



OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

GUIA PARA TRIPULANTES

GUIA RÁPIDO DE RESPOSTA E EMERGÊNCIA PARA ACIDENTES AERONÁUTICOS

O SNA RECOMENDA NÃO FAZER DECLARAÇÕES DE NENHUM TIPO ATÉ A CHEGADA DAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS.

1. Realizar procedimentos para a preservação de vidas, da aeronave e de evidências
2. Cuidar das necessidades individuais, da tripulação e dos passageiros
3. Notificar as autoridades e a companhia aérea (se for o caso)
4. Entrar em contato com o SNA
5. Não fazer declarações de nenhum tipo com nenhuma pessoa, incluindo familiares
6. Obter, se possível, toda e qualquer informação/documentação do voo
7. Anotar tudo sobre o ocorrido
8. Cooperar com as autoridades
9. Respeitar as regras do país em que se encontra

HOTLINE SNA

+55 11 99958-3153

(24h aceita ligações a cobrar)

TELEFONES ÚTEIS DE EMERGÊNCIA:

TELEFONE SEDE SNA (de segunda a sexta-feira - das 8h às 18h) Comunicar um acidente/incidente Diretoria de Segurança de Voo	+55 11 5090-5100
TELEFONE DE EMERGÊNCIA IFALPA (24h)	+44 1202 653 110



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

GUIA PARA TRIPULANTES



ÍNDICE

INTRODUÇÃO	5
RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE.....	6
O QUE FAZER SE EU ME ENVOLVER EM UMA OCORRÊNCIA AERONÁUTICA?	7
CONSIDERAÇÕES SOBRE AS INVESTIGAÇÕES	11
EXEMPLO DE NOTIFICAÇÃO DO PILOTO À AUTORIDADE AERONÁUTICA (INGLÊS).....	13
GUIA RÁPIDO DE RESPOSTA E EMERGÊNCIA PARA ACIDENTES AERONÁUTICOS.....	15

INTRODUÇÃO

As recomendações presentes neste guia estão baseadas em publicações nacionais e internacionais sobre o tema e têm como objetivo a proteção dos tripulantes envolvidos em ocorrências aeronáuticas.

As legislações no Brasil e no exterior obrigam os envolvidos a comunicar qualquer acidente ou incidente grave de que tenham conhecimento, bem como a prestar toda a colaboração possível com as autoridades aeronáuticas e outras entidades envolvidas.

IMPORTANTE:

- Estas são diretrizes gerais. Na medida do possível, sugerimos a aderência às orientações aqui descritas. No entanto, como não é possível prever todas as situações, algumas orientações podem não ser aplicáveis.
- Em caso de divergência, as orientações fornecidas pela empresa têm prioridade sobre as descritas neste material;
- Discrição individual e decisões contrárias a essas diretrizes podem ser necessárias em alguns locais;
- Você estará sempre sujeito às leis do país em que se encontra - não às leis do seu país de residência ou cidadania;
- Em alguns países, em caso de acidente, incidente ou irregularidade operacional, o aeronauta pode ser interrogado ou detido pelas autoridades locais, com ou sem representação;
- Você também pode estar sujeito à aplicação e/ou ação(ões) disciplinar(es) pelo governo local e/ou empregador.

RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) estabelece as responsabilidades do comandante da aeronave. Citamos, a seguir, alguns dispositivos do CBAer que tratam das responsabilidades do comandante, inclusive em caso de ocorrências aeronáuticas:

- Art 165;
- Art. 166;
- Art. 167;
- Art. 170;
- Art. 171; e
- Art. 172.

O CBAer pode ser integralmente acessado pelo seguinte link: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm

Ademais, é importante mencionar o RBAC 91 da ANAC, que regulamenta as responsabilidades do comandante e o preenchimento do diário de bordo. O referido regulamento pode ser acessado pelo link a seguir: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac>

De acordo com a regulamentação atual da ANAC, o Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade, matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral. O Diário de Bordo deverá estar assinado pelo Comandante, que é o responsável pelas anotações, nestas incluídas os totais de tempos de voo e de jornada.

