANAC to continuously plan, organize, develop, control, promote, improve and stimulate safety, with the support of Offices assisting the Board of Directors.

Art. 12. Departments, as executive bodies, are responsible for coordinating the development, operationalization, maintenance and continuous improvement of PSOE-ANAC as appropriate.

Art. 13. Considering the areas under their responsibility, Heads of Departments are responsible for:

I. implementing actions to reach objectives and goals established by PSOE-ANAC and by other normative documents;

II. ensuring the availability of suitably trained staff to carry out safety oversight and management;

III. ensuring that the assessment of SMS development, operationalization, maintenance and continuous improvement is included in the certification and continuous oversight processes of the PSAC;

IV. supervising PSAC safety, including verification of safety performance established in their SMS;

V. evaluating the implementation of risk management processes by PSAC;

VI. ensuring the effective implementation of internal risk management processes;

VII. ensuring analysis of the safety recommendations issued by the authority responsible for aeronautical accident investigations and their incorporation to the regulations, processes, procedures and other activities under his/her responsibility, where applicable; and

VIII. establishing programs for the promotion of safety events, aiming at the dissemination of PSOE-ANAC and issues and safety information relevant to the development of activities within ANAC.

Art. 14. The implementation of PSOE-ANAC and its alterations shall occur in a coordinated and harmonized way among the various sectors that develop and operationalize related processes and activities.

Chapter III

Guidelines, Objectives and Safety Performance Goals for the Brazilian Civil Aviation Industry

Section I
Guidelines of the National Civil Aviation Agency for Safety

Art. 15. Guidelines within Brazilian civil aviation safety:

I. to ensure that ANAC has the regulatory framework required for the exercise of safety regulation and inspection;

II. to ensure that civil aviation reaches and maintains an acceptable level of safety performance, observing requirements established by national regulations and international references;

III. to work in collaboration with the civil aviation industry and with COMAER, promoting harmonization among organizations with respect to their roles and responsibilities regarding the management of safety risks;

IV. to monitor and measure safety performance achieved by the Brazilian civil aviation industry;

V. to prioritize the allocation of resources and efforts in the light of the results identified in the safety risk assessment;

VI. to coordinate and improve safety oversight and management;

VII. to carry out activities in order to enable the implementation of the SMS of the PSAC; and

VIII. to promote the interaction between sectors that compose the Brazilian civil aviation industry.

Section II
Objectives and goals for safety performance

Art. 16. As a determining factor for the safety management performance put into effect by ANAC, the Agency's Board of Directors must establish and communicate:

I. safety performance objectives and goals for the Brazilian civil aviation industry, according to the guidelines established in the Programme;
II. safety oversight planning that considers safety performance objectives and goals and determines operational resources and processes needed for the achievement of such objectives and goals; and
III. the parameters for critical analysis of the results achieved by safety oversight in relation to the determined performance objectives and goals.

Sole paragraph. Regulation shall guide and ensure the sustainable growth of the civil aviation industry, based on the balance between financial management and safety management.

Art. 17. The planning referred to in article 16, II, in accordance with ANAC's Strategic Planning, shall support the elaboration of the Safety Oversight Plan (PSSO-ANAC), as established in article 77, especially regarding the definition of the Agency's strategic actions aimed at achieving safety objectives.

Art. 18. Based on article 16, III, ANAC shall carry out the critical analysis of the results achieved by safety oversight through a set of indicators capable of representing:

I. the level of safety performance achieved by regulated entities, based on the effectiveness of operational risk management approaches adopted by them; and

I. the effectiveness of the Agency's actions to mitigate and control identified internal risks and risks within the operational environment regulated and inspected by the Agency.

Art. 19. The Board of Directors and the Departments are responsible for:

I. reviewing the results achieved by safety oversight; and

II. defining, in a coordinated and harmonized manner and together with other relevant sectors of the Agency, the parameters and indicators for the critical analysis of results referred to in subsection I of this article.

Art. 20. The set of indicators referred to in article 18 shall be used by ANAC to measure and monitor the Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP).

Art. 21. ANAC shall critically analyze the results of actions taken to achieve safety performance objectives and goals and revise these actions if indicators show unfavorable trends in meeting the stipulated objectives and goals.

Art. 22. The establishment of measurable limits for indicators and deadlines to reach the objectives constitutes safety performance goals to be monitored by ANAC.

Art. 23. The ALoSP shall be formalized through an appropriate normative document specifically prepared for this purpose, approved by the Board of Directors of ANAC.

Chapter IV

Safety Oversight

Art. 24. ANAC shall maintain the Safety Oversight System (SSSO) in order to:

I. promote the adoption of safety standards and recommendations contained in the Annexes to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), as well as its associated directives presented by related documents, as applicable; and

II. ensure that the Brazilian civil aviation industry is able to provide a level of safety equal to, or better than, the one defined by ICAO standards and recommendations.

Art. 25. ANAC Safety Oversight System, based on ICAO safety oversight eight critical elements, shall ensure:

I. the effective participation of the Agency in the process of elaborating basic aviation legislation, aiming at contributing to the establishment of legal support necessary for the exercise of the functions of safety oversight;

II. the elaboration and revision of regulations in order to establish safety requirements, supported by basic legislation, to ensure the existence of standards and procedures for aeronautical activities related to operation, products, services, equipment and infrastructure;

III. the provision of necessary and sufficient human and financial resources for the execution of safety oversight activities;

IV. the establishment of competence and experience requirements for the Agency's personnel performing safety oversight functions as well as the offering of appropriate training to maintain and enhance their competence at an appropriate level including initial and recurrent training;

V. the provision of technical guidance material, tools and critical safety information to technical personnel, as applicable, to enable them to perform their oversight functions in accordance with requirements and in a standardized manner. This provision includes:

   a. technical guidance provided by ANAC to the industry supporting the adoption and compliance with requirements established in regulations; and
   b. instructions and/or other applicable normative documents.

VI. the establishment and implementation of processes and procedures to ensure that civil aviation personnel and organizations comply with requirements before they are issued a license, a certificate, a registration, an authorization and/or an approval to conduct their activities;

VII. the establishment and implementation of processes and procedures to ensure continuous oversight activities, including inspections and audits, to proactively ensure that holders of licenses, certificates, authorizations and/or approvals continuously comply with requirements and operate with adequate levels of competencies required for the performance of their activities. These processes and procedures shall include the supervision of accredited personnel;

VIII. the establishment and implementation of processes and procedures to ensure that deficiencies that affect safety which are identified by ANAC or other competent authority are resolved. These processes and procedures shall include, but not be limited to:

a. the treatment of recommendations;
b. the solution of conflicts; and
c. the adoption of appropriate coercive measures.

Art. 26. Safety oversight carried out by ANAC must take into account prescriptive and performance elements in the assessment of compliance with safety requirements by regulated entities.

Art. 27. Safety oversight supervision carried out by ANAC must be able to identify degradation of technical and financial conditions, as applicable, required to guarantee the safety of activities performed by regulated entities.

Art. 28. The planning for the revision and improvement of the Safety Oversight System shall be formalized in the Safety Oversight Plan (PSSO-ANAC).

Chapter V

Policy for Treating Violations

Art. 29. The sectors of ANAC responsible for the regulation and inspection of Brazilian civil aviation shall define guidelines that allow the interpretation of requirements for coercive purposes, identifying the framework of conditions and the cases in which they apply.

Art. 30. ANAC must establish conditions and circumstances under which the PSAC are allowed to deal with and resolve deficiencies in relation to compliance with regulations, within the scope of their SMS, as long as they prove ANAC the effectiveness of the corrective actions applied.

Art. 31. ANAC shall demand that regulated entities provide evidence that they can identify deficiencies in complying with safety requirements and occurrence of infractions to the Brazilian Aeronautical Code (CBA), as well as propose effective corrective actions aimed at mitigating risks to safety.

Art. 32. In response to the risks identified in the operational environment regulated and supervised by ANAC, the Agency shall:

I. impose coercive actions against regulated entities that violate existing legislation, especially those that do so repeatedly or deliberately;

II. carry out actions to promote safety, monitor and guide those who demonstrate commitment to the solution of deficiencies; and

III. establish parameters for the distinction between violations and errors, as well as establish and execute appropriate administrative actions in each case.

Chapter VI

Accident and Incident Investigation

Art. 33. PSOE-ANAC assumes the existence of structures and processes to conduct investigations of aeronautical accidents and incidents by the Brazilian State, which are independent of ANAC.

Art. 34. Technical and scientific analysis of the investigation of aeronautical occurrences shall be used by ANAC as a source of data and information for risk management.

Art. 35. ANAC shall:

I. establish and document procedures describing how recommendations issued by accident investigation processes will be handled within the Agency to ensure that all relevant actions are effectively implemented;

II. request the authority responsible for the investigation to participate in the commission on aeronautical accidents and incidents investigation, whenever it is in the interest of the Agency, in order to identify possible gaps and opportunities for improvement within ANAC and adopt appropriate corrective actions; and

III. consolidade information, data, assessments and risk analysis related to accidents or other safety events prepared by ANAC Departments responsible for safety oversight and financial regulation, and/or provided by external entities.

Chapter VII

Safety Managment System (SMS)

Section I
Objectives and Implementation of SMS

Art. 36. As part of the Brazilian civil aviation safety management, ANAC shall require the PSAC listed in article 43 the implementation and maintenance of a Safety Management System (SMS).

Art. 37. The implementation of the SMS within the PSAC aims to incorporate principles and tools of organizational management into the activities developed by them, in accordance with the applicable safety regulations.

Art. 38. The application of organizational management principles and tools shall provide as a measurable result the mitigation and effective control of operational risks, which is a condition required for Service Providers to obtain and revalidate their certifications or authorizations, as applicable.