Consoante a redação atual do RBAC 91 da ANAC, o piloto em comando de uma aeronave tem a autoridade final e a responsabilidade pela operação e pela segurança de voo. Em uma emergência, requerendo ação imediata, o piloto em comando pode desviar-se de qualquer requisito deste Regulamento na extensão requerida para fazer face à emergência.

Cada piloto em comando que se desviar de um requisito deve registrar a ocorrência no diário de bordo e enviar um relatório por escrito à ANAC, descrevendo e justificando o desvio, no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis a contar da ocorrência, salvo se requerido ou autorizado pela ANAC um prazo diferenciado.

O QUE FAZER SE EU ME ENVOLVER EM UMA OCORRÊNCIA AERONÁUTICA?

Qualquer aeronauta associado que esteja envolvido em um acidente ou incidente grave deverá:

1. Realizar procedimentos para a preservação de vidas, da aeronave e de evidências

- Realize todos os checklists aplicáveis para a situação;
- Dependendo do tipo da aeronave e dos requisitos do operador, a tripulação pode ser requisitada a desativar o *Cockpit Voice Recorder (CVR)* e o *Flight Data Recorder (FDR)*, utilizando procedimentos específicos e estabelecidos pelo operador, a fim de preservar as gravações para a investigação;
- Realize o abandono da aeronave de forma que seja, dentro do possível, preservada a maior quantidade de evidências para as equipes de investigação;
- Execute os procedimentos de emergência estabelecidos por sua empresa nos manuais de operação.

NOTA: A tripulação deve estar atenta durante o abandono da aeronave, uma vez que certos materiais utilizados na construção da aeronave ou presentes em artigos perigosos podem ser nocivos à saúde em caso de ruptura ou fogo.

2. Cuidar das necessidades individuais, da tripulação e dos passageiros

- Busque atender as suas necessidades físicas, da tripulação e dos passageiros;
- Reúna a tripulação e mantenha-a unida e coordenada em local afastado dos passageiros;
- Requeira um local para descanso e solicite que a tripulação não seja perturbada por um tempo razoável (pelo menos 12h de descanso ou outro valor que julgar necessário).

3. Notificar as autoridades e a companhia aérea (se for o caso)

- Sempre que houver qualquer ocorrência envolvendo aeronave, deverá ser feita uma notificação, pelo proprietário ou operador da aeronave, por meio do preenchimento da Ficha de Notificação, disponível na página eletrônica do CENIPA na Internet;
- No caso de ocorrências envolvendo empresas de transporte público regular e não-regular de passageiros ou carga normalmente a empresa aérea é a responsável por comunicar a ocorrência às autoridades aeronáuticas;
- Em alguns países, no entanto, pode ser requerido que a notificação seja feita diretamente pelo piloto (veja exemplo de notificação na página 13).

4. Entrar em contato com o SNA

- Entre em contato com o SNA através dos seguintes contatos de emergência:
 - » +55 (11) 99958 - 3153 (24h)
 - » +55 (11) 5090 - 5100 (de segunda a sexta-feira - das 8h às 18h)
- Ter em mente que, quando o SNA recebe uma chamada de emergência, há o acionamento de procedimentos que têm com o único objetivo ajudar e assessorar a tripulação.
- Se for necessário algum tipo de assistência adicional, o SNA poderá enviar um representante, ou ainda contatar a embaixada brasileira no país correspondente ou ainda a associação-membro da IFALPA e/ou ITF na localidade, se houver.

5. Não fazer declarações de nenhum tipo com nenhuma pessoa, incluindo familiares

- NUNCA fazer qualquer declaração ou dar entrevista diretamente aos meios de comunicação;
- Não fazer comentários a familiares, uma vez que os meios de comunicação podem tentar buscar contato com familiares da tripulação para obter informações;
- Não realizar publicações em mídias sociais;

- Em caso de avisar a família, não dar detalhes sobre o evento. Não os convidar a se dirigirem ao lugar do ocorrido e avisar que não façam nenhum tipo de declaração a nenhuma pessoa, especialmente aos meios de comunicação;
- As declarações oficiais às autoridades devem ser feitas, preferencialmente, após a tripulação estar recuperada tanto fisicamente como psicologicamente do trauma sofrido;
- Escutar bem as perguntas e falar somente quando questionado;
- Em qualquer declaração que seja dada às autoridades, evitar todo os tipos de suposições, cenários hipotéticos (“e se...”) ou detalhes confusos.