Art. 39. The SMS required by ANAC shall:

I. establish the organization's safety policy and objectives;

II. establish safety goals and indicators of safety performance that allow the evaluation of the achievement of safety objectives;

III. establish the organizational structure and those responsible for the implementation, maintenance and continuous improvement of the system;

IV. identify hazards and assess associated operational risks;

V. apply corrective and preventive actions developed based on the evaluated operational risks, as well as evaluate the effectiveness of these actions;

VI. perform permanent oversight of the activities developed by the organization in order to ensure safety;

VII. plan and conduct, on a regular basis, internal evaluations or audits of the SMS in order to ensure its adequacy to the operational context of the organization and the continuous improvement of safety performance levels;

VIII. ensure that those involved in sensitive safety activities have the necessary competencies and are aware of their responsibilities;

IX. communicate safety performance results, as well as disseminate information that enhances the organization's safety culture;

X. generate and organize documents and records that provide evidence of the development, operationalization, maintenance and continuous improvement of the SMS; and

XI. meet any other specific SMS requirements set out in normative documents applicable to PSAC.

Art. 40. ANAC Departments shall establish, in a coordinated and harmonized manner, the criteria for the elaboration of acceptable methods of compliance with SMS requirements, according to the particularities of each category of PSAC.

Sole paragraph. Criteria mentioned in the caput of this article shall be defined by a normative document, taking into account the size of the organization and the complexity of the activities carried out by the PSAC, the level of risks associated with such activities, as well as the responsibilities ANAC has in relation to the users of the PSAC services.

Art. 41. ANAC shall define, in an appropriate normative document, the method for accepting the SMS of regulated PSAC, taking into account the size of the organizations and the complexity of the activities they perform.

Section II
Structuring the SMS

Art. 42. The structure of the SMS shall have at least the following components and elements:

I. Component 1 – Safety policy and objectives;

   a. Element 1.1 – Top management responsibility and commitment;
   b. Element 1.2 – Primary responsibility for safety;
   c. Element 1.3 –Appointment of key safety personnel;
   d. Element 1.4 – Coordination of Emergency Response Plannning; and
   e. Element 1.5 – SMS Documentation.

II. Component 2 – Safety risk management;

   a. Element 2.1 – Hazards identification process; and
   b. Element 2.2 – Risk assessment and mitigation process.

III. Component 3 – Safety assurance;

   a. Element 3.1 – Process for safety performance monitoring and measurement;
   b. Element 3.2 – Process for the management of changes; and
   c. Element 3.3 – Process for SMS continuous improvement.

IV. Component 4 – Safety promotion;

   a. Element 4.1 – Training and qualification; and
   b. Element 4.2 – Dissemination of the SMS and safety communication.

Section III
SMS Applicability and Scalability

Art. 43. As an integral part of the PSOE-ANAC, the implementation of the SMS is required for the following Civil Aviation Services Providers:

III. Aero clubs, civil aviation schools and training centers certified according to the Brazilian Regulation of Aeronautical Homologation (RBHA) 140, RBHA 141 (or regulations that may replace them) and RBAC 142, that are exposed to safety risks during the performance of their activities;

IV. Operators certified according to RBAC 121 and RBAC 135 who hold Air Operator Certificates according to RBAC 119;

V. Agricultural aviation operators, certified according to RBAC 137;

VI. Holders of Aeronautical Product Maintenance Certificates issued under RBAC 145 that provide services to the PSAC listed in items I, II or III of this article;

VII. Organizations responsible for designing or manufacturing aircraft, certified according to RBAC 21;

VIII. Civil public aerodromes subject to the applicability of RBAC 139; and

IX. Other Civil Aviation Service Providers required to implement Safety Management Systems as defined by ANAC's Board of Directors.

Sole paragraph. When maintenance services are performed by PSAC referred to in clause II of the caput of this article, in accordance with the stablished in their Operative Specifications, or by other organizations not subject to certification under RBAC 145, contracting, monitoring, evaluating and accepting these services shall be part of the scope of their SMS.

Art. 44. In order to promote implementation of the SMS within the PSAC in such a way that it is compatible with their different operational contexts, ANAC will define SMS scalability criteria, based on the size of the organizations and the complexity of their activities.

Sole paragraph. ANAC Departments are responsible for establishing, in a coordinated and harmonized way, criteria mentioned in the caput of this article to be incorporated to Regulations or Supplemental Instructions, as applicable.

Art. 45. Regardless of the scalability of the SMS, its scope shall cover all PSAC activities approved or authorized by ANAC.

Sole paragraph. Any changes in activities shall trigger a review of the SMS scope and its adequacy, as necessary.

Art. 46. For the purposes of harmonizing the implementation, operationalization and maintenance of the SMS, as well as for prioritizing its monitoring by ANAC, the PSAC included in article 43 of this document are grouped into the following segments:

I. segment I: regular operations, involving PSAC responsible for operations under RBAC 121 and those whose operations directly impact safety of the segment: aerodrome operators; maintenance service providers; training centers; and organizations responsible for designing or manufacturing aircraft for the segment;

II. segment II: regular operations, involving PSAC responsible for operations under RBAC 135 and those whose operations directly impact safety of the segment: aerodrome operators; maintenance service providers; training centers; and organizations responsible for designing or manufacturing aircraft for the segment;

III. segment III: non-regular operations, involving PSAC responsible for operations under RBAC 135 classified as large operations/of high complexity by RBAC 121, as indicated by the appropriate technical area, and those whose operations directly impact safety of the segment: maintenance service providers; training centers; and organizations responsible for designing or manufacturing aircraft for the segment;

IV. segment IV: non-regular operations, involving PSAC responsible for operations under RBAC 135 classified as medium size operations/of medium complexity by the appropriate technical area, and those whose operations directly impact safety of the segment: maintenance service providers; training centers; and organizations responsible for designing or manufacturing aircraft for the segment;

V. segment V: non-regular operations, involving PSAC responsible for operations under RBAC 135 classified as small size operations/of small complexity by the appropriate technical area, and those whose operations directly impact safety of the segment: maintenance service providers; training centers; and organizations responsible for designing or manufacturing aircraft for the segment;

VI. segment VI: agricultural operations involving PSAC responsible for operations under RBAC 137; maintenance service providers and organizations responsible for designing or manufacturing aircraft for the segment; and

VII. segment VII: general aviation instruction operations (aero clubs, civil aviation schools and training centers), involving PSAC responsible for operations under RBHA 140 and 141 (or regulations that may substitute them) and RBAC 142 respectively: maintenance service providers and organizations responsible for designing or manufacturing aircraft for the segment.

Sole paragraph. The SMS to be implemented by the PSAC that compose each of the segments presented in the caput of this article shall allow and support effective communication between systems, aiming the exchange of data, information, experiences and solutions of problems inherent to their interactions when providing services.

Art. 47. ANAC Departments shall establish in a specific normative document which safety management strategies will be used for regulation and inspection of regulated entities not included in article 43.

Chapter VIII

Safety Risk Management – ANAC

Art. 48. ANAC shall establish a systematic approach to manage safety risks in order to identify, assess and mitigate inherent risks to the operational environment that the Agency regulates and oversees, as well as to its own organizational environment.

Art. 49. The impact generated by the adoption of the systematic approach used by ANAC for risk management shall be the improvement of its capacity to regulate and oversee Brazilian civil aviation safety, considering the size and complexity of air operations.

Art. 50. The systematic approach to risk management discussed in article 48 consists of:

I. guidelines for risk management established by ANAC and the results of this process;

II. responsibilities of managers and other ANAC employees in relation to risk management;

III. the Agency's organizational structure compatible with the performance directed by risk management; and

IV. documented processes of assessment and treatment of risks typical of the operational environment regulated and overseen by ANAC, as well as of the Agency's organizational structure.

Art. 51. Among guidelines and results for risk management are:

I. the establishment of requirements related to risk management to be adopted by the PSAC that are required to implement SMS;

II. the follow up of the safety performance goals established by the PSAC that are required to implement SMS;

III. the evaluation and direct or indirect action on risks inherent to PSAC activities and regulated entities, regardless of the implementation of the SMS;

IV. the prioritization of actions based on data and information from the Agency's risk management process and safety assurance processes; and

V. the assurance that corrective and preventive actions are effective in mitigating and controlling safety risks.

Art. 52. Responsibilities of managers and other ANAC employees in relation to risk management shall be specified by an appropriate normative document, in a standardized way among the Agency's organizational units.

Art. 53. ANAC organizational structure shall supports effective and efficient mechanisms of consultation and communication of safety data and information that derives from risk management process, aiming at appropriate and well-timed safety related decision-making and its continuous improvement.

Art. 54. Technical areas of ANAC shall develop, apply and improve the assessment and treatment of risks characteristic of the operational environment regulated and inspected by the Agency in a harmonized way.

Art. 55. The processes of drafting, reviewing and updating safety regulations and other normative documents shall include analysis to identify potential risks that may result from the processes, as well as to consider the results of the systematic approach to risk management.

Sole paragraph. In accordance with the provisions of this article, regulations and other normative documents must contain specific provisions for the mitigation and control of risks identified by ANAC within the operational environment inspected by the Agency, in order to guarantee the effectiveness and efficiency of regulation as a primary mechanism to control operational risks.

Art. 56. Risk management shall be adopted by ANAC as a tool to assist strategic decision-making required for the mitigation and control of risks, directed to the operational environment regulated and inspected by the Agency, as well as to its regulatory capacity.

§ 1 With regard to the operational environment regulated and inspected by ANAC, the following risks shall be assessed and treated as priorities:

I. evidences of degradation of conditions required for the maintenance of certification or authorization of PSAC activities and other regulated entities;

II. recurrence of non-conformities and violations of PSAC activities and other regulated entities activities; and

III. identification of operational behaviors or practices that negatively affect safety.

§ 2º Regarding ANAC capacity to act, the following risks shall be assessed and treated as priorities:

I. failures in the ability to detect nonconformities and violations related to aircraft operation, aircraft maintenance and personnel qualification;

II. deficiencies in the performance of persons or organizations accredited by ANAC;

III. ineffectiveness or incorrect application of regulations; and

IV. failures in the fulfillment of legal and regimental obligations.

Section I
Safety Risk Management Process – ANAC

Art. 57. The risk management process adopted by ANAC is composed of the following phases:

I. identification of hazards;

II. analysis of the causes and consequences of hazards;

III. assessment of the risks associated with the consequences of hazards;

IV. proposition of actions for mitigation, elimination and control of risks; and

V. evaluation of effectiveness of implemented actions.

Art. 58. The process of managing safety risks adopted by ANAC shall trigger the following initiatives:

I. evaluation of recommendations issued by the authority responsible for accident investigation and possible corrective actions, in order to avoid recurrence of conditions or facts that have caused accidents or serious incidents;

II. monitoring of the operational environment regulated and inspected by ANAC, aiming at the identification of hazards and latent conditions and the implementation of corrective or preventive actions under the responsibility of ANAC; and

III. identification of PSAC and other regulated entities that represent intolerable risks to the operational environment regulated and supervised by ANAC, aiming at prioritizing them during the inspection planning process.

Art. 59. PSAC and regulated entities referred to in article 58, III, shall propose to ANAC mitigating actions and shall be monitored by the Agency sectors responsible for their oversight, in such a way to guarantee the efficiency of the proposed mitigating measures.

Art. 60. In order to put the process of risk management in operation, ANAC shall establish means for recording, treating and monitoring data and information related to hazards and risks, as well as producing management reports that allow the evaluation of process effectiveness.

Sole paragraph. The following items shall be recorded, handled and monitored:

I. hazards and latent conditions identified within the operational environment and respective corrective and preventive measures adopted by ANAC for risk mitigation and control;

II. safety reports classified as mandatory, voluntary, anonymous or identified; and

III. data or information from other sources deemed relevant to risk management.

Art. 61. Details regarding the development and operationalization of risk management shall be included in appropriate normative documents in order to guarantee the standardization of terminology, procedures and actions adopted by the various sectors of ANAC.

Section II
Responsibilities for Managing Safety Risks within ANAC

Art. 62. The management of safety risks within ANAC is carried out by the Board of Directors, with the participation of General Branches and Departments responsible for the regulation and oversight of civil aviation industry, counting with the support of other appropriate sectors of the Agency.

Art. 63. The Board of Directors and appropriate General Branches and Departments are responsible for planning and coordinating, in a harmonized way, the mitigation and risk control actions identified within ANAC and within the external safety environment, as established in article 56.

Art. 64. The Board of Directors and appropriate General Branches and Departments are responsible for evaluating, in a coordinated and harmonized way, the effectiveness of the implemented risk mitigation actions, as well as communicating interested managers about the results achieved.

Chapter IX
Safety Assurance

Section I
Safety Assurance Processes

Art. 65. Under the safety assurance component, ANAC shall establish processes related to the monitoring of the achievement of safety objectives, as well as to the maintenance and continuous improvement of PSOE-ANAC.

Sole paragraph. The following processes shall be covered by PSOE-ANAC safety assurance:

I. monitoring and measurement of the safety oversight conducted by ANAC;

II. monitoring and measurement of the Brazilian civil aviation safety performance;

III. support to the Agency's decision-making process regarding safety;

IV. prioritization of risk-based inspections;

V. adequacy of international agreements related to safety;

VI. continuous improvement of PSOE-ANAC;

VII. management of changes within the Agency; and

VIII. PSOE-ANAC internal audits.

Art. 66. The monitoring referred to in article 65, I, consists of the periodic evaluation carried out by ANAC of its internal processes and results achieved through its action on the regulated and inspected operating environment, aiming at the maintenance and improvement of the capacity to perform its duties.

Sole paragraph. ANAC Departments responsible for inspections shall evaluate the effectiveness of their actions regarding situations considered adverse to safety, seeking support from and interaction with other areas of the Agency, as necessary.

Art. 67. ANAC shall continuously monitor and measure the performance levels of Brazilian civil aviation safety, based on the establishment of goals and indicators, focusing inspections on identified safety risks.

Sole paragraph. In order to comply with article 67, sectors responsible for inspections shall monitor the safety performance of PSAC.

Art. 68. The monitoring and measurement referred to in article 65, I and II, shall generate data and information relevant to ANAC's decision-making process, including the review of strategic safety objectives.

Sole paragraph. The monitoring and measurement of the Brazilian civil aviation safety performance shall support the monitoring of goals and indicators that compose the Brazilian ALoSP within the scope of ANAC.

Art. 69. ANAC resources allocation and inspection efforts based on identified risks shall consider critical analysis conducted to detect evidences of degradation of the conditions necessary to ensure an acceptable level of safety performance in the activities developed by PSAC.

Sole paragraph. The critical analysis shall be formally documented.

Art. 70. International agreements that affect safety shall be periodically evaluated by ANAC in order to ensure that Brazilian civil aviation safety standards are maintained.

Sole paragraph. Technical areas within ANAC that provide subsidies to such agreements are responsible for periodically evaluating the maintenance of standards, pointing out the need for adjustments.

Art. 71. The continuous improvement of PSOE-ANAC aims at continuously improving the Programme, as well as the Brazilian civil aviation safety performance.

§ 1 The continuous improvement of PSOE-ANAC shall result from the periodic review by the Board of Directors and Departments of the results achieved by ANAC actions in the operational environment regulated and inspected by the Agency, considering its interactions with other relevant authorities.

§ 2 In order to guarantee a constant improvement of the processes of PSOE-ANAC and of the country's safety, identified opportunities for improvement shall be analyzed through:

I. external audits performed by international organizations;

II. internal audits;

III. recommendations, data and information obtained from the authority responsible for aeronautical accidents investigation;

IV. data and information resulting from the performance evaluation of PSOE-ANAC and the SMS of PSAC;

V. data and information from other relevant sources.

Art. 72. The management of changes aims to promote a prior analysis of the impacts of significant changes ANAC intends to implement, and to recommend measures to reduce any possible negative consequences for safety.

§ 1 For the purposes of the caput of this article, the following non-comprehensive list shows significant changes:

I. review of ANAC's organizational structure;

II. relevant changes in processes critical to ANAC's performance;

III. review, inclusion or revocation of regulations and other normative documents; and

IV. policy and strategic objectives changes.

§ 2 Change management process shall consult appropriate sectors within ANAC in order to obtain support to identify the impacts mentioned in the caput of this article.

Art. 73. Internal PSOE-ANAC audit aims at formally evaluating the implementation of the Programme and its results, in accordance with the guidelines established in this document.

Art. 74. ANAC shall establish the necessary means and mechanisms for collection, storage and use of safety data and information resulting from both its internal environment and the Brazilian civil aviation environment, which constitute the inputs to the Agency's safety assurance processes.

§ 1 For the purposes of this article, the following are sources of safety data or information:

I. mandatory reporting;

II. voluntary reporting;

III. data and information from aeronautical and safety events; and

IV. other sources deemed appropriate for the improvement of safety assurance and safety processes.

§ 2 Mechanisms for secrecy and protection of the data and information indicated in paragraph 1 of this article shall be established when applicable.

Art. 75. ANAC shall develop initiatives, in collaboration with the civil aviation industry, for safety data and information sharing.

§ 1 Initiatives shall aim at improving safety assurance processes;

§ 2 Mechanisms for secrecy and protection of data and information arising from the initiatives mentioned in paragraph 1 of this article shall be established.

Art. 76. Details related to the processes that compose safety assurance shall be specified and standardized in applicable normative documents.

Section II
Safety Oversight Plan

Art. 77. Supporting the continuous improvement of safety oversight activities, ANAC shall implement a Safety Oversight Plan (PSSO-ANAC), as established in article 28.

Art. 78. The Safety Oversight Plan (PSSO-ANAC) shall establish guidelines for prioritizing safety oversight activities, guiding their scheduling and planning, as well as the allocation of resources for their execution.

§ 1 Guidelines shall include the definition of safety topics and demands for development or revision of standards or procedures that shall be prioritized.

§ 2 Guidelines shall include the definition of safety topics and demands for inspections that shall be prioritized within inspection plans of each Department.

§ 3 The aforementioned inspection plans shall contain the scheduling and planning of safety oversight activities and estimate the human and financial resources needed for the execution of these activities.

Art. 79. PSSO-ANAC shall be linked to the Agency's Strategic Planning Cycle and have the same validity of the Cycle.

Sole paragraph. PSSO-ANAC shall establish the validity of specific inspection plans and programs that may be unrelated to the validity of the PSSO.

Chapter X

Safety Promotion

Art. 80. ANAC shall promote safety through the following actions:

I. training actions aimed at developing the necessary competencies for managers and employees to implement and maintain PSOE-ANAC;

II. internal and external communication of ANAC's strategic decisions and actions related to the achievement of safety objectives within the operational environment regulated and supervised by the Agency; and

III. internal and external dissemination of information relevant to the development and improvement of the safety culture.

Art. 81. ANAC shall guarantee the necessary competencies to all managers and employees who perform specific functions within PSOE-ANAC or support the implementation and maintenance of the SMS within the PSAC.

§ 1 ANAC shall develop and maintain an updated safety management training program in order to ensure its employees keep their competencies updated.

§ 2 ANAC shall keep records of training actions related to safety management.

Art. 82. ANAC shall develop a plan for communicating and disseminating PSOE-ANAC.

Sole paragraph. Communication and dissemination actions, among other things, aim at:

I. developing and improving the safety culture;

II. making people aware of individual responsibilities regarding safety;

III. developing a non-punitive environment that supports a wide exchange of safety information between ANAC and the Brazilian civil aviation industry;

IV. disseminating good safety practices; and

V. disseminating information to facilitate the implementation and maintenance of PSOE-ANAC and the SMS of the PSAC.

Art. 83. In cases deemed necessary by ANAC Departments that regulate and inspect the SMS, the Agency shall promote training actions to facilitate the development of competencies within the PSAC for the implementation and maintenance of their SMS.

Art. 84. Details related to the processes that compose safety promotion shall be specified and standardized in applicable normative documents.

ANAC

NATIONAL CIVIL AVIATION
AGENCY – BRAZIL

ANAC
AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

PSOE

Programa de Segurança Operacional Específico

Prefácio

A indústria da aviação civil tem impulsionado o desenvolvimento econômico e social de diversos países e regiões ao redor do mundo. Essa indústria apresenta números expressivos e com forte tendência de crescimento no que se refere à sua contribuição com os produtos internos brutos, à quantidade de empregos gerados e ao total de passageiros e de carga paga transportados anualmente em escala global.