6. Obter, se possível, toda e qualquer informação/documentação do voo

- Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação SIPAER, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos do CBAer;
- Buscar obter toda e qualquer informação do voo (cópias da documentação, plano de voo, diário de bordo, NOTAMs, dados de peso e balanceamento, livros de reporte à manutenção, lista de itens deferidos etc.);
- Imediatamente à ocorrência do acidente ou incidente aéreo, após os procedimentos relacionados com a retirada dos passageiros e tripulantes sobreviventes da aeronave, objetivando salvar vidas, o piloto em comando pode retirar os documentos de voo, com o intuito única e exclusivamente de preservar a integridade deles, podendo tirar fotos da documentação de sua posse, disponível na cabine, de maneira discreta e mantendo o sigilo da informação. Em seguida, deverá entregar toda documentação à autoridade de investigação SIPAER (ou equivalente, se estiver em outro país). **Embasamento jurídico: Art. 88-N do CBAer;**
- No caso da polícia requisitar tais documentos, pode o tripulante recusar-se a entregar, desde que consiga justificar de modo fundamentado que tais documentos são de caráter pessoal, sendo um poder-dever do comandante resguardá-los para que possam ser entregues preservados à autoridade de investigação SIPAER, conforme determina a lei. Importante lembrar que o comandante exerce a autoridade máxima na aeronave até o momento de se

retirar da mesma. **Embasamento jurídico: Art. 88-O e Art. 88-P do CBAer.** Pode o tripulante, ainda, justificar a necessidade de mandado judicial para que seja obrigado a entregar à autoridade policial, sob pena do policial ter que arcar com as consequências administrativas e criminais de sua conduta, como possível abuso de autoridade, se for o caso;

- Importante ressaltar que os tripulantes não podem ocultar provas, devendo entregar à autoridade SIPAER a documentação de voo, sob pena de serem responsabilizados.

7. Anotar tudo sobre o ocorrido

- Ocorrências aeronáuticas são momentos de grande estresse físico e mental. A fim de evitar esquecer qualquer detalhe do evento, realize anotações sobre a ocorrência e as guarde em local seguro;
- Mostrar essas anotações somente à pessoa designada para atender o caso. Ter em mente que essas anotações podem ser usadas em um processo judicial, por isso a importância de anotar tudo e manter seguro.

8. Cooperar com as autoridades

- Mostrar sempre uma atitude de cooperação perante as autoridades envolvidas na investigação;
- Nunca se negar a realizar qualquer exame de alcoolemia ou toxicológico quando requerido;
- Não se deve consumir álcool até haver realizado o exame toxicológico.

9. Respeitar as regras do país em que se encontra

- No caso de acidente ou incidente no exterior, lembrar que você estará sujeito às leis do país em que se encontra. Sendo assim, você pode ser interrogado ou retido pelas autoridades locais, mas nunca sem antes ter recebido assessoramento jurídico, estar descansado, e ter sido atendido por um médico que certifique o seu estado de saúde físico e mental.

CONSIDERAÇÕES SOBRE AS INVESTIGAÇÕES

O Brasil adotou o modelo dualista de investigação de acidentes aeronáuticos, ou seja, o sistema policial-judiciário e o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (SIPAER).

Sistema policial-judiciário

O sistema policial-judiciário abrange:

- as investigações policiais, com instauração, se for o caso, de inquérito policial, para averiguar eventuais práticas delituosas;
- as investigações efetivadas pelo Ministério Público;
- processos judiciais criminais, para consecução penal dos acusados pela prática de delitos relacionados ao acidente;
- processos judiciais de natureza cível, para reparação de eventuais danos causados a consumidores, vítimas ou familiares, por exemplo.

Sistema de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER)

O sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, estabelecido no CBAer e chamado investigação SIPAER, é independente e neutro, sendo amparado em tratados e princípios internacionais sobre a investigação de acidentes aeronáuticos. Objetiva tão somente a prevenção de outras ocorrências, desenvolvendo-se de maneira totalmente autônoma e independente de outras investigações sobre o mesmo acidente.