Entretanto, o crescimento significativo das atividades de transporte aéreo no cenário nacional e internacional traz consigo a necessidade de que as nações e regiões, bem como a indústria, respondam de forma proativa aos atuais e emergentes riscos à segurança operacional advindos desse crescimento. Essa capacidade de resposta, por sua vez, traduz-se no desenvolvimento de regulação estratégica e de infraestrutura que sejam capazes de orientar e garantir o crescimento sustentável da indústria da aviação civil, com base no equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional.

Por conseguinte, a melhoria da segurança operacional e o avanço da modernização da navegação aérea no nível global dependem essencialmente de planejamento. Nesse contexto torna-se imperativa a atuação contínua dos países e regiões no estabelecimento, análise crítica e tratamento de suas prioridades para a segurança operacional, enquanto promovem e monitoram o crescimento da indústria da aviação civil.

Esse planejamento também torna transparente para a sociedade e demais partes interessadas quais são os resultados desejados, as responsabilidades e a capacidade de atuação dos diversos setores da indústria da aviação civil na prestação de seus serviços, bem como das autoridades responsáveis pela regulação e fiscalização desses setores.

O cenário da aviação civil internacional descrito acima justifica a iniciativa tomada pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em 2006, no sentido de publicar um Anexo à Convenção de Aviação Civil Internacional contendo as normas e as recomendações para o gerenciamento da segurança operacional no âmbito dos Estados signatários da convenção e de seus respectivos Provedores de Serviços da Aviação Civil (PSAC).

De acordo com a proposta inicial, esse Anexo deveria suportar a evolução contínua de estratégias proativas voltadas à melhoria da segurança operacional. O conjunto dessas estratégias foi então denominado *State Safety Programme* (SSP), ou, em português, Programa de Segurança Operacional (PSO), cujo foco é o tratamento sistemático dos riscos inerentes à atuação do Estado sobre a indústria da aviação civil por ele regulada e fiscalizada. Por sua vez, o documento que consolida as normas e recomendações pela OACI foi identificado como Anexo 19, intitulado *Safety Management*.

Nesse sentido, o PSO consiste em um sistema de gerenciamento voltado ao aprimoramento da capacidade de atuação regulatória e administrativa do Estado sobre a segurança operacional. Importa destacar que essa capacidade é preexistente nos Estados que já possuem estrutura organizacional, processos e responsabilidades formalmente definidos e satisfatoriamente implementados para exercício da regulação e fiscalização sobre a indústria da aviação civil, tal como estabelecido pela OACI, de acordo com o *State's Safety Oversight System* no DOC 9734. Esse documento apresenta os elementos chave para estruturação do Estado, a fim de que o mesmo possa desenvolver satisfatoriamente suas funções de supervisão da segurança operacional. Esses elementos receberam a denominação de "Oito Elementos Críticos da Supervisão da Segurança Operacional" (8 EC). No âmbito da ANAC tal sistema é denominado de Sistema de Supervisão da Segurança Operacional (SSSO).

A operacionalização do Sistema de Supervisão da Segurança Operacional é planejada e controlada pelo Plano de Supervisão da Segurança Operacional da ANAC (PSSO-ANAC). Trata-se do documento no qual são especificados os procedimentos e recursos associados que devem ser aplicados, por quem e quando, necessários à execução das atividades da ANAC de normatização, fiscalização, certificação e registro.

De acordo com o Anexo 19, cada Estado signatário deve estabelecer seu PSO, compatível com o porte e a complexidade das atividades de aviação civil desenvolvidas sob sua regulação e fiscalização, e voltado ao alcance de um nível aceitável de desempenho da segurança operacional por ele estabelecido. Nesse contexto, o PSO direciona as autoridades de aviação civil a realizarem o monitoramento e mensuração dos resultados alcançados para a segurança operacional com a implementação do SSSO. Como parte integrante de seu PSO, cada Estado deve requerer dos PSAC sob sua fiscalização a implementação do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), cujo foco é a eficácia na identificação e resolução das deficiências sistêmicas dessas organizações que afetam a segurança operacional que é requerida para suas atividades.

O Estado, por sua vez, deve prover suporte à implementação do SGSO na indústria da aviação civil. Sobre esse aspecto observa-se que, via de regra, os PSO dos Estados apresentam somente diretrizes gerais, e os detalhes relativos aos SGSO de cada tipo de PSAC são cobertos pelos regulamentos específicos e outros instrumentos normativos complementares aplicáveis.

O PSO deve ser implementado levando-se em conta o porte e a complexidade do sistema de aviação civil de cada Estado, e deve possuir objetivos específicos relacionados ao alcance do maior nível praticável de segurança operacional para as atividades de transporte aéreo, conforme estabelecido na política de Estado. Nesse contexto, o PSO auxilia o Estado a realizar o monitoramento e mensuração dos resultados alcançados para a segurança operacional com a implementação do SSSO.

Em alinhamento com esse compromisso, e considerando a distribuição de responsabilidades entre as duas autoridades responsáveis pela aviação civil no país, o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) foi aprovado em 8 de janeiro de 2009. Esse Programa estabelece como estratégia para a segurança operacional da aviação civil a elaboração e implementação de programas específicos para a ANAC e o COMAER. Esses Programas de Segurança Operacional Específicos para a Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC), e para o Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER), uma vez aprovados pelas respectivas Autoridades, tornam-se parte integrante do PSO-BR.

De acordo com o art. 3º do PSO-BR, cabe à Agência Nacional de Aviação Civil elaborar e aprovar seu PSOE contendo as diretrizes para si, enquanto órgão regulador, e para seus entes regulados nas áreas de sua competência legal, ou seja, as áreas cobertas pelos Anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional (especificamente com relação ao Anexo 1, restringindo-se ao pessoal certificado pela ANAC).

Por fim, faz-se necessário evidenciar que o PSOE-ANAC consolida-se como parte integrante do PSO-BR à medida que a implementação do SGSO ocorre de modo satisfatório nos PSAC. E a Agência, por sua vez, prossegue na implementação de correções, ações corretivas, ações preventivas e melhorias em sua capacidade de atuação regulatória, fiscalizatória e administrativa com foco na segurança operacional.

Sumário

Capítulo I: Da finalidade e escopo do PSOE-ANAC ____ 5

Capítulo II: Das responsabilidades da ANAC na supervisão da segurança operacional da aviação civil brasileira ____ 7

Capítulo III: Das diretrizes, objetivos e metas de desempenho da segurança operacional para a indústria da aviação civil brasileira ____ 10

Capítulo IV: Da supervisão da segurança operacional ____ 12

Capítulo V: Da política de tratamento de violações ____ 14

Capítulo VI: Da investigação de acidente e incidente ____ 15

Capítulo VII: Do Sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO) ____ 16

Capítulo VIII: Do gerenciamento de riscos à segurança operacional pela ANAC ____ 21

Capítulo IX: Da garantia da segurança operacional ____ 25

Capítulo X: Da promoção da segurança operacional ____ 29

Capítulo I

Da finalidade e escopo do PSOE-ANAC

Art. 1º Este Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC), que é parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), estabelece a política e as diretrizes de segurança operacional da Agência, orientando o planejamento e a execução de suas atribuições na área de segurança operacional, conforme definidas em lei.

Art. 2º Este PSOE-ANAC deve orientar a atuação da ANAC sobre a segurança operacional da aviação civil sob sua jurisdição, no âmbito de suas competências, no sentido de:

I. assegurar que o Estado brasileiro possua um sistema de supervisão da segurança operacional adequado ao contexto da indústria da aviação civil brasileira, observadas as competências da Agência;
II. apoiar a atuação coordenada entre a ANAC e COMAER, em suas respectivas funções de gerenciamento de riscos e de melhoria contínua da segurança operacional da aviação civil;
III. incorporar à regulamentação da indústria da aviação civil requisitos que permitam a avaliação do desempenho da segurança operacional;
IV. desenvolver, implantar e executar o monitoramento e a mensuração do desempenho de segurança operacional da indústria da aviação civil brasileira;
V. apoiar o desenvolvimento, a operacionalização e a melhoria contínua dos Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) dos Provedores de Serviço de Aviação Civil (PSAC), bem como assegurar sua interação com os sistemas da Agência; e
VI. orientar a atuação dos colaboradores da ANAC no que tange ao planejamento, desenvolvimento, operacionalização, manutenção, monitoramento, revisão e melhoria contínua do PSOE-ANAC nos seus aspectos internos e interfaces com os SGSO implementados nos PSAC.

Art. 3º Este PSOE-ANAC também estabelece as diretrizes para a indústria da aviação civil brasileira, no que se refere à segurança operacional, estando em consonância com a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

Parágrafo único. Os detalhamentos relativos aos requisitos específicos a cada segmento da indústria da aviação mencionada no caput deste artigo devem ser publicados em instrumentos normativos complementares.

Art. 4º Com o intuito de garantir o exercício adequado de suas funções no que tange à segurança operacional, a ANAC deve dispor de:

I. estrutura organizacional apropriada para o exercício da supervisão e gerenciamento da segurança operacional da aviação civil, na qual são claramente estabelecidas funções e responsabilidades específicas;
II. recursos, incluindo-se os financeiros, humanos, tecnológicos e de infraestrutura; e
III. instrumentos normativos que suportem o exercício de suas funções.

Art. 5º A política e as diretrizes estabelecidas neste PSOE-ANAC abrangem as estruturas legais, normativas, organizacionais, técnicas, financeiras e processuais da ANAC requeridas para o pleno exercício das atividades de normatização, certificação e fiscalização da segurança operacional da indústria da aviação civil brasileira, no âmbito de suas competências.

Parágrafo único. A ANAC deve realizar o monitoramento e a avaliação contínua da conformidade dessas estruturas com as normas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em particular aquelas expressas nos Anexos 1, 6, 8, 14 e 19, conforme aplicável.

Art. 6º A ANAC deve aprimorar este Programa continuamente, bem como mantê-lo atualizado em relação ao contexto da indústria da aviação civil brasileira, revisando-o conforme necessário.

Art. 7º A ANAC deve manter um plano de gerenciamento de crise que contemple a coordenação de suas atividades em casos de circunstâncias excepcionais que possam impactar de modo adverso a segurança operacional da aviação civil.

Capítulo II

Das responsabilidades da ANAC na supervisão da segurança operacional da aviação civil brasileira

Seção I
Da legislação da segurança operacional

Art. 8º O arcabouço da legislação nacional para supervisão do gerenciamento da segurança operacional de responsabilidade da ANAC se compõe, mas não se limita a:

I. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica;
II. Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências.
III. Decreto Nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
IV. Decreto Nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências; e
V. Resolução Nº 110, de 15 de setembro de 2009 da ANAC, que altera o Regimento Interno da ANAC, incluindo alterações posteriores.

Parágrafo único. Esta legislação é complementada pelos requisitos constantes nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) ou equivalentes, bem como pelos métodos aceitáveis de cumprimento desses requisitos presentes nas Instruções Suplementares (IS) ou equivalentes.

Seção II
Das responsabilidades da ANAC quanto ao gerenciamento da segurança operacional

Art. 9º A ANAC, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo e no exercício de suas competências, observa e implementa as políticas e diretrizes estabelecidas pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) e pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC).

Art. 10. O Diretor-Presidente é responsável pelas atividades da ANAC em relação à supervisão e ao gerenciamento da segurança operacional, incluindo a responsabilidade primária por:

I. planejar, desenvolver, operacionalizar, manter, monitorar, revisar, analisar criticamente e melhorar continuamente o PSOE-ANAC;
II. assegurar a existência e alocação de recursos financeiros, humanos, tecnológicos e de infraestrutura necessários à efetiva operacionalização do PSOE-ANAC;
III. fomentar ações voltadas à divulgação do PSOE-ANAC e iniciativas de promoção da segurança operacional correlatas;

Art. 11. A Diretoria Colegiada da ANAC é responsável por:

I. assegurar que os objetivos deste PSOE sejam alcançados;
II. acompanhar a operacionalização do PSOE-ANAC visando sua melhoria contínua;
III. aprovar a regulação das atividades da aviação civil tendo em vista o interesse da segurança operacional, considerando as diretrizes expostas neste Programa e os acordos internacionais relacionados celebrados pelo Brasil;
IV. estabelecer e monitorar o Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO); e
V. orientar os setores pertinentes da ANAC para que planejem, organizem, desenvolvam, controlem, promovam, aprimorem e estimulem continuamente a segurança operacional, com suporte dos órgãos de assistência direta e imediata da Diretoria.

Art. 12. As Superintendências, como órgãos executivos, são responsáveis por coordenar o desenvolvimento, a operacionalização, a manutenção e a melhoria contínua do PSOE-ANAC em suas áreas de atuação.

Art. 13. Respeitadas as suas áreas de atuação, os Superintendentes são responsáveis por:

I. implementar as ações necessárias de forma a atingir os objetivos e metas estabelecidos por este PSOE-ANAC e em demais instrumentos normativos relacionados;
II. assegurar a disponibilidade de um quadro de colaboradores, devidamente capacitados, para o exercício das atividades de supervisão e gerenciamento da segurança operacional;
III. assegurar que sejam incluídos nos processos de certificação e vigilância continuada dos PSAC a verificação do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO, conforme aplicável;

IV. supervisionar a segurança operacional dos PSAC, incluindo a verificação do desempenho da segurança operacional estabelecido em seus respectivos SGSO;
V. avaliar a implementação dos processos de gerenciamento de risco por parte dos PSAC;
VI. assegurar a efetiva implementação dos processos internos de gerenciamento de risco;
VII. assegurar a análise e a incorporação, onde couber, das recomendações de segurança operacional emitidas pelo órgão investigador de acidentes aeronáuticos aos regulamentos, processos, procedimentos e demais atividades sob sua responsabilidade; e
VIII. estabelecer programas de eventos para a promoção da segurança operacional, visando à divulgação do PSOE-ANAC e de assuntos e informações de segurança operacional relevantes para o desempenho das atividades da ANAC.

Art. 14. A implementação do PSOE-ANAC, bem como as mudanças ao referido programa, deve ocorrer de forma coordenada e harmonizada entre os diversos setores da ANAC que desenvolvam e operacionalizem processos e atividades a ele relacionados.

Capítulo III

Das diretrizes, objetivos e metas de desempenho da segurança operacional para a indústria da aviação civil brasileira

Seção I
Das diretrizes da ANAC para a segurança operacional

Art. 15. São diretrizes da ANAC, no âmbito da segurança operacional da aviação civil brasileira:

I. garantir que a ANAC possua o arcabouço regulatório requerido para o exercício da regulação e fiscalização da segurança operacional;
II. assegurar que a aviação civil, no escopo de atuação da ANAC, alcance e mantenha um nível aceitável de desempenho da segurança operacional, observando os requisitos estabelecidos pela regulamentação nacional e em referências internacionais;
III. atuar em colaboração com a indústria da aviação civil e com o COMAER, promovendo a harmonização entre as organizações no que diz respeito às suas funções e responsabilidades relativas ao gerenciamento de riscos à segurança operacional;
IV. realizar o monitoramento e a mensuração do desempenho da segurança operacional alcançado pela indústria da aviação civil brasileira;
V. priorizar a alocação de recursos e esforços da Agência em função dos resultados da avaliação dos riscos à segurança operacional por ela identificados;
VI. coordenar e melhorar continuamente suas funções no que tange à supervisão e ao gerenciamento da segurança operacional;
VII. executar as atividades de sua competência de forma a viabilizar a implementação dos respectivos SGSO dos PSAC; e
VIII. promover a interação entre os setores que compõem a indústria da aviação civil brasileira.

Seção II
Dos objetivos e metas de desempenho da segurança operacional

Art. 16. Como fator determinante para o desempenho do gerenciamento da segurança operacional exercido pela ANAC, a Diretoria da Agência deve estabelecer e comunicar:

I. os objetivos e metas de desempenho da segurança operacional para a indústria da aviação civil brasileira, orientados pelas diretrizes estabelecidas neste Programa;
II. o planejamento para a supervisão da segurança operacional que considere os objetivos e metas de desempenho da segurança operacional e determine os recursos e processos operacionais necessários ao alcance de tais objetivos e metas; e
III. os parâmetros para análise crítica dos resultados alcançados pela supervisão da segurança operacional, com relação aos objetivos e metas de desempenho estipulados.

Parágrafo único. A regulação deverá orientar e garantir o crescimento sustentável da indústria da aviação civil, com base no equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional.

Art. 17. O planejamento de que trata o art. 16, II, em consonância com o Planejamento Estratégico da ANAC, deve subsidiar a elaboração do Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO-ANAC), conforme estabelecido no art. 77, em particular, no que diz respeito à definição das ações estratégicas da Agência que visam o alcance dos objetivos da segurança operacional.

Art. 18. Com base nos parâmetros do art. 16, III, a ANAC deve realizar a análise crítica dos resultados alcançados pela supervisão da segurança operacional por meio de um conjunto de indicadores que seja capaz de representar:

I. o nível de desempenho da segurança operacional alcançado pelos entes regulados, em função da eficácia das abordagens de gerenciamento de riscos operacionais por eles adotadas; e
II. a efetividade das ações da Agência para mitigar e controlar os riscos por ela identificados em seu contexto interno e no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado.

Art. 19. Compete à Diretoria da ANAC e às Superintendências:

I. analisar criticamente os resultados alcançados pela supervisão da segurança operacional; e
II. definir, de forma coordenada e harmonizada com os demais setores pertinentes da Agência, os parâmetros e indicadores para a análise crítica dos resultados de que trata o inciso I deste artigo.

Art. 20. O conjunto de indicadores de que trata o art. 18 deve ser utilizado pela ANAC para mensuração e monitoramento do Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO).

Art. 21. A ANAC deve analisar criticamente os resultados das ações adotadas para o alcance dos objetivos e metas de desempenho da segurança operacional e rever essas ações caso os indicadores evidenciem tendências desfavoráveis ao cumprimento dos objetivos e metas estipulados.

Art. 22. O estabelecimento dos limites mensuráveis para os indicadores e prazos para o alcance dos objetivos constituem as metas de desempenho da segurança operacional a serem monitoradas pela ANAC.

Art. 23. O NADSO deve ser formalizado em instrumento normativo apropriado especificamente elaborado para este fim, aprovado pela Diretoria da ANAC.

Capítulo IV

Da supervisão da segurança operacional

Art. 24. A ANAC deve manter o Sistema de Supervisão da Segurança Operacional (SSSO) com o objetivo de:

I. promover a adoção das normas e recomendações contidas nos Anexos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) relacionados à segurança operacional, assim como de suas diretrizes associadas constantes dos documentos relacionados, conforme avaliação de aplicabilidade da Agência; e

II. assegurar que a indústria da aviação civil brasileira seja capaz de prover um nível de segurança operacional igual, ou melhor, àquele definido pelas normas e recomendações da OACI.

Art. 25. O Sistema de Supervisão da Segurança Operacional da ANAC, com base nos oito elementos críticos da supervisão da segurança operacional da OACI, deve garantir:

I. a efetiva participação da ANAC no processo de elaboração da legislação básica de aviação, visando contribuir para o estabelecimento do amparo legal necessário para o exercício das funções de supervisão da segurança operacional;

II. a elaboração e revisão de regulamentos de forma a estabelecer requisitos de segurança operacional, suportados pela legislação básica, que assegurem a existência de normas e procedimentos para as atividades aeronáuticas relacionadas com a operação, os produtos, os serviços, os equipamentos e a infraestrutura;

III. a provisão de recursos humanos e financeiros necessários e suficientes ao cumprimento de suas funções em relação à supervisão da segurança operacional;

IV. o estabelecimento de requisitos de competência e experiência para o pessoal técnico da Agência que desempenhe funções de supervisão de segurança operacional, assim como a provisão do treinamento apropriado para manter e aprimorar sua competência em nível adequado, incluindo treinamento inicial e recorrente;

V. a provisão de material de orientação técnica, ferramentas e informações críticas de segurança operacional ao pessoal técnico, conforme aplicável, de forma a permitir que estes desempenhem suas funções de supervisão de acordo com os requisitos estabelecidos e de forma padronizada. Essa provisão inclui:

   a. orientação técnica pela ANAC para a indústria na adoção e cumprimento dos requisitos previstos nos regulamentos; e
   b. instruções e/ou outros instrumentos normativos aplicáveis.