Compete exclusivamente, no Brasil, ao CENIPA exercer a autoridade de investigação SIPAER.

A NSCA 3-13 tem por finalidade estabelecer protocolos, responsabilidades e atribuições referentes às investigações de ocorrências aeronáuticas da aviação civil, conduzidas pela autoridade de investigação do SIPAER, a fim de que se cumpram, com uniformidade, as Normas e Práticas Recomendadas - *Standards and Recommended Practices (SARPs)* – estabelecidas pelo Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Outras investigações

Tal especificidade não impede, nem supre a necessidade de outras investigações para finalidades diversas, como indicam os próprios artigos do CBAer. A investigação aeronáutica é um procedimento administrativo investigativo e de cognição essencialmente especulativo, instaurado no intuito de prover uma maior segurança às atividades aéreas. Caracteriza-se, ainda, por se desenvolver sem rígidos formalismos e afastada da observância do contraditório e da ampla defesa, pois visa, exclusivamente, evitar novos acidentes.

Na condição de signatário da Convenção de Chicago, o Estado brasileiro pode valer-se da prerrogativa de buscar a cooperação de diversas agências de investigação internacionais para, por seu intermédio, promover uma investigação eficiente de eventual acidente aeronáutico.

Como signatário do tratado, o Brasil deve guardar a devida conformidade de suas normas aeronáuticas internas com as normas aeronáuticas internacionais, como as do mencionado Anexo 13, sob pena de ter que reportar as diferenças, nos termos do Art. 38, da referida convenção. Uma das principais características do direito aeronáutico é justamente a necessidade de padronização normativa entre os países.

Por fim, as investigações realizadas no modelo de prevenção de acidentes, ao redor do mundo, contribuem para a diminuição proporcional da quantidade de acidentes aéreos.

AS INFORMAÇÕES RELACIONADAS AO ACIDENTE SÃO SIGILOSAS E NÃO DEVEM SER DIVULGADAS A QUALQUER PESSOA, INCLUINDO POLICIAIS, SEM A DEVIDA ASSISTÊNCIA JURÍDICA OU SINDICAL.

EXEMPLO DE NOTIFICAÇÃO DO PILOTO À AUTORIDADE AERONÁUTICA (INGLÊS)

I, (name), am employed as a pilot by (Company and location of main offices). I am based at (location). I served as the (Capt./F.O.) on aircraft registration number _____, which operated as (airline name) Flight (number) between (airport name) and (airport name), and which departed (airport name) on or about (UTC, day, month, and year).

The other crew members were (list all flight and cabin crew, giving positions and crew bases).

I am fully qualified and current to serve as a (Capt./F.O./S.O.) by (Company) Airlines. I am certified by the Brazilian Civil Aviation Agency (ANAC), certificate number _____, with the following ratings: _____. I possess a valid first-class medical dated _____, with the following limitations and waivers (if any). I am a citizen of (country), residing at (full address of legal home of record, including post code and telephone number). My passport number is _____, issued at _____, on _____ which expires on _____.

Option 1

(preferred) There appears to be an irregularity involving Flight _____. This irregularity is currently under investigation by _____ (Airlines and the appropriate government authorities). I intend to cooperate fully in this investigation. I am not in a position to provide specific factual information at this time. I will provide any facts relating to the irregularity as soon as I can confirm them.

Option 2

At approximately (time of event), (factually describe incident, i.e., “we lost No.2 engine” or “smoke filled the cabin”). We made an emergency landing at (airport name) and evacuated the aircraft. I have no information as to what caused this problem. I will fully cooperate in any investigation to determine what led to this irregularity. I will provide further facts relating to this incident as soon as I can obtain and confirm them.

(Signature and date)

Referências:

- NSCA 3-13 Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro;
- MCA 3-6 - Manual de Investigação do SIPAER;
- ICAO DOC 9946 - Manual on Regional Accident and Incident Investigation Organization;
- ICAO DOC 9756 – Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation
- RBAC 120 EMD03 - Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;
- Lei 7565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica

HISTÓRICO DE REVISÕES

Versão	Data	Alterações
DSV-SNA-GOC-001	23/02/2022	Versão inicial do guia