VI. o estabelecimento e implementação de processos e procedimentos para assegurar que o pessoal e as organizações que desempenhem atividades na aviação civil atendam aos requisitos estabelecidos antes que recebam consentimento para exercer os privilégios de uma licença, certificado, registro, autorização e/ou aprovação para conduzir a atividade em questão;

VII. o estabelecimento e implementação de processos e procedimentos para garantir que sejam executadas as atividades de vigilância continuada, incluindo inspeções e auditorias, para proativamente assegurar que os detentores de licenças, certificados, autorizações e/ou aprovações atendam continuamente aos requisitos estabelecidos e operem com os níveis adequados de competência e segurança operacional requeridos para o desempenho da atividade para a qual tenham sido licenciados, certificados, autorizados e/ou aprovados. Esses processos e procedimentos devem incluir a supervisão de pessoal credenciado;

VIII. o estabelecimento e implementação de processos e procedimentos para assegurar que sejam resolvidas deficiências identificadas pela ANAC ou outra autoridade competente que impactem na segurança operacional da aviação civil brasileira. Estes processos e procedimentos devem incluir, sem se limitar:

a. o tratamento de recomendações recebidas;
b. a resolução de conflitos identificados; e
c. a adoção de medidas coercitivas apropriadas.

Art. 26. A supervisão de segurança operacional exercida pela ANAC deve levar em consideração elementos prescritivos e de desempenho na avaliação do atendimento aos requisitos de segurança operacional por parte dos entes regulados.

Art. 27. A supervisão de segurança operacional exercida pela ANAC deve ser capaz de identificar a degradação das condições técnicas e financeiras, conforme aplicável, requeridas para garantir a segurança operacional nas atividades realizadas pelos entes regulados.

Art. 28. O planejamento para a revisão e melhoria do Sistema de Supervisão da Segurança Operacional deve ser formalizado no Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO-ANAC).

Capítulo V

Da política de tratamento de violações

Art. 29. Os setores da ANAC responsáveis pela regulação e fiscalização da aviação civil brasileira devem definir ementários que permitam a intepretação dos requisitos para fins coercitivos, identificando o enquadramento das condições verificadas e os casos em que eles se aplicam.

Art. 30. A ANAC deve estabelecer condições e circunstâncias sob as quais os PSAC seriam permitidos lidar e resolver internamente deficiências específicas em relação ao cumprimento aos regulamentos, no âmbito de seus respectivos SGSO, com a condição mínima de que comprovem à Agência a efetividade das ações corretivas aplicadas.

Art. 31. A ANAC deve requerer que os entes regulados forneçam evidências de que conseguem identificar deficiências em relação ao cumprimento aos requisitos de segurança operacional e ocorrência de infrações ao Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), bem como propor ações corretivas eficazes que visem à mitigação dos riscos que elas representam para a segurança operacional em suas atividades.

Art. 32. A ANAC, em resposta aos riscos identificados no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, deve:

I. impor ações coercitivas contra os entes regulados que infringirem a legislação, em especial aqueles que o fazem de forma reiterada ou deliberada;
II. realizar ações de promoção da segurança operacional, acompanhar e orientar aqueles que demonstrarem comprometimento com a solução das deficiências; e
III. estabelecer parâmetros para a distinção entre violações e erros, bem como estabelecer e executar as ações administrativas pertinentes em cada caso.

Capítulo VI

Da investigação de acidente e incidente

Art. 33. Este PSOE-ANAC assume como premissa a existência de estruturas e processos, independentes da ANAC, para conduzir as investigações de acidentes e de incidentes aeronáuticos por parte do Estado brasileiro.

Art. 34. As análises técnico-científicas da investigação de ocorrências aeronáuticas devem ser utilizadas pela ANAC como fonte de dados e informações para o processo de gerenciamento do risco à segurança operacional da aviação civil.

Art. 35. A ANAC deve:

I. estabelecer e documentar procedimentos específicos descrevendo o modo como serão tratadas internamente à Agência as recomendações emitidas pelos processos de investigação de acidentes, de forma a garantir que todas as ações pertinentes sejam efetivamente implementadas;

II. solicitar ao órgão investigador a participação na comissão de investigação nos acidentes e incidentes aeronáuticos, sempre que for de interesse da Agência, de forma a identificar eventuais lacunas e oportunidades de melhorias nas áreas de atuação da ANAC que possam estar associadas aos eventos em questão e adotar as ações corretivas pertinentes; e

III. consolidar informações, dados, pareceres e análises de risco elaboradas pelos setores internos responsáveis pela vigilância operacional e de mercado, e/ou fornecidas por entes externos, concernentes a acidentes ou outros eventos de segurança operacional.

Capítulo VII

Do Sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO)

Seção I
Dos objetivos da implementação do SGSO

Art. 36. Como parte do gerenciamento da segurança operacional da aviação civil brasileira, a ANAC deve requerer a implementação e manutenção de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) nos PSAC listados no art. 43.

Art. 37. A implementação do SGSO nos PSAC tem por objetivo a incorporação de princípios e ferramentas de gestão organizacional às atividades por eles desenvolvidas, de acordo com os regulamentos de segurança operacional aplicáveis.

Art. 38. A aplicação desses princípios e ferramentas de gestão organizacional deve produzir como resultado mensurável a mitigação e controle eficaz dos riscos operacionais dos PSAC, condição requerida para obtenção e revalidação de suas certificações ou autorizações, conforme aplicável.

Art. 39. O SGSO requerido pela ANAC deve:

I. estabelecer a política e os objetivos da organização para a segurança operacional;
II. estabelecer as metas e indicadores de desempenho da segurança operacional que permitam avaliar o alcance dos objetivos da segurança operacional;
III. estabelecer a estrutura organizacional e os responsáveis pela implementação, manutenção e melhoria contínua do sistema;
IV. identificar os perigos e avaliar os riscos operacionais a eles associados;
V. aplicar ações corretivas e preventivas desenvolvidas a partir dos riscos operacionais avaliados, bem como avaliar a efetividade dessas ações;
VI. executar supervisão permanente das atividades da organização, de modo a garantir a segurança operacional requerida;
VII. planejar e realizar periodicamente avaliações internas ou auditorias do SGSO, visando sua adequação ao contexto operacional da organização e a melhoria contínua dos níveis de desempenho da segurança operacional;
VIII. assegurar que as pessoas envolvidas com atividades sensíveis para a segurança operacional possuam as competências necessárias e estejam cientes de suas responsabilidades;
IX. comunicar os resultados relativos ao desempenho da segurança operacional, bem como disseminar informações que aprimorem a cultura da segurança operacional da organização;
X. gerar e organizar documentos e registros que forneçam evidências do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO; e
XI. atender a quaisquer outros requisitos específicos de SGSO estabelecidos em instrumentos normativos aplicáveis aos PSAC.

Art. 40. As Superintendências devem estabelecer, de forma coordenada e harmonizada entre si, os critérios para a elaboração de métodos aceitáveis de cumprimento com os requisitos de SGSO, conforme as particularidades de cada categoria de PSAC.

Parágrafo único. Os critérios mencionados no caput deste artigo devem ser definidos em instrumento normativo aplicável, levando em consideração o porte organizacional e a complexidade das atividades exercidas pelos PSAC, o nível dos riscos associados às suas atividades, bem como as responsabilidades da ANAC em relação aos usuários dos serviços por eles prestados.

Art. 41. A ANAC deve definir, em instrumento normativo aplicável, o método de aceitação dos Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional dos Provedores de Serviço da Aviação Civil (PSAC) por ela regulados, levando em conta o porte destes provedores e a complexidade das atividades por eles exercidas.

Seção II
Da Estruturação do SGSO

Art. 42. A estruturação do SGSO deve possuir, no mínimo, os seguintes componentes e elementos:

I. Componente 1 – Política e objetivos da segurança operacional;

   a. Elemento 1.1 – Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção;
   b. Elemento 1.2 – Responsabilidade primária acerca da segurança operacional;
   c. Elemento 1.3 – Designação do pessoal-chave de segurança operacional;
   d. Elemento 1.4 – Coordenação do Plano de Resposta à Emergência; e
   e. Elemento 1.5 – Documentação do SGSO.

II. Componente 2 – Gerenciamento de riscos à segurança operacional;

   a. Elemento 2.1 – Processo de identificação de perigos; e
   b. Elemento 2.2 – Processo de avaliação e controle de riscos.

III. Componente 3 – Garantia da segurança operacional;

   a. Elemento 3.1 – Processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;
   b. Elemento 3.2 – Processo de gerenciamento de mudanças; e
   c. Elemento 3.3 – Processo de melhora contínua do SGSO.

IV. Componente 4 – Promoção da segurança operacional;

   a. Elemento 4.1 – Treinamento e qualificação; e
   b. Elemento 4.2 – Divulgação do SGSO e da comunicação acerca da segurança operacional.

Seção III
Da Aplicabilidade e Escalabilidade do SGSO

Art. 43. Como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO é requerida dos seguintes PSAC:

I. Aeroclubes, escolas de aviação civil e centros de treinamento de aviação civil que estejam expostos a riscos à segurança operacional durante a prestação de seus serviços, certificados, respectivamente, segundo o RBHA 140, o RBHA 141 (ou regulamentos que vierem a substituí-los) e o RBAC 142;
II. Operadores regidos pelos RBAC 121 e RBAC 135 detentores de Certificado de Empresa de Transporte Aéreo segundo o RBAC 119;
III. Operadores aeroagrícolas, regidos pelo RBAC 137;
IV. Detentores de Certificado de Manutenção de Produtos Aeronáuticos emitidos segundo o RBAC 145 que prestem serviços aos PSAC apresentados nos incisos I, II ou III deste artigo;
V. Organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves, certificadas segundo o RBAC 21;
VI. Aeródromos civis públicos sujeitos à aplicabilidade do RBAC 139; e
VII. Outros PSAC cuja aplicabilidade do SGSO seja definida como necessária pela Diretoria.

Parágrafo único. Quando os serviços de manutenção forem executados pelos próprios PSAC citados no inciso II do caput deste artigo, conforme o limite autorizado em suas Especificações Operativas, ou por outras organizações não passíveis de certificação segundo o RBAC 145, a contratação, o acompanhamento, a avaliação e a aceitação desses serviços devem fazer parte do escopo do SGSO desses PSAC.

Art. 44. Com o propósito de promover a implementação do SGSO nos PSAC de modo compatível com seus diferentes contextos operacionais, serão definidos pela ANAC critérios de escalabilidade do SGSO, com base no porte dessas organizações e complexidade das suas atividades.

Parágrafo único. Cabe às Superintendências estabelecer, de forma coordenada e harmonizada entre si, os critérios mencionados no caput deste artigo, a serem incorporados nos Regulamentos ou Instruções Suplementares, conforme aplicável.

Art. 45. Independentemente da escalabilidade do SGSO, seu escopo deve abranger todas as atividades do PSAC aprovadas ou autorizadas pela ANAC.

Parágrafo único. Quaisquer modificações nas atividades devem desencadear a revisão do escopo do SGSO, e sua adequação, conforme necessário.

Art. 46. Para fins de harmonização da implementação, operacionalização e manutenção do SGSO, bem como para priorização de seu acompanhamento por parte da ANAC, os PSAC descritos no art. 43 deste documento são agrupados nos seguintes segmentos:

I. Segmento I: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 121, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento; e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

II. Segmento II: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

III. Segmento III: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de grande porte / alta complexidade e pelo RBAC 121, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

IV. Segmento IV: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de médio porte / média complexidade, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

V. Segmento V: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de pequeno porte / baixa complexidade, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

VI. Segmento VI: tráfego aéreo agrícola, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 137; os provedores de serviço de manutenção por eles utilizados e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento; e

VII. Segmento VII: tráfego da aviação geral de instrução (aeroclubes, escolas de aviação civil e centros de treinamento de aviação civil), envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelos RBHA 140 e 141 (ou regulamentos que vierem a substituí-los) e pelo RBAC 142, respectivamente; provedores de serviços de manutenção por eles utilizados e organizações responsáveis pelo projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento.

Parágrafo único. O SGSO a ser implementado pelos PSAC que compõem cada um dos segmentos apresentados no caput deste artigo deve permitir e favorecer a comunicação eficaz entre seus sistemas, visando ao intercâmbio de dados, informações, experiências e soluções de problemas inerentes às suas interações para a prestação de serviços.

Art. 47. As Superintendências deverão estabelecer em instrumento normativo específico quais estratégias de gerenciamento da segurança operacional serão utilizadas para a regulação e fiscalização dos entes regulados não contemplados no art. 43.

Capítulo VIII

Do gerenciamento de riscos à segurança operacional pela ANAC

Art. 48. A ANAC deve estabelecer uma abordagem sistemática de gerenciamento de riscos à segurança operacional para identificar, avaliar e mitigar os riscos inerentes ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, e ao seu próprio ambiente organizacional.

Art. 49. O impacto gerado pela adoção da abordagem sistemática utilizada pela ANAC para o gerenciamento de riscos deve ser o aprimoramento de sua capacidade de regulação e fiscalização da segurança operacional sobre a aviação civil brasileira, considerando o porte e a complexidade das operações aéreas.

Art. 50. A abordagem sistemática de gerenciamento de riscos de que trata o art. 48 é constituída de:

I. diretrizes para o gerenciamento de riscos estabelecidos pela ANAC e os resultados desse processo;
II. responsabilidades dos gestores e demais colaboradores da ANAC com relação ao gerenciamento de riscos;
III. estrutura organizacional da ANAC compatível com a atuação direcionada pelo gerenciamento de riscos; e
IV. processos documentados de avaliação e tratamento dos riscos característicos do ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC, bem como do ambiente organizacional da ANAC.

Art. 51. Dentre as diretrizes e resultados para o gerenciamento de riscos encontram-se:

I. estabelecer os requisitos relacionados ao processo de gerenciamento de riscos a serem adotados pelos PSAC para os quais seja requerida a implementação do SGSO;
II. realizar o acompanhamento das metas de desempenho da segurança operacional estabelecidas pelos PSAC para os quais seja requerida a implementação do SGSO;
III. realizar a avaliação e atuação direta ou indireta sobre os riscos inerentes às atividades de PSAC e entes regulados, independentemente da implementação do SGSO;
IV. priorizar a atuação da ANAC com base nos dados e informações provenientes de seu processo de gerenciamento de riscos e de seus processos da garantia da segurança operacional; e
V. assegurar que as ações corretivas e preventivas sejam eficazes na mitigação e controle dos riscos à segurança operacional.

Art. 52. As responsabilidades dos gestores e demais colaboradores da ANAC com relação ao gerenciamento de riscos devem ser especificadas em instrumento normativo aplicável, de forma padronizada entre as unidades organizacionais da Agência.

Art. 53. A estrutura organizacional da ANAC dever ser tal que viabilize a eficácia e a eficiência dos mecanismos de consulta e comunicação dos dados e informações de segurança operacional resultantes de seu processo de gerenciamento de riscos, visando a tempestividade e o aprimoramento dos processos de tomada de decisão com foco em segurança operacional.

Art. 54. Os processos de avaliação e tratamento dos riscos característicos do ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC devem ser desenvolvidos, aplicados e aprimorados de forma harmonizada pelas aéreas técnicas da ANAC.

Art. 55. Os processos de elaboração, revisão e atualização de regulamentos e demais instrumentos normativos com foco na segurança operacional devem incluir análises para identificação dos riscos que poderão gerar, bem como considerar os resultados da abordagem sistemática do gerenciamento de riscos.

Parágrafo único. Em função do disposto neste artigo, os regulamentos e demais instrumentos normativos devem conter provisões específicas para a mitigação e controle dos riscos identificados pela ANAC no ambiente operacional por ela fiscalizado, a fim de garantir a eficácia e a eficiência da regulação enquanto mecanismo primário da ANAC para o controle dos riscos operacionais.

Art. 56. O gerenciamento de riscos deve ser adotado pela ANAC como ferramenta de auxílio às tomadas de decisões estratégicas necessárias à mitigação e controle dos riscos, direcionadas ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, bem como à sua capacidade de atuação como órgão regulador.

§ 1º Com relação ao ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC devem ser avaliados e tratados prioritariamente os seguintes riscos:

I. evidências de degradação das condições requeridas para a manutenção da certificação ou autorização das atividades dos PSAC e demais entes regulados;
II. reincidência de não conformidades e violações nas atividades dos PSAC e demais entes regulados; e
III. identificação de comportamentos ou práticas operacionais cujos resultados impactam negativamente na segurança operacional.

§ 2º Com relação à capacidade de atuação da ANAC devem ser avaliados e tratados prioritariamente os seguintes riscos:

I. falhas na capacidade de detecção de não conformidades e violações relacionadas às atividades de operação de aeronaves, manutenção de aeronaves, bem como de qualificação de pessoal operacional;
II. deficiências na atuação de pessoas ou organizações credenciadas pela ANAC;
III. ineficácia ou aplicação incorreta da regulamentação; e
IV. falhas no cumprimento das atribuições legais e regimentais.

Seção I
Do processo de gerenciamento de riscos à segurança operacional pela ANAC

Art. 57. O processo de gerenciamento dos riscos à segurança operacional adotado pela ANAC é composto das seguintes fases:

I. identificação dos perigos;
II. análise das causas e consequências dos perigos;
III. avaliação dos riscos associados às consequências dos perigos;
IV. proposição das ações de mitigação, eliminação e controle dos riscos; e
V. avaliação da eficácia das ações implementadas.

Art. 58. O processo de gerenciamento de riscos à segurança operacional adotado pela ANAC deve desencadear as seguintes iniciativas:

I. avaliação das recomendações do órgão investigador de acidentes, e eventuais ações corretivas, no sentido de evitar a recorrência de condições ou fatos que já provocaram acidentes ou incidentes graves;
II. acompanhamento do ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC, visando à identificação de perigos e condições latentes, e a implementação de ações corretivas ou preventivas sob responsabilidade da ANAC; e
III. identificação dos PSAC e demais entes regulados que representem riscos intoleráveis para o ambiente operacional regulado e fiscalizado pela ANAC, a serem prioritariamente fiscalizados.

Art. 59. Os PSAC e entes regulados de que trata o art. 58, III, devem propor ações mitigadoras para a ANAC, e devem ser acompanhados pelos setores responsáveis pela fiscalização, de forma a garantir a eficácia das medidas mitigadoras de risco adotadas.

Art. 60. Para a operacionalização do processo de gerenciamento do risco à segurança operacional a ANAC deve estabelecer meios capazes de registrar, tratar e monitorar dados e informações relativas aos perigos e riscos, bem como gerar relatórios gerenciais que permitam a avaliação da eficácia do referido processo.

Parágrafo único. Devem ser registrados, tratados e monitorados:

I. perigos e condições latentes identificados no ambiente operacional e respectivas medidas corretivas e preventivas adotadas pela ANAC para a mitigação e controle dos riscos;
II. relatos de segurança operacional classificados como mandatórios, voluntários, anônimos ou identificados; e
III. dados ou informações provenientes de outras fontes que sejam julgadas relevantes para o processo de gerenciamento de risco.

Art. 61. Os detalhes relativos ao desenvolvimento e operacionalização do processo de gerenciamento de riscos devem constar em instrumentos normativos apropriados, de forma a garantir a padronização da terminologia, dos procedimentos e das ações adotadas pelas diversas áreas da ANAC.

Seção II
Das responsabilidades pelo gerenciamento de risco à segurança operacional na ANAC

Art. 62. O gerenciamento de riscos à segurança operacional no âmbito da ANAC é realizado pela Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e pelas Superintendências responsáveis pela regulação e fiscalização da indústria da aviação civil, suportadas pelas áreas pertinentes da Agência.

Art. 63. Cabe à Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e às Superintendências planejar e coordenar, de forma harmonizada, as ações de mitigação e controle de riscos identificados no contexto interno e externo à ANAC, conforme estabelecido nos art. 56.

Art. 64. Cabe à Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e às Superintendências avaliar, de forma coordenada e harmonizada entre si, a eficácia das ações mitigadoras de riscos implementadas, bem como comunicar os resultados alcançados aos gestores interessados.

Capítulo IX

Da garantia da segurança operacional

Seção I
Dos processos da garantia da segurança operacional

Art. 65. Sob o componente da garantia da segurança operacional a ANAC deve estabelecer processos relacionados ao monitoramento do alcance dos objetivos da segurança operacional, bem como à manutenção e melhoria contínua do PSOE-ANAC.

Parágrafo único. Devem estar cobertos pela garantia da segurança operacional do PSOE-ANAC os seguintes processos:

I. monitoramento e medição do desempenho da supervisão da segurança operacional realizada pela ANAC;
II. monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira;
III. suporte ao processo decisório da Agência em relação à segurança operacional;
IV. priorização das fiscalizações com base em riscos;
V. adequação dos acordos internacionais relacionados à segurança operacional;
VI. melhoria contínua do PSOE-ANAC;
VII. gerenciamento de mudanças no âmbito da Agência; e
VIII. auditorias internas do PSOE-ANAC.

Art. 66. O monitoramento de que trata o art. 65, I, consiste na avaliação periódica pela ANAC de seus processos internos e dos resultados alcançados pela sua atuação sobre o ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, visando à manutenção e a melhoria de sua capacidade de atuação.

Parágrafo único. Cabe às áreas responsáveis pelas atividades de fiscalização avaliar a eficácia de sua atuação sobre situações consideradas como adversas à segurança operacional, buscando apoio e interação de outras áreas da ANAC, conforme necessário.

Art. 67. A ANAC deve monitorar e medir continuamente os níveis de desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira, com base no estabelecimento de metas e indicadores, direcionando a atuação da fiscalização da Agência em função dos riscos à segurança operacional.

Parágrafo único. De forma a atender este direcionamento, cabe às áreas responsáveis pela fiscalização acompanhar o desempenho da segurança operacional dos PSAC.

Art. 68. O monitoramento e a medição de que tratam o art. 65, I e II, devem gerar dados e informações relevantes ao processo decisório da ANAC, inclusive para a revisão dos objetivos estratégicos para a segurança operacional.

Parágrafo único. O monitoramento e a medição do desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira devem apoiar o acompanhamento das metas e indicadores que compõem o NADSO da aviação civil brasileira no âmbito de atuação da ANAC.

Art. 69. O direcionamento dos recursos e esforços de fiscalização em função dos riscos avaliados pela ANAC deve ser embasado pela análise crítica de indícios de degradação das condições necessárias para garantir um nível aceitável de desempenho da segurança operacional nas atividades dos PSAC.

Parágrafo único. A análise crítica de que trata este artigo deve ser formalmente documentada.

Art. 70. Os acordos internacionais que têm impacto sobre a segurança operacional devem ser periodicamente avaliados pela ANAC, de forma a garantir que sejam mantidos os padrões de segurança operacional da indústria da aviação civil brasileira.

Parágrafo único. Cabe às áreas técnicas da Agência que fornecem subsídios para a celebração dos referidos acordos avaliar periodicamente a manutenção desses padrões, apontando a necessidade de ajustes necessários.

Art. 71. A melhoria contínua do PSOE-ANAC tem por objetivo o contínuo aprimoramento do programa, bem como do desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira.

§ 1º A melhoria contínua do PSOE-ANAC deve resultar da revisão periódica pela Diretoria e pelas Superintendências dos resultados alcançados pela sua atuação no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, considerando ainda suas interações com as demais autoridades pertinentes nesse contexto.

§ 2º Visando garantir um aprimoramento constante tanto dos processos do PSOE-ANAC como da segurança operacional do País, devem ser avaliadas as oportunidades de melhoria identificadas por:

I. auditorias externas de organismos internacionais;
II. auditorias internas;
III. recomendações, dados e informações obtidos através do órgão investigador de acidentes aeronáuticos;
IV. dados e informações oriundas da avaliação de desempenho do PSOE-ANAC e do SGSO dos PSAC;
V. dados e informações oriundos de outras fontes relevantes.

Art. 72. O gerenciamento de mudanças tem por objetivo promover uma análise prévia dos impactos das mudanças significativas que a ANAC pretenda implementar, e recomendar medidas para redução dos eventuais consequências negativas para a segurança operacional que delas possam resultar.

§ 1º Para os efeitos do disposto no caput deste artigo são consideradas mudanças significativas, mas não limitadas a:

I. revisão da estrutura organizacional da ANAC;
II. alterações relevantes em processos críticos para atuação da ANAC;
III. revisão, inclusão ou revogação de regulamentos e demais instrumentos normativos; e
IV. mudanças de política e de objetivos estratégicos.

§ 2º O processo de gerenciamento de mudanças deve consultar setores pertinentes da ANAC em suporte à identificação dos impactos mencionados no caput deste artigo.

Art. 73. A auditoria interna do PSOE-ANAC tem por objetivo a avaliação formal da implementação do referido programa e seus resultados, em conformidade com as diretrizes estabelecidas no presente documento.

Art. 74. A ANAC deve estabelecer os meios e mecanismos necessários para a coleta, armazenamento e utilização de dados e informações de segurança operacional oriundos tanto de seu ambiente interno quanto de seu ambiente externo, que constituem as entradas de seus processos da garantia da segurança operacional.

§ 1º São fontes de dados ou informações de segurança operacional para os propósitos deste artigo:

I. relatos mandatórios;
II. relatos voluntários;
III. dados e informações oriundos de ocorrências aeronáuticas e eventos de segurança operacional; e
IV. outras fontes julgadas adequadas para o aprimoramento dos processos da garantia da segurança operacional e da segurança operacional.

§ 2º Devem ser estabelecidos mecanismos de sigilo e de proteção dos dados e das informações estipuladas no § 1º deste artigo, quando aplicável.

Art. 75. A ANAC deve desenvolver iniciativas, em colaboração com a indústria da aviação civil, para o compartilhamento de dados e informações de segurança operacional.

§ 1º As iniciativas devem ter por objetivo o aprimoramento dos processos da garantia da segurança operacional;

§ 2º Devem ser estabelecidos mecanismos de sigilo e de proteção dos dados e das informações oriundos das iniciativas mencionadas no § 1º deste artigo.

Art. 76. Os detalhamentos relacionados aos processos que compõem a garantia da segurança operacional devem ser especificados e padronizados em instrumentos normativos aplicáveis.

Seção II
Do Plano de Supervisão da Segurança Operacional

Art. 77. Em suporte à melhoria contínua das atividades de supervisão da segurança operacional, a ANAC deve estabelecer um Plano de Supervisão da Segurança Operacional (PSSO-ANAC), conforme estabelecido no art. 28.

Art. 78. O PSSO-ANAC deve estabelecer diretrizes para a priorização das atividades de supervisão da segurança operacional, direcionando a elaboração da programação e do planejamento destas atividades, assim como a alocação dos recursos para sua execução.

§ 1º Essas diretrizes devem incluir a definição dos assuntos relativos à Segurança Operacional cuja demanda de criação ou revisão de normas ou procedimentos deve receber tratamento prioritário.

§ 2º Essas diretrizes devem incluir a definição dos assuntos relativos à Segurança Operacional cuja demanda de fiscalização sejam prioritárias para os planos de fiscalização específicos das Superintendências.

§ 3º Os planos de fiscalização mencionados devem conter a programação e o planejamento das atividades de supervisão da segurança operacional e prever ainda os recursos humanos e financeiros necessários para a execução destas atividades.

Art. 79. O PSSO-ANAC deve estar vinculado ao Ciclo de Planejamento Estratégico da Agência e possuir a mesma vigência.

Parágrafo único. O PSSO-ANAC deve estabelecer as vigências de planos e programas de fiscalização específicos que poderão estar desvinculadas da vigência do próprio PSSO.

Capítulo X

Da promoção da segurança operacional

Art. 80. A ANAC deve promover a segurança operacional através das seguintes ações:

I. ações de capacitação que visem o desenvolvimento de competências necessárias aos seus gestores e colaboradores para a implementação e manutenção do PSOE-ANAC;
II. comunicação interna e externa das decisões e ações estratégicas da ANAC relacionadas ao alcance dos objetivos da segurança operacional do ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado; e
III. disseminação interna e externa de informações relevantes para o desenvolvimento e aprimoramento da cultura de segurança operacional.

Art. 81. Devem ser garantidas pela ANAC as competências necessárias a todos os gestores e colaboradores que desempenhem funções específicas dentro do PSOE-ANAC ou em suporte à implementação e manutenção do SGSO nos PSAC.

§ 1º A ANAC deve elaborar e manter atualizado um programa de capacitação em gerenciamento da segurança operacional, de modo a garantir a manutenção das competências de seus servidores.

§ 2º A ANAC deve manter registros das ações de capacitação em gerenciamento da segurança operacional.

Art. 82. A ANAC deverá elaborar um plano para comunicação e disseminação do PSOE-ANAC.

Parágrafo único. Essas ações de comunicação e disseminação têm como objetivos, dentre outros:

I. desenvolvimento e aprimoramento da cultura de segurança operacional;
II. conscientização das responsabilidades individuais em relação à segurança operacional;
III. criação de um ambiente não punitivo favorável a uma ampla troca de informações sobre segurança operacional entre a ANAC e a indústria da aviação civil brasileira;
IV. disseminação de boas práticas de segurança operacional; e
V. divulgação de informações que visem facilitar a implementação e manutenção do PSOE-ANAC e do SGSO dos PSAC.

Art. 83. Nos casos julgados necessários pelos setores que regulam e fiscalizam o SGSO, a ANAC deve promover ações de capacitação para facilitar o desenvolvimento de competências nos PSAC para a implementação e manutenção do SGSO.

Art. 84. Os detalhamentos relacionados aos processos que compõem a promoção da segurança operacional devem ser especificados e padronizados em instrumentos normativos aplicáveis.

ANAC

AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL