



## RBAC 90 – ANAC - 2015

Versão 04/12/2015	Versão 31/08/2015 - Brasília
<p><b>SUBPARTE A</b> <b>GERAL</b> <b>90.0APL Aplicabilidade</b></p> <p>(a) Este regulamento é aplicável aos Órgãos ou Entes da Administração Pública que realizam operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública) estabelecidas no parágrafo (c) desta seção.</p> <p>(b) Este regulamento estabelece regras que normatizam:</p> <p>(1) às operações aéreas especiais de Aviação de Estado (Pública);</p> <p>(2) cada pessoa a bordo de uma aeronave operando segundo este regulamento;</p> <p>(3) às tripulações de uma aeronave que seja utilizada ou empregada segundo a presente norma;</p> <p>(4) as operações relativas aos voos de avaliação operacional, de exames práticos – cheques, de treinamento e de natureza vinculada as atividades de inspeção no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil.</p> <p>(c) Para os propósitos deste regulamento as operações aéreas especiais de Aviação de Estado (Pública) são aquelas que:</p> <p>(1) estão adstritas às operações ou atividades estabelecidas nos instrumentos normativos de organização e emprego do órgão, observadas as suas respectivas atribuições legais;</p> <p>(2) sejam realizadas por aeronaves civis públicas destinadas ao serviço do Poder Público inclusive as requisitadas na forma da lei;</p> <p>(3) sejam submetidas ao regramento das modalidades previstas na Seção 90.1APL deste Regulamento; e</p> <p>(4) sejam realizadas por aeronaves registradas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, nas seguintes categorias de registro do operador:</p> <p>(i) Administração Direta Federal (ADF);</p> <p>(ii) Administração Direta Estadual (ADE);</p> <p>(iii) Administração Direta Municipal (ADM);</p> <p>(iv) Administração Direta do Distrito Federal (ADD);</p> <p>(v) Administração Indireta Federal (AIF);</p>	<p><b>SUBPARTE A</b> <b>GERAL</b> <b>90.0APL Aplicabilidade</b></p> <p>(a) Este regulamento estabelece regras que normatizam:</p> <p>(1) às operações aéreas especiais de Aviação de Estado (Pública);</p> <p>(2) cada pessoa a bordo de uma aeronave operando segundo este regulamento;</p> <p>(3) às tripulações de uma aeronave que seja utilizada ou empregada segundo a presente norma;</p> <p>(4) as operações relativas aos voos de avaliação operacional, de exames práticos – cheques, e de natureza vinculada as atividades de inspeção no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil.</p> <p>(b) Para os propósitos deste regulamento as operações aéreas especiais de Aviação de Estado (Pública) são aquelas que:</p> <p>(1) estão adstritas às operações ou atividades estabelecidas nos instrumentos normativos de organização e emprego do órgão, observadas as suas respectivas atribuições legais;</p> <p>(2) sejam realizadas por aeronaves civis públicas destinadas ao serviço do Poder Público inclusive as requisitadas na forma da lei;</p> <p>(3) sejam conduzidas dentro do território e espaço aéreo brasileiro;</p> <p>(4) sejam submetidas ao regramento das modalidades previstas na Seção 90.1APL deste Regulamento; e</p> <p>(5) sejam realizadas por aeronaves registradas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, nas seguintes categorias de registro do operador:</p> <p>i. Administração Direta Federal (ADF);</p> <p>ii. Administração Direta Estadual (ADE);</p> <p>iii. Administração Direta Municipal (ADM);</p> <p>iv. Administração Direta do Distrito Federal (ADD);</p> <p>v. Administração Indireta Federal (AIF);</p>



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>(vi) Administração Indireta Estadual (AIE); (vii) Administração Indireta Municipal (AIM); ou (viii) Administração Indireta do Distrito Federal (AID). (d) Este Regulamento não se aplica: (1) às operadoras ou exploradoras de serviços aéreos públicos ou privados contratadas pelo Estado, submetidos a regramentos próprios, que não se enquadrem no parágrafo (c) desta Seção; (2) as aeronaves de categoria de registro de operador TPX, submetida ao RBAC 135 e RBAC 119; (3) as aeronaves de registro de operador TPP, submetida ao RBHA 91, ou o que vier a substituí-lo; (4) outras aeronaves submetidas a regramentos diversos a este Regulamento. (e) Aeronave que não estiver registrada conforme o estabelecido no parágrafo (c) (2) e (c) (5) desta seção poderá ser requisitada para atendimento de uma situação onde for declarada, pela autoridade brasileira competente, estado de observação, alerta, emergência, sítio, calamidade pública, de defesa e intervenção federal, desde que: (1) o órgão ou o ente público tenha cumprido os requisitos previstos neste Regulamento, salvo a categoria de registro do operador da aeronave; (2) o prazo para atendimento da demanda não ultrapasse o período declarado pela autoridade competente nas situações descritas neste parágrafo; (3) o órgão seja o responsável pelo controle técnico e operacional da aeronave e da tripulação; e (4) o órgão ou o ente público informe à ANAC, no prazo máximo de 10 dias do término das operações vinculadas a este parágrafo, o rol de aeronaves e tripulantes envolvidos nestas operações. (f) O órgão ou o ente público que não estiver realizando as operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública), estabelecidas neste regulamento, devem obedecer os requisitos dispostos no RBHA 91 ou o que vier a substituí-lo, (g) É vedado o voo e aterrissagem de aeronave civil pública sobre o território estrangeiro, submetida a este regulamento, sem a autorização outorgada por acordo especial e atendimento dos requisitos estipulados pela autoridade local estrangeira. (h) O termo aeronave, estabelecido neste regulamento, têm aplicação geral e será explicitado no texto, quando sua aplicabilidade for específica para categoria avião ou helicóptero.</p>	<p>vi. Administração Indireta Estadual (AIE); vii. Administração Indireta Municipal (AIM); ou viii. Administração Indireta do Distrito Federal (AID). (c) Este Regulamento não se aplica: (1) às operadoras ou exploradoras de serviços aéreos públicos ou privados contratadas pelo Estado, submetidos a regramentos próprios, que não se enquadrem no parágrafo (b) desta Seção; (2) as aeronaves de categoria de registro de operador TPX, submetida ao RBAC 135 e RBAC 119; (3) as aeronaves de registro de operador TPP, submetida ao RBHA 91, ou o que vier a substituí-lo; (4) outras aeronaves submetidas a regramentos diversos a este Regulamento. (d) Aeronave que não estiver registrada conforme o estabelecido no parágrafo (b) (2) e (b) (5) desta seção poderá ser requisitada para atendimento de uma situação onde for declarada, pela autoridade brasileira competente, estado de observação, alerta, emergência, sítio, calamidade pública, de defesa e intervenção federal, desde que: (1) o órgão ou o ente público tenha cumprido os requisitos previstos neste Regulamento, salvo a categoria de registro do operador da aeronave; (2) o prazo para atendimento da demanda não ultrapasse o período declarado pela autoridade competente nas situações descritas neste parágrafo; (3) o órgão seja o responsável pelo controle técnico e operacional da aeronave e da tripulação; e (4) o órgão ou o ente público informe à ANAC, no prazo máximo de 10 dias do término das operações vinculadas a este parágrafo, o rol de aeronaves e tripulantes envolvidos nestas operações. (e) O órgão ou o ente público que não estiver realizando as operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública), estabelecidas neste regulamento, devem obedecer os requisitos dispostos no RBHA 91 ou o que vier a substituí-lo. (f) É vedado o voo e aterrissagem de aeronave civil pública sobre o território estrangeiro, submetida a este regulamento, sem a autorização outorgada por acordo especial e atendimento dos requisitos estipulados pela autoridade local estrangeira. (g) O termo aeronave, estabelecido neste regulamento, têm aplicação geral e será explicitado no texto, quando sua aplicabilidade for específica para categoria avião ou helicóptero.</p>
--	---



## RBAC 90 – ANAC - 2015

(i) Os requisitos para as operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública), estabelecidos neste regulamento, têm aplicação geral e será explicitado no texto quando a aplicabilidade for específica à determinada modalidade de operação aérea.

(j) As aeronaves operadas por órgãos públicos estão submetidas a este Regulamento e as regras de tráfego aéreo expedidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), este último, no que couber.

90.1APL Modalidades das operações aéreas especiais de Aviação de Estado (Pública)

(a) As operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública), realizadas por órgãos ou entes públicos estarão adstritas às atividades estabelecidas em normas próprias de organização e de competência, em observância as respectivas atribuições legais.

(b) Para efeitos desta norma, são modalidades de operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública):

(1) operações aéreas de segurança pública: destinadas à preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil conforme estabelecido no Art. 144 da Constituição da República Federativa do Brasil;

(2) operações aéreas de segurança pública nacional: são aquelas destinadas à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, nas hipóteses previstas no Decreto 5.289/2004 e na Lei 11.473/07, bem como no ato formal de adesão dos Estados e do Distrito Federal;

(3) operações aéreas fazendárias: são aquelas destinadas a resguardar os interesses da fazenda nacional, bem como, o controle e a fiscalização do comércio exterior, através de atividades de fiscalização federal, tributária e aduaneira estabelecidas em legislação específica;

(4) operações aéreas de Urgência e Emergência Médica: são aquelas destinadas a prestação de serviço de atendimento à saúde de caráter emergencial e urgente dentro do componente pré-hospitalar móvel definido pela Portaria Ministerial nº 2.048/2002 ou o que vier substituí-la;

(5) operações aéreas de segurança viária: são aquelas destinadas a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, assegurando ao cidadão o direito à

(h) Os requisitos para as operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública), estabelecidos neste regulamento, têm aplicação geral e será explicitado no texto quando a aplicabilidade for específica à determinada modalidade de operação aérea.

(i) As aeronaves operadas por órgãos públicos estão submetidas a este Regulamento e as regras de tráfego aéreo expedidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), este último, no que couber.

90.1APL Modalidades das operações aéreas especiais de Aviação de Estado (Pública)

(a) As operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública), realizadas por órgãos ou entes públicos estarão adstritas às atividades estabelecidas em normas próprias de organização e de competência, em observância as respectivas atribuições legais.

(b) Para efeitos desta norma, são modalidades de operações aéreas especiais de Aviação de Estado (pública):

(1) operações aéreas de segurança pública: destinadas à preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil conforme estabelecido no Art. 144 da Constituição da República Federativa do Brasil;

(2) operações aéreas de segurança pública nacional: são aquelas destinadas à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, nas hipóteses previstas no Decreto 5.289/2004 e na Lei 11.473/07, bem como no ato formal de adesão dos Estados e do Distrito Federal;

(3) operações aéreas fazendárias: são aquelas destinadas a resguardar os interesses da fazenda nacional, bem como, o controle e a fiscalização do comércio exterior, através de atividades de fiscalização federal, tributária e aduaneira estabelecidas em legislação específica;

(4) operações aéreas de Urgência e Emergência Médica: são aquelas destinadas a prestação de serviço de atendimento à saúde de caráter emergencial e urgente dentro do componente pré-hospitalar móvel definido pela Portaria Ministerial nº 2.048/2002 ou o que vier substituí-la;

(5) operações aéreas de segurança viária: são aquelas destinadas a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, assegurando ao cidadão o direito à



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>mobilidade urbana eficiente;</p> <p>(6) operações aéreas de proteção ao meio ambiente: destinadas a exercer o poder de polícia ambiental, executar ações da política nacional de meio ambiente nos moldes da legislação ambiental vigente;</p> <p>(7) operações aéreas preservação do patrimônio indígena: destinadas a exercer o poder de polícia nas áreas reservadas e nas matérias atinentes à proteção do índio, promover a prestação da assistência médico-sanitário aos índios, estabelecer as diretrizes e garantir o cumprimento da política indigenista, gerir o Patrimônio Indígena e bem como aquelas estabelecidas em lei específica.</p> <p>(8) operações aéreas de fiscalização e regulação dos serviços públicos: são aquelas destinadas a fiscalizar a prestação de serviços públicos praticados pela iniciativa privada.</p> <p>(9) operações aéreas de promoção e proteção à saúde: destinada as atividades de saneamento, prevenção e controle de doenças e ações inerentes ao Subsistema Nacional de Vigilância em Saúde Ambiental.</p> <p>(k) As operações aéreas, realizadas por órgãos ou entes públicos, destinadas ao transporte de pessoas que não estejam ligadas diretamente às modalidades previstas no parágrafo (b) desta Seção devem ser conduzidas conforme estabelecido no RBHA 91, ou o que vier a substituí-lo.</p>	<p>mobilidade urbana eficiente;</p> <p>(6) operações aéreas de proteção ao meio ambiente: destinadas a exercer o poder de polícia ambiental, executar ações da política nacional de meio ambiente de escopo federal nos moldes da legislação ambiental vigente;</p> <p>(7) operações aéreas preservação do patrimônio indígena: destinadas a exercer o poder de polícia nas áreas reservadas e nas matérias atinentes à proteção do índio, promover a prestação da assistência médico-sanitário aos índios, estabelecer as diretrizes e garantir o cumprimento da política indigenista, gerir o Patrimônio Indígena e bem como aquelas estabelecidas em lei específica.</p> <p>(8) operações aéreas de fiscalização e regulação dos serviços públicos: são aquelas destinadas a fiscalizar a prestação de serviços públicos praticados pela iniciativa privada.</p> <p>(9) operações aéreas de promoção e proteção à saúde: destinada as atividades de saneamento, prevenção e controle de doenças e ações inerentes ao Subsistema Nacional de Vigilância em Saúde Ambiental.</p> <p>(j) As operações aéreas, realizadas por órgãos ou entes públicos, destinadas ao transporte de pessoas que não estejam ligadas diretamente às modalidades previstas no parágrafo (b) desta Seção devem ser conduzidas conforme estabelecido no RBHA 91, ou o que vier a substituí-lo.</p>
<p><b>SUBPARTE AM – RBAC 90</b></p> <p><b>ARMAS E MUNIÇÕES EMBARCADAS</b></p> <p>90.0AM Aplicabilidade</p> <p>(a) Esta seção estabelece os requisitos aplicáveis aos órgãos e entes da Administração Pública que, em razão de suas atribuições legais pretendam realizar o transporte, porte e uso de armas e munições a bordo de aeronaves civis públicas registradas no Brasil.</p> <p>(b) Para efeitos desta norma, são armas:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>(1) revólveres;</li><li>(2) pistolas;</li><li>(3) espingardas;</li><li>(4) carabinas;</li><li>(5) fuzis;</li></ol>	<p><b>SUBPARTE AM – RBAC 90</b></p> <p><b>ARMAS E MUNIÇÕES EMBARCADAS</b></p> <p>90.0AM Aplicabilidade</p> <p>(a) Esta seção estabelece os requisitos aplicáveis aos órgãos e entes da Administração Pública que, em razão de suas atribuições legais pretendam realizar o transporte aéreo de armas e munições a bordo de aeronaves civis públicas registradas no Brasil e a qualquer pessoa que executa quaisquer atividades relacionadas ao transporte aéreo de armas ou munições.</p> <p>(b) Para efeitos desta norma, são armas:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>(1) revólveres;</li><li>(2) pistolas;</li><li>(3) espingardas;</li><li>(4) carabinas;</li><li>(5) fuzis;</li></ol>



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>(6) armas de dardos; (7) armas de choque; (8) armas de lançamento de eletrodo energizado (ALEE); (9) sprays incapacitantes;</p> <p>(10) outras definidas em regramentos próprios. (c) Estão incluídos como munição: (1) cartucho e projéteis de armas; (2) bombas de gás, fumaça, atordoantes e similares; (3) cartuchos de espingarda; (4) munição de rifles e armas de mão; (5) dardos; (6) munição de borracha (7) bombas de efeito moral; (8) outras definidas em regramentos próprios.</p> <p>90.1AM Condições gerais para o transporte e porte de armas e munições embarcadas</p> <p>(a) No transporte ou porte de armas e munições embarcadas o órgão deverá realizar o gerenciamento do risco de tal modo que os riscos à aeronave, aos tripulantes, aos passageiros, às pessoas e propriedades em solo encontrem-se dentro do nível aceitável de desempenho da segurança operacional – NADSO, estabelecido na matriz de risco para a segurança operacional.</p> <p>(b) A quantidade máxima de armas e munições a serem transportadas na aeronave devem se submeter à legislação federal e regulamentação de operação do órgão ou ente responsável.</p> <p>(c) É responsabilidade do comandante da aeronave a inspeção do quantitativo de armas e munições embarcadas e a compatibilidade desse numerário com os limites permitidos no regramento vigente.</p> <p>(d) Antes da decolagem, o comandante deve inspecionar as condições de armazenamento das armas e munições a fim de garantir a segurança.</p> <p>(e) O comandante da aeronave poderá vetar o transporte ou porte de armas ou munições, de forma motivada, para preservação da segurança de voo.</p> <p>(f) Os passageiros que pretendam transportar ou portar armamentos e munições, tais</p>	<p>(6) armas de dardos; (7) armas de choque (TASER);</p> <p>(8) sprays incapacitantes; (9) bombas de efeito moral;</p> <p>(10) outras definidas em regramentos próprios. (c) Estão incluídos como munição: (1) cartucho e projéteis de armas; (2) bombas de gás, fumaça, atordoantes e similares; (3) cartuchos de espingarda; (4) munição de rifles e armas de mão; (5) dardos; (6) balas de borracha;</p> <p>(7) outras definidas em regramentos próprios.</p> <p>90.1AM Condições gerais para o transporte de armas e munições</p> <p>(a) No transporte de armas e munições o órgão deverá realizar o gerenciamento do risco de tal modo que os riscos à aeronave, aos tripulantes, aos passageiros, às pessoas e propriedades em solo encontrem-se dentro do nível aceitável de desempenho da segurança operacional – NADSO, estabelecido na matriz de risco para a segurança operacional.</p> <p>(b) A quantidade máxima de armas e munições a serem transportadas na aeronave devem se submeter à legislação federal e regulamentação de operação do órgão ou ente responsável.</p> <p>(c) É responsabilidade do comandante da aeronave a inspeção do quantitativo de armas e munições embarcadas e a compatibilidade desse numerário com os limites permitidos no regramento vigente.</p>
--	--



## RBAC 90 – ANAC - 2015

como agentes públicos e que não sejam qualificados como operadores aerotáticos, comandantes ou copilotos, estes devem cumprir integralmente os procedimentos previstos no parágrafo 90.1AM (h) desta subparte.

(g) É de responsabilidade do comandante da aeronave, pessoalmente ou por intermédio de tripulante por ele designado, e do tripulante aerotático a verificação de segurança, orientação e fiscalização quanto ao acondicionamento das armas e munições embarcadas por todos os ocupantes da aeronave, conforme a respectiva tabela:

Armas ou munições Condição segura

Pistolas semiautomáticas;

Rifles semiautomáticas;

Carabinas;

Espingardas automáticas;

Espingardas de ação deslizante;

Rifle de ferrolho;

Rifles automáticos e similares.

Pistolas semiautomáticas devem estar acondicionadas em um coldre seguro;

Rifles semiautomáticos, carabinas, espingardas automáticas, espingardas de ação deslizante, rifle de ferrolho, rifle automático, se transportadas no compartimento de carga da aeronave, deverão estar acondicionadas em recipientes próprios, e caso sejam transportadas pelo agente público, este deverá utilizar a bandoleira.

Para todas as armas citadas as partes funcionais do armamento devem estar para frente e com o gatilho solto, a trava de segurança ativada, quando possível; o carregador muniado e alojado na arma, não sendo permitida munição na câmara.

(d) É de responsabilidade do comandante da aeronave e do operador aerotático a verificação da segurança quanto ao acondicionamento das armas transportadas,

conforme a respectiva tabela:

Armas Condição segura

Pistolas semiautomáticas;

Rifles semiautomáticas;

Carabinas;

Espingardas automáticas;

Espingardas de ação deslizante;

Rifle de ferrolho;

Rifles automáticos e similares.

Pistolas semiautomáticas devem estar acondicionadas em um coldre seguro;

Rifles semiautomáticos, carabinas, espingardas automáticas, espingardas de ação deslizante, rifle de ferrolho, rifle automático, se transportadas no compartimento de carga da aeronave, deverão estar acondicionadas em recipientes próprios, e caso sejam transportadas pelo agente público, este deverá utilizar a bandoleira.

Para todas as armas citadas as partes funcionais do armamento devem estar para frente e com o gatilho solto, a trava de segurança ativada, quando possível; o carregador muniado e alojado na arma, não sendo permitida munição na câmara.

# Piloto Policial

## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>Revólver Cilindro carregado com munição, arma em um coldre seguro que previna disparos acidentais e trava de segurança ativada, quando possível. Se transportadas no compartimento de carga da aeronave, deverão estar acondicionadas em recipientes próprios. Armas de Lançamento de Eletrodo Energizado (ALEE)</p> <p>Arma em um coldre seguro, que previna contra ativação acidental e não deve ser retirado do coldre em nenhum momento durante o voo. Se transportadas no compartimento de carga da aeronave, deverão estar acondicionadas em recipientes próprios. Sprays incapacitantes Transportados em um recipiente próprio e resistente. Bombas de efeito moral e congêneres Os dispositivos devem estar protegidos contra ativação acidental.</p>	<p>Revólver Cilindro carregado com munição, arma em um coldre seguro que previna disparos acidentais e trava de segurança ativada, quando possível.</p> <p>Armas de choque elétrico (ex: TASER). Arma em um coldre seguro, que previna contra ativação acidental e não deve ser retirado do coldre em nenhum momento durante o voo.</p> <p>Sprays incapacitantes Transportados em um recipiente próprio e resistente.</p> <p>(e) É vedado o transporte aéreo das seguintes armas muniçadas: (1) espingarda de cano duplo; (2) espingardas de cano único que não sejam automáticas ou de ação deslizante; (3) lançador de granada de efeito moral; (4) armas de dardos.</p>
--	--



## RBAC 90 – ANAC - 2015

(h) O transporte ou porte de armas e munições embarcadas e realizados por órgãos ou entes da Administração Pública que não se encontram sob a égide dos art. 144 e art. 237 da Constituição da República Federativa do Brasil devem observar ainda, os seguintes procedimentos:

(1) As armas devem ser transportadas desmuniçadas e em conformidade com os procedimentos previstos no manual de operações da unidade aérea pública. É vedado o transporte de armas a bordo destas aeronaves na ausência destes procedimentos no MOP;

(2) As armas e munições devem ser transportadas em compartimentos ou outra área designada;

(3) É vedado realizar de dentro da aeronave:

(i) disparos, tais como tiro embarcado;

(ii) lançamento de qualquer tipo de munição;

(iii) municiar ou desmuniciar armas;

(iv) manuseio de armas e munições até o pouso da aeronave;

(4) Bombas de efeito moral e congêneres, tais como bombas de fumaça e sprays incapacitantes devem ser transportadas dentro de caixas fortes e resistentes ao fogo e devem conter:

(i) indicação de explosivo quando contendo bombas;

(ii) indicação de tóxico quando contendo sprays incapacitantes.

90.2AM Uso de armas e munições embarcadas

(a) No uso de armas e munições embarcadas o órgão deverá realizar o gerenciamento do risco de tal modo que os riscos à aeronave, aos tripulantes, aos passageiros, às pessoas e propriedades em solo encontrem-se dentro do nível aceitável

90.2AM Operações normais com armas e munições embarcadas

(a) Operações normais com armas e munições embarcadas realizados por órgãos ou entes da Administração Pública que não estão enquadrados no art. 144 da Constituição da República Federativa do Brasil devem observar os seguintes procedimentos:

(1) Antes da decolagem, o comandante deve inspecionar as condições de armazenamento das armas e munições a fim de garantir a segurança;

(2) O comandante da aeronave poderá vetar o transporte de armas ou munições, de forma motivada, para preservação da segurança de voo;

(3) As armas devem ser transportadas desmuniçadas e em conformidade com os procedimentos previstos no manual de operações da unidade aérea pública. É vedado o transporte de armas a bordo destas aeronaves na ausência destes procedimentos no MOP;

(4) As armas e munições devem ser transportadas em compartimentos ou outra área designada;

(5) É vedado realizar de dentro da aeronave:

(i) disparos, tais como tiro embarcado;

(ii) lançamento de qualquer tipo de munição;

(iii) municiar ou desmuniciar armas;

(iv) manuseio de armas e munições até o pouso da aeronave;

(6) Bombas de efeito moral e congêneres, tais como bombas de fumaça e sprays incapacitantes devem ser transportadas dentro de caixas fortes e resistentes ao fogo e devem conter:

(i) indicação de explosivo quando contendo bombas;

(ii) indicação de tóxico quando contendo sprays incapacitantes.



de desempenho da segurança operacional – NADSO, estabelecido na matriz de risco para a segurança operacional.

(b) O uso de armas e munições a bordo de aeronaves civis públicas, incluindo, mas não se limitando ao tiro embarcado e lançamento de munições, só poderão ser realizados por órgãos ou entes da Administração Públicos estabelecidos nos art. 144 e art. 237 da Constituição da República Federativa do Brasil e devem observar os seguintes procedimentos:

(1) Antes da decolagem, o comandante da aeronave deve inspecionar as condições de armazenamento das armas e munições a fim de garantir a segurança

(2) A realização de disparos, tais como tiro embarcado, ou lançamento de qualquer tipo de munição de dentro do helicóptero só poderão ser efetuados quando:

- (i) previamente coordenado com o comandante;
- (ii) essencial ao cumprimento da missão;
- (iii) em conformidade com os procedimentos operacionais e de segurança, definidos e aprovados no SOP e no MOP da unidade aérea pública; e
- (iv) a tripulação, incluindo o operador aerotático, estiver devidamente treinada nestas operações.

(3) É proibido o transporte de passageiros que não estejam diretamente ligados à referida operação.

(4) As armas longas utilizadas para disparos de dentro da aeronave devem dispor de coletores para as cápsulas de munição.

(i) Na ausência dos coletores, a unidade aérea pública deverá dispor de procedimentos operacionais a fim de garantir que as cápsulas e munições não atinjam a tripulação, aeronave ou passageiros em

90.3AM Operações aéreas especiais com armas e munições embarcadas

(a) Operações aéreas especiais com armas e munições embarcadas realizados pelos órgãos de segurança pública dispostos no art. 144 da Constituição da República Federativa do Brasil, devem ser observados os seguintes procedimentos:

(1) Antes da decolagem, o comandante deve inspecionar as condições de armazenamento das armas e munições a fim de garantir a segurança, inclusive dos dispositivos de proteção contra ativação acidental das bombas de efeito moral e congêneres;

(2) O comandante da aeronave poderá vetar o transporte de armas ou munições, de forma motivada, para preservação da segurança de voo;

(3) A realização de disparos, tais como tiro embarcado, ou lançamento de qualquer tipo de munição de dentro do helicóptero só poderão ser efetuados quando:

- (i) previamente autorizado pelo comandante;
- (ii) essencial ao cumprimento da missão;
- (iii) em conformidade com os procedimentos operacionais e de segurança, definidos e aprovados no SOP e no MOP da unidade aérea pública;
- (iv) a tripulação, incluindo o operador aerotático, estiver devidamente treinada nestas operações especiais;

(4) Nas operações aéreas especiais é proibido o transporte de passageiros que não estejam diretamente ligados à referida operação.

(5) As armas longas utilizadas para disparos de dentro da aeronave devem dispor de coletores para as cápsulas de munição.

(i) Na ausência desses coletores a unidade aérea pública deverá dispor de procedimentos operacionais a fim de garantir que as cápsulas e a munição não atinjam a tripulação, aeronave ou



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>VOO.</p> <p>(c) Bombas de efeito moral e congêneres podem ser transportadas somente se garantido que estes dispositivos estejam protegidos contra ativação acidental.</p>	<p>passageiros em voo;</p> <p>(6) Os passageiros que pretendam transportar armamentos e munições, tais como agentes públicos e que não sejam qualificados como operadores aerotáticos, comandantes ou co-pilotos, estes devem cumprir integralmente os procedimentos previstos na Seção 90.2AM (a).</p> <p>(7) As operações aéreas especiais não se submetem as disposições constantes na Seção 90.2AM (a) deste Regulamento desde que em consonância com o SOP e MOP do órgão;</p> <p>(8) Nas operações aéreas especiais com armas e munições é obrigatório que a tripulação e passageiros realizem o gerenciamento do risco para a preservação da segurança de voo.</p> <p>(9) Bombas de efeito moral e congêneres podem ser transportadas somente se garantido que estes dispositivos estejam protegidos contra ativação acidental.</p>
<p><b>SUBPARTE EDP – RBAC 90</b> <b>EMBARQUE OU DESEMBARQUE EM VOO PAIRADO</b> 90.0EDP Aplicabilidade</p> <p>(a) Esta seção estabelece os requisitos aplicáveis aos órgãos da administração pública que, em razão de suas atribuições legais pretendam realizar o embarque ou o desembarque de pessoas, animais ou equipamentos em helicópteros no voo pairado, excetuando-se as operações com carga externas.</p> <p>(b)O requisito inicial para realização deste tipo de embarque ou desembarque de pessoas, equipamentos ou animais é que o controle do risco inerente à operação, incluso a proteção das aeronaves, tripulação, passageiros e terceiros, esteja dentro no nível aceitável de segurança operacional.</p> <p>90.1EDP Condições gerais para realização do embarque ou desembarque no voo pairado</p> <p>(a) O embarque ou desembarque de pessoas, animais ou equipamentos em voo pairado, só poderá ser realizado se:</p> <p>(1) o pouso seguro do helicóptero não puder ser realizado em algum ponto próximo ao lugar da operação, salvo em treinamento;</p>	<p><b>SUBPARTE EDP – RBAC 90</b> <b>EMBARQUE OU DESEMBARQUE EM VOO PAIRADO</b> 90.0EDP Aplicabilidade</p> <p>(a) Esta seção estabelece os requisitos aplicáveis aos órgãos da administração pública que, em razão de suas atribuições legais pretendam realizar o embarque ou o desembarque de pessoas, animais ou equipamentos em helicópteros em voo pairado dentro do efeito solo - DES (In Ground Effect - IGE).</p> <p>(b)O requisito inicial para realização deste tipo de embarque ou desembarque de pessoas, equipamentos ou animais é que o controle do risco inerente à operação, incluso a proteção das aeronaves, tripulação, passageiros e terceiros, esteja dentro no nível aceitável de segurança operacional.</p> <p>90.1EDP Condições gerais para realização do embarque ou desembarque no voo pairado</p> <p>a) A realização do embarque ou desembarque de pessoas, animais ou equipamentos em voo pairado, dentro do efeito solo, só poderá ser realizado se:</p> <p>i. o pouso seguro do helicóptero não puder ser realizado em algum ponto próximo ao lugar da operação;</p>

# Piloto Policial

## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>(2) a tripulação estiver treinada para este tipo de operação;</p> <p>(3) somente os envolvidos na operação estiverem a bordo;</p> <p>(4) houver uma avaliação prévia quanto à inclinação e a natureza do terreno;</p> <p>(5) o voo pairado não ultrapassar uma altura máxima de segurança definida pela unidade aérea pública, tanto para embarque quanto para desembarque, levando-se em consideração a natureza da operação, a temperatura em seu local e a elevação do terreno;</p> <p>(6) a margem de potência disponível do motor seja suficiente para a realização da operação;</p> <p>(7) o peso máximo de decolagem inicial para a missão, não ultrapasse 95% do peso máximo permitido nos gráficos de desempenho do helicóptero e estabelecido no manual de voo da aeronave;</p> <p>(8) o centro de gravidade do helicóptero for mantido dentro dos limites durante todo o voo pairado, inclusive no momento de desembarque ou embarque;</p> <p>(9) a porta de acesso a cabine tenha sido removida ou que o helicóptero disponha de portas deslizantes conforme previsto no manual da aeronave. É vedado o embarque ou desembarque com helicópteros que disponham de portas de acesso com dobradiças ou similares;</p> <p>(10) tiver realizado o aterramento elétrico do helicóptero para dispersar</p>	<p>ii. a tripulação estiver treinada para este tipo de operação;</p> <p>iii. somente os passageiros e os tripulantes envolvidos na operação estiverem a bordo;</p> <p>iv. houver um reconhecimento prévio e detalhado quanto à inclinação e a natureza do terreno;</p> <p>v. o voo pairado não ultrapassar a altura máxima de 4 (quatro) pés para o desembarque, e de 2 (dois) pés para o embarque, levando em consideração a elevação do terreno e a temperatura no local da operação;</p> <p>vi. a margem de potência disponível do motor seja suficiente para a realização da operação;</p> <p>vii. o peso máximo de decolagem do helicóptero não ultrapasse 95% do peso máximo permitido nos gráficos de desempenho do helicóptero e estabelecidos no manual de voo da aeronave;</p> <p>viii. a potência nominal disponível do motor for igual ou superior a potência máxima de decolagem. Entretanto, quando o tempo de permanência no voo pairado for superior ao limite previsto para a manutenção da potência de decolagem, deve-se então empregar a potência máxima contínua nominal do motor;</p> <p>ix. o centro de gravidade do helicóptero for mantido dentro dos limites durante todo o voo pairado, inclusive no momento de desembarque ou embarque;</p> <p>x. a porta de acesso a cabine tenha sido removida ou que o helicóptero disponha de portas deslizantes conforme previsto no manual da aeronave. É vedado o embarque ou desembarque com helicópteros que disponham de portas de acesso com dobradiças ou similares;</p> <p>xi. os passageiros passarem por briefing prévio ao embarque, sobre os procedimentos normais e de emergência da operação aérea;</p> <p>xii. os passageiros que irão embarcar tenham sido previamente orientados a transferirem o peso do chão para o helicóptero de forma suave e progressiva;</p> <p>xiii. seja definida, previamente, a seqüência de embarque ou desembarque;</p> <p>xiv. tiver realizado o aterramento elétrico do helicóptero para dispersar</p>
---	---



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>eletricidade estática antes de começar o embarque, conforme aplicável; (11) o risco de impacto do rotor principal e do rotor de cauda esteja dentro do nível aceitável de segurança;</p> <p>(12) mantido o controle direcional do helicóptero, realizando o pairado com o vento mais alinhado possível, evitando assim um vento relativo de cauda ou dentro da área de azimute crítico do helicóptero previsto em seu manual de voo;</p> <p>(13) os objetos soltos ou que possam se soltar no terreno da operação estejam a uma distância segura;</p> <p>(14) terceiros no solo estejam a uma distância mínima de segurança do helicóptero;</p> <p>(15) os procedimentos operacionais, para este tipo de operação, estiverem estabelecidos no SOP e no MOP da unidade aérea pública. Tais procedimentos devem contemplar no mínimo os seguintes tópicos:</p> <p>(i) possibilidade de realização do briefing com os envolvidos na operação aérea, sobre os procedimentos normais e de emergência da operação aérea, bem como a orientação sobre a forma adequada de ingresso e desembarque na aeronave;</p> <p>(ii) definição da sequência de embarque ou desembarque;</p> <p>(iii) limitações quanto à abertura e fechamento das portas, bem como do voo com portas abertas ou removidas;</p> <p>(iv) procedimentos de segurança para livrar o local de embarque ou desembarque; e</p> <p>(v) outros definidos pela unidade aérea pública.</p> <p>90.2 EDP Condições suplementares para operações noturnas</p> <p>(a) O embarque e desembarque no pairado devem ser realizados prioritariamente, no período diurno. Caso seja necessária a realização desta atividade no período noturno, os seguintes procedimentos devem ser seguidos:</p>	<p>eletricidade estática antes de começar o embarque;</p> <p>xv. o risco apresentado pelo rotor principal e pelo rotor de cauda seja mitigado;</p> <p>xvi. o passageiro embarcado esteja sentado e seguro, antes de iniciar o embarque do próximo passageiro;</p> <p>xvii. mantido o controle direcional do helicóptero, realizando o pairado com o vento mais alinhado possível, evitando assim um vento relativo de cauda ou dentro da área de azimute crítico do helicóptero previsto em seu manual de voo;</p> <p>xviii. os objetos soltos ou que possam se soltar no terreno da operação estejam a uma distância de, pelo menos, metade da envergadura do rotor principal do helicóptero;</p> <p>xix. terceiros no solo estejam a uma distância mínima de 1.5 do diâmetro do rotor principal ou a 16m do helicóptero, o que for maior, salvo os passageiros no momento do embarque ou desembarque;</p> <p>xx. os procedimentos operacionais estiverem previamente estabelecidos no SOP e no MOP da unidade aérea pública;</p> <p>xxi. as limitações quanto à abertura e fechamento das portas, bem como do voo com portas abertas ou removidas forem cumpridas;</p> <p>xxii. cumprido os procedimentos de segurança para livrar o local de desembarque, ou seja, realizando somente quando todos os passageiros tenham desembarcado e se afastado do helicóptero e, quando possível, assim que as portas tenham sido fechadas.</p> <p>90.2 EDP Condições suplementares para operações noturnas</p> <p>a) O embarque e desembarque no pairado devem ser realizados prioritariamente, no período diurno. Caso seja necessária a realização desta atividade no período noturno, os seguintes procedimentos devem ser seguidos:</p>
---	--



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>(1) todos os requisitos para embarque e desembarque estabelecidos para operação diurna e previstos nas seções 90.0EDP e 90.1EDP devem ser cumpridos;</p> <p>(2) as operações aéreas realizadas fora dos limites da ATZ, CTR ou TMA, incluindo as projeções dos seus limites laterais, ou ainda, na inexistência desses espaços aéreos, quando realizado fora de um raio de 50 km (27 NM) do aeródromo ou heliponto, só serão permitidas se realizadas por helicópteros multimotores;</p> <p>(3) a tripulação devesa utilizar das luzes externas do helicóptero para estabelecer e manter as alturas requeridas para o voo pairado, à exceção das operações com Sistema de Imagem de Visão Noturna - SIVN;</p> <p>(4) a tripulação devesa utilizar de luzes de pouso ou de outro dispositivo visível com fins a sinalização da autorização para aproximação de passageiros para o início do embarque, à exceção das operações com Sistema de Imagem de Visão Noturna - SIVN</p>	<p>i. todos os requisitos para embarque e desembarque estabelecidos para operação diurna e previstos nas seções 90.0EDP e 90.1EDP;</p> <p>ii. as operações aéreas realizadas fora dos limites da ATZ, CTR ou TMA, incluindo as projeções dos seus limites laterais, ou ainda, na inexistência desses espaços aéreos, quando realizado fora de um raio de 50 Km (27 NM) do aeródromo ou heliponto, só serão permitidas se realizadas por helicópteros multimotores;</p> <p>i. a utilização das luzes externas do helicóptero para estabelecer e manter as alturas requeridas para o voo pairado;</p> <p>ii. a utilização de luzes de pouso ou de outro dispositivo visível com fins a sinalização da autorização para aproximação de passageiros para o início do embarque;</p> <p>iii. o embarque e desembarque em locais movimentados somente sejam realizados em situações de evacuação de acidentes, desastres ou similares.</p>
<p><b>SUBPARTE SGSO</b> GERAL 90.0SGSO Definições (a) São aplicáveis a este regulamento as seguintes definições:</p> <p>(1) Análise (Analysis): exame técnico de situação, procedimento, processo, com o propósito de avaliação e emissão de parecer.</p> <p>(2) Análise de risco: exame para avaliação e ponderação de indicadores de risco</p>	<p><b>SUBPARTE SGSO</b> GERAL 90.0. Definições (d)São aplicáveis a este regulamento as seguintes definições:</p> <p>(1) Alta Autoridade: pessoa responsável pela direção e controle do órgão público.</p> <p>(2) Análise (Analysis): exame técnico de situação, procedimento, processo, com o propósito de avaliação e emissão de parecer.</p> <p>(3) Análise de risco: exame para avaliação e ponderação de indicadores de</p>



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>com o propósito de mensurar situações de perigo em função de sua probabilidade e severidade, de forma qualitativa e/ou quantitativa.</p> <p>(3) Avaliação (Assessment): parecer sobre os resultados de uma análise, com base em requisitos técnicos;</p> <p>(4) Avaliação de risco: processo voltado à obtenção de resultados vinculados a análise de risco, com base em requisitos técnicos e empíricos.</p> <p>(5) Componente: parte da configuração ou constituição do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional.</p> <p>(6) Consequência: impacto real ou potencial de perigo, que pode ser expresso qualitativamente ou quantitativamente.</p> <p>(7) Controle de risco: atividades executadas com a finalidade de assegurar a política, o processo e os respectivos procedimentos de segurança operacional, para mitigação ou eliminação dos riscos de ocorrências aeronáuticas ou eventos de segurança operacional.</p> <p>(8) Cultura de segurança operacional: conjunto de valores, normas e práticas de segurança operacional com caráter contínuo em um órgão engajado na mitigação ou eliminação dos riscos de ocorrências aeronáuticas ou eventos de segurança operacional.</p> <p>(9) Desempenho (performance): indicador que mensura o o esforço empreendido na direção dos resultados a serem alcançados, e expresso em termos de efetividade, eficácia e eficiência.</p> <p>(10) Desempenho de segurança operacional: resultado mensurável relativo à segurança operacional alcançada pela alocação de recursos no âmbito das atividades da unidade aérea pública.</p> <p>(11) Elemento: cada uma das partes importantes e fundamentais de um componente do SGSO.</p> <p>(12) Evento de Segurança Operacional - ESO: são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação do órgão.</p> <p>(13) Garantia da segurança operacional: processo que tem por objetivo prover controle de riscos relativo à segurança operacional nas atividades da unidade aérea pública. Esse processo pode revelar novos perigos, apontar a necessidade de novos controles de riscos, bem como eliminar ou modificar</p>	<p>risco com o propósito de mensurar situações de perigo em função de sua probabilidade e severidade, de forma qualitativa e/ou quantitativa.</p> <p>(4) Avaliação (Assessment): parecer sobre os resultados de uma análise, com base em requisitos técnicos;</p> <p>(5) Avaliação de risco: processo voltado à obtenção de resultados vinculados a análise de risco, com base em requisitos técnicos e empíricos.</p> <p>(6) Consequência: impacto real ou potencial de perigo, que pode ser expresso qualitativamente ou quantitativamente.</p> <p>(7) Controle de risco: atividades executadas com a finalidade de assegurar a política, o processo e os respectivos procedimentos de segurança operacional, para mitigação ou eliminação dos riscos de ocorrências aeronáuticas.</p> <p>(8) Cultura de segurança operacional: conjunto de valores, normas e práticas de segurança operacional com caráter contínuo em um órgão engajado na mitigação ou eliminação dos riscos de ocorrências aeronáuticas.</p> <p>(9) Desempenho (performance): indicador que mensura o resultado que mensura o esforço empreendido na direção dos resultados a serem alcançados, e expresso em termos de efetividade, eficácia e eficiência.</p> <p>(10) Desempenho de segurança operacional: resultado mensurável relativo a segurança operacional alcançada pela alocação de recursos no âmbito das atividades da unidade aérea pública.</p> <p>(11) Garantia da segurança operacional: processo que tem por objetivo prover controle de riscos relativo a segurança operacional nas atividades da unidade aérea pública. Esse processo pode revelar novos perigos, apontar a necessidade de novos controles de riscos, bem como eliminar ou modificar</p>
--	---

# Piloto Policial

## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>os controles de riscos existentes.</p> <p>(14) Gerenciamento da segurança operacional: função organizacional de identificação e análise de perigos, bem como avaliação e controle de riscos inerentes às atividades da unidade aérea pública.</p> <p>(15) Gerenciamento de risco à segurança operacional: processo que tem por objetivo a identificação e implementação dos controles de riscos inerente à segurança operacional na unidade aérea pública.</p> <p>(16) Gerenciamento de mudança: processo de avaliação dos resultados e dos impactos referentes a mudanças internas ou externas da unidade aérea pública, a fim da manutenção do nível aceitável de segurança operacional.</p> <p>(17) Gestor de Segurança Operacional - GSO: pessoa designada pelo órgão público como responsável pela gestão do SGSO;</p> <p>(18) Gestor da Unidade Aérea Pública: pessoa designada pelo órgão público como responsável pela gestão da unidade aérea pública.</p> <p>(19) Gestor responsável do órgão: pessoa responsável pela direção e controle do órgão público.</p> <p>(20) Identificação de perigos: processo de reconhecimento e registro dos perigos inerentes às atividades de unidade aérea pública que poderiam gerar uma ocorrência aeronáutica ou evento de segurança operacional.</p> <p>(21) Indicador de desempenho de segurança operacional: parâmetro de monitoramento e avaliação do desempenho da segurança operacional de unidade aérea pública.</p> <p>(22) Meta de desempenho de segurança operacional: parâmetro de segurança operacional a ser alcançado pela unidade aérea pública em um intervalo temporal.</p> <p>(23) Mitigação: intervenção com o objetivo de atenuar ou reduzir um determinado risco.</p> <p>(24) Nível aceitável de desempenho da segurança operacional (NADSO): referência mensurável do desempenho de segurança operacional do órgão, proposto em seu SGSO como parte de seus objetivos de segurança operacional;</p> <p>(25) Perigo: condição, objeto ou atividade propícia para a ocorrência aeronáutica, evento de segurança operacional ou danos a pessoas e bens.</p>	<p>os controles de riscos existentes.</p> <p>(12) Gerenciamento da segurança operacional: função organizacional de identificação e análise de perigos, bem como avaliação e controle de riscos inerentes às atividades da unidade aérea pública.</p> <p>(13) Gerenciamento de risco à segurança operacional: processo que tem por objetivo a identificação e implementação dos controles de riscos inerente à segurança operacional na unidade aérea pública.</p> <p>(14) Gerenciamento de mudança: processo de avaliação dos resultados e dos impactos referentes a mudanças internas ou externas da unidade aérea pública, a fim da manutenção do nível aceitável de segurança operacional.</p> <p>(15) Gestor de Segurança Operacional - GSO: pessoa designada pelo órgão público como responsável pela gestão do SGSO;</p> <p>(16) Gestor da Unidade Aérea Pública: pessoa designada pelo órgão público como responsável pela gestão da unidade aérea pública.</p> <p>(17) Identificação de perigos: processo de reconhecimento e registro dos perigos inerentes às atividades de unidade aérea pública que poderiam gerar uma ocorrência aeronáutica.</p> <p>(18) Indicador de desempenho de segurança operacional: parâmetro de monitoramento e avaliação do desempenho da segurança operacional de unidade aérea pública.</p> <p>(19) Meta de desempenho de segurança operacional: parâmetro de segurança operacional a ser alcançado pela unidade aérea pública em um intervalo temporal.</p> <p>(20) Mitigação: intervenção com o objetivo de atenuar ou reduzir um determinado risco.</p> <p>(21) Nível aceitável de desempenho da segurança operacional (NADSO): referência mensurável do desempenho de segurança operacional do órgão, proposto em seu SGSO como parte de seus objetivos de segurança operacional;</p> <p>(22) Perigo: condição, objeto ou atividade propícia para a ocorrência aeronáutica ou danos a pessoas e bens.</p>
--	--



## RBAC 90 – ANAC - 2015

(26) Plano de Resposta à Emergência – PRE: plano organizacional para tratamento de situações de emergência ou risco com o propósito de assegurar a transição ordenada e eficiente de uma situação de operação normal para a de operação em emergência e vice-versa.

(27) Política de Segurança Operacional - PSO: metas, diretrizes e objetivos referentes à segurança operacional definidas pela gestão do SGSO e aprovadas pelo gestor responsável do órgão.

(28) Proativo: qualquer método que busca identificar preventivamente riscos à segurança operacional por meio da análise das atividades de uma organização, antes da ocorrência de um acidente, incidente ou outro evento adverso à segurança operacional;

(29) Probabilidade: possibilidade da ocorrência de um evento.

(30) Promoção da segurança operacional: disseminação de cultura de segurança operacional; com a realização de treinamentos e adoção de incentivos à implementação e operação do SGSO.

(31) Reativo: método de avaliação de riscos iniciado em resposta a uma ocorrência;

(32) Responsabilidade primária (accountability): atribuições de um gestor da Unidade Aérea Pública pelas ações executadas diretamente por ele, por outras pessoas a ele subordinadas, ou por aqueles a quem ele tenha delegado responsabilidades quanto à execução de quaisquer atividades, para os propósitos específicos da segurança operacional.

(33) Risco: avaliação das consequências ou impactos de um perigo, expressos em termos de probabilidade e severidade estimadas;

(34) Ocorrência Aeronáutica: qualquer evento envolvendo aeronave que poderá ser classificado como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, permitindo ao SIPAER a adoção dos procedimentos pertinentes.

(35) Segurança operacional: estado no qual os riscos inerentes às atividades da aviação civil são avaliados, controlados e mantidos em um nível aceitável;

(36) Severidade: extensão ou gravidade da perda ou dano associado às consequências de um perigo;

(37) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO):

(23) Plano de Resposta à Emergência – PRE: plano organizacional para tratamento de situações de emergência ou risco com o propósito de assegurar a transição ordenada e eficiente de uma situação de operação normal para a de operação em emergência e vice-versa.

(24) Política de Segurança Operacional - PSO: metas, diretrizes e objetivos referente à segurança operacional definidas pela gestão do SGSO e aprovadas pela alta autoridade do órgão.

(25) Proativo: qualquer método que busca identificar preventivamente riscos à segurança operacional por meio da análise das atividades de uma organização, antes da ocorrência de um acidente, incidente ou outro evento adverso à segurança operacional;

(26) Probabilidade: possibilidade da ocorrência de um evento.

(27) Promoção da segurança operacional: disseminação de cultura de segurança operacional; com a realização de treinamentos e adoção de incentivos à implementação e operação do SGSO.

(28) Reativo: método de avaliação de riscos iniciado em resposta a uma ocorrência;

(29) Responsabilidade primária (accountability): atribuições de um gestor da Unidade Aérea Pública pelas ações executadas diretamente por ele, por outras pessoas a ele subordinadas, ou por aqueles a quem ele tenha delegado responsabilidades quanto à execução de quaisquer atividades, para os propósitos específicos da segurança operacional.

(30) Risco: avaliação das consequências ou impactos de um perigo, expressos em termos de probabilidade e severidade estimadas;

(31) Ocorrência Aeronáutica: qualquer evento envolvendo aeronave que poderá ser classificado como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou incidente aeronáutico, permitindo ao SIPAER a adoção dos procedimentos pertinentes.

(32) Segurança operacional: estado no qual os riscos inerentes às atividades da aviação civil são avaliados, controlados e mantidos em um nível aceitável;

(33) Severidade: extensão ou gravidade da perda ou dano associado às consequências de um perigo;

(34) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO):



# Piloto Policial

## RBAC 90 – ANAC - 2015

abordagem sistemática para a gestão da segurança operacional, incluindo as políticas, responsabilidades, estruturas organizacionais, processos e procedimentos de unidade aérea pública. Essa abordagem inclui o conjunto de ferramentas gerenciais e metodologias definidas, estruturadas e implantadas com o intuito de embasar e auxiliar as decisões a serem tomadas pelo gestor da unidade aérea pública, reduzindo dessa forma os riscos inerentes às atividades da unidade.

(38) Tolerabilidade: Índice que relaciona níveis de riscos avaliados e tomada de decisão quanto às condições para a manutenção do nível aceitável da segurança operacional ou para interrupção das atividades.

(39) Unidade Aérea Pública: grupamento, batalhão, divisão, centro, coordenação, núcleo ou unidade responsável pelas operações aéreas do órgão da administração pública.

### 90.1SGSO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL - SGSO

(a)O órgão público deve implantar e manter o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO no âmbito da respectiva Unidade Aérea.

(b)O SGSO do órgão deve ser aprovado pelo gestor responsável do órgão.

(c)O órgão deve cumprir com os seguintes requisitos para o gerenciamento do risco:

(1) integração do gerenciamento de risco em todas as fases, setores e operações da unidade aérea pública;

(2) os responsáveis pela aceitação do risco devem possuir o nível hierárquico compatível com a decisão tomada;

(3) não se deve aceitar nenhum risco fora do nível aceitável de desempenho da segurança operacional - NADSO;

(4) aplicar o gerenciamento do risco de forma cíclica e continuada.

(d) Cada órgão deve definir e manter o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional - SGSO que estabeleça :

(1) a política e os objetivos do órgão para a segurança operacional;

(2) as metas e indicadores de desempenho da segurança operacional que permitam avaliar o alcance dos objetivos da segurança operacional;

abordagem sistemática para a gestão da segurança operacional, incluindo as políticas, responsabilidades, estruturas organizacionais, processos e procedimentos de unidade aérea pública. Essa abordagem inclui o conjunto de ferramentas gerenciais e metodologias definidas, estruturadas e implantadas com o intuito de embasar e auxiliar as decisões a serem tomadas pelo gestor da unidade aérea pública, reduzindo dessa forma os riscos inerentes às atividades da unidade.

(35) Tolerabilidade: Índice que relaciona níveis de riscos avaliados e tomada de decisão quanto às condições para a manutenção do nível aceitável da segurança operacional ou para interrupção das atividades.

### 90.1. SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL - SGSO

(a)O órgão público deve implantar o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO no âmbito da respectiva Unidade Aérea.

(b)Cada órgão deve apresentar, a ANAC, um plano de implantação de Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, adequado ao seu porte e à complexidade de suas operações.

(c)O órgão deve cumprir com os seguintes requisitos para o gerenciamento do risco:

(1) integração do gerenciamento de risco em todas as fases e operações da unidade aérea pública;

(2) os responsáveis pela aceitação do risco devem possuir o nível hierárquico compatível com a decisão tomada;

(3) não se deve aceitar nenhum risco fora do nível aceitável de desempenho da segurança operacional - NADSO;

(4) aplicar o gerenciamento do risco de forma cíclica e continuada.

(d) Cada órgão deve definir e manter o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional - SGSO que estabeleça :

(1) a política e os objetivos do órgão para a segurança operacional;

(2) as metas e indicadores de desempenho da segurança operacional que permitam avaliar o alcance dos objetivos da segurança operacional;

<p>(3) a estrutura organizacional e os responsáveis pela implantação, manutenção e melhoria contínua do sistema;</p> <p>(4) as responsabilidades primárias (accountability) e atribuições de todo o seu pessoal relacionado à implantação e manutenção do SGSO;</p> <p>(5) a identificação dos perigos com a respectiva avaliação dos riscos;</p> <p>(6) a aplicação de ações corretivas e preventivas a partir dos riscos avaliados;</p> <p>(7) a supervisão permanente das atividades do órgão, de modo a garantir a segurança operacional;</p> <p>(8) o planejamento e a realização periódica de avaliações internas ou auditorias do SGSO, com fins a adequação ao contexto operacional do órgão e a melhoria contínua dos níveis de desempenho da segurança operacional;</p> <p>(9) que o pessoal envolvido com atividades sensíveis para a segurança operacional possua os conhecimentos necessários e compatíveis com às respectivas responsabilidades;</p> <p>(10) a comunicação dos resultados relativos ao desempenho da segurança operacional e o compartilhamento das informações com fins a aprimorar a cultura da segurança operacional do órgão;</p> <p>(11) os registros das ações do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO; e</p> <p>(12) os treinamentos necessários ao funcionamento efetivo do SGSO, com a disseminação das informações relevantes sobre o sistema e a segurança operacional no órgão.</p> <p>(e) O SGSO do órgão deve:</p> <p>(1) ser estabelecido de acordo com a estrutura prevista neste regulamento;</p> <p>(2) ser proporcional ao tamanho da unidade aérea pública e à complexidade de suas operações;</p> <p>(3) ser voltado ao alcance de um nível aceitável de desempenho da segurança operacional;</p> <p>(4) desenvolver, implantar e executar o monitoramento e a mensuração do desempenho de segurança operacional; e</p> <p>(5) ser eficiente na identificação e resolução das suas deficiências</p>	<p>(3) a estrutura organizacional e os responsáveis pela implementação, manutenção e melhoria contínua do sistema;</p> <p>(4) as responsabilidades primárias (accountability) e atribuições de todo o seu pessoal relacionado à implantação e manutenção do SGSO;</p> <p>(5) a identificação dos perigos com a respectiva avaliação dos riscos;</p> <p>(6) a aplicação de ações corretivas e preventivas a partir dos riscos avaliados;</p> <p>(7) a supervisão permanente das atividades do órgão, de modo a garantir a segurança operacional;</p> <p>(8) o planejamento e a realização periódica de avaliações internas ou auditorias do SGSO, com fins a adequação ao contexto operacional do órgão e a melhoria contínua dos níveis de desempenho da segurança operacional;</p> <p>(9) que o pessoal envolvido com atividades sensíveis para a segurança operacional possua os conhecimentos necessários e compatíveis com às respectivas responsabilidades;</p> <p>(10) a comunicação dos resultados relativos ao desempenho da segurança operacional e o compartilhamento das informações com fins a aprimorar a cultura da segurança operacional do órgão;</p> <p>(11) os registros das ações do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO; e</p> <p>(12) os treinamentos necessários ao funcionamento efetivo do SGSO, com a disseminação das informações relevantes sobre o sistema e a segurança operacional no órgão.</p> <p>(e) O SGSO do órgão deve:</p> <p>(1) ser estabelecido de acordo com a estrutura prevista neste regulamento; e</p> <p>(2) ser proporcional ao tamanho da unidade aérea pública e à complexidade de suas operações.</p>
--	--

# Piloto Policial

## RBAC 90 – ANAC - 2015

sistêmicas e que afetam a segurança operacional requerida para execução de suas atividades aéreas.

(f) Sempre que a ANAC considerar que, para manter a adequabilidade de um sistema de gerenciamento de segurança operacional de um órgão, são necessárias revisões, o órgão deve, após ser notificado pela ANAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias dentro do prazo de 30 dias contados a partir da data de notificação por parte da ANAC. Este prazo pode ser prorrogável por mais 30 dias desde que devidamente motivado.

a. Entretanto, se a ANAC considerar que existe algum fator que requer uma ação imediata no interesse da segurança operacional, a ANAC poderá, de forma motivada, determinar uma revisão imediata do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional do órgão.

(g) Cada órgão deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e orientação do pessoal operacional, administrativo e de manutenção, como parte do SGSO.

(h) A ANAC poderá, a qualquer tempo, realizar inspeção no SGSO do órgão.

90.2SGSO - Estrutura do SGSO

(a) A estrutura do SGSO deve ser composta de 4 (quatro) componentes e 12 (doze) elementos, como requisitos mínimos para sua implantação:

(1) Componente 1 - Política e objetivos da segurança operacional:

(i) Elemento 1.1 - Responsabilidade e comprometimento do gestor responsável do órgão;

(ii) Elemento 1.2 - Responsabilidade primária acerca da segurança operacional;

(iii) Elemento 1.3 - Designação do pessoal-chave de segurança operacional;

(iv) Elemento 1.4 - Coordenação do Plano de Resposta à Emergência;

e

(f) Sempre que a ANAC considerar que, para manter a adequabilidade de um sistema de gerenciamento de segurança operacional de um órgão, são necessárias revisões, o órgão deve, após ser notificado pela ANAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias dentro do prazo de 30 dias contados a partir da data de notificação por parte da ANAC. Este prazo pode ser prorrogável por mais 30 dias desde que devidamente motivado.

(1) Entretanto, se a ANAC considerar que existe algum fator que requer uma ação imediata no interesse da segurança operacional, a ANAC poderá, de forma motivada, determinar uma revisão imediata do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional do órgão.

(g) Caso o órgão utilize-se de um programa de acompanhamento e análise de dados de voo como parte de seu SGSO este programa não pode ser utilizado com finalidade punitiva e deve conter salvaguardas adequadas para proteger as fontes dos dados.

(h) Cada órgão deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e orientação do pessoal operacional, como parte do SGSO.

(i) A ANAC poderá, a qualquer tempo, realizar inspeção no SGSO do órgão.

90.2 SGSO - Estrutura do SGSO

(a) A estrutura do SGSO deve ser composta de 4 (quatro) componentes e 12 (doze) elementos, como requisitos mínimos para sua implantação:

(1) Política e objetivos da segurança operacional:

i. Responsabilidade e comprometimento da Alta Autoridade;

ii. Responsabilidade primária acerca da segurança operacional;

iii. Designação do pessoal chave de segurança operacional;

iv. Coordenação do Plano de Resposta à Emergência; e

# Piloto Policial

## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>(v) Elemento 1.5 - Documentação do SGSO</p> <p>(2) Componente 2 - Gerenciamento de riscos à segurança operacional;</p> <p>(i) Elemento 2.1 - Processo de identificação de perigos; e</p> <p>(ii) Elemento 2.2 - Processo de avaliação e controle de riscos.</p> <p>(3) Componente 3 - Garantia da segurança operacional;</p> <p>(i) Elemento 3.1 - Processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;</p> <p>(ii) Elemento 3.2 - Processo de gerenciamento de mudanças; e</p> <p>(iii) Elemento 3.3 - Processo de melhora contínua do SGSO.</p> <p>(4) Componente 4 - Promoção da segurança operacional;</p> <p>(i) Elemento 4.1 - Treinamento e qualificação; e</p> <p>(ii) Elemento 4.2 - Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.</p> <p>90.3SGSO - Política e objetivos de segurança operacional</p> <p>(a) Elemento 1.1 - Responsabilidade e comprometimento do gestor responsável do órgão.</p> <p>(1) O órgão deve definir uma política de segurança operacional que:</p> <p>(i) reflita o compromisso do gestor responsável do órgão com relação à segurança operacional, incluindo a promoção de cultura de segurança operacional;</p> <p>(ii) reflita as diretrizes e intenções globais da unidade aérea pública;</p> <p>(iii) inclua o termo de compromisso para o fornecimento e alocação dos recursos necessários para a implantação da política de segurança operacional;</p> <p>(iv) inclua política para relatos de segurança operacional, assegurando o cunho da não-punibilidade;</p> <p>(v) indique quais são os comportamentos considerados inaceitáveis pelo órgão, bem como as circunstâncias nas quais ações disciplinares não serão aplicadas;</p>	<p>v. Documentação do SGSO</p> <p>(2) Gerenciamento de riscos à segurança operacional;</p> <p>i. Processo de identificação de perigos; e</p> <p>ii. Processo de avaliação e controle de riscos.</p> <p>(3) Garantia da segurança operacional;</p> <p>i. Processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;</p> <p>ii. Processo de gerenciamento de mudanças; e</p> <p>iii. Processo de melhora contínua do SGSO.</p> <p>(4) Promoção da segurança operacional;</p> <p>i. Treinamento e qualificação; e</p> <p>ii. Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.</p> <p>90.3 SGSO - Política e objetivos de segurança operacional</p> <p>(a) Responsabilidade e comprometimento da Alta Autoridade.</p> <p>(1) O órgão deve definir uma política de segurança operacional que:</p> <p>i. reflita o compromisso da Alta Autoridade com relação à segurança operacional, incluindo a promoção de cultura de segurança operacional;</p> <p>ii. inclua o Termo de Compromisso para o fornecimento e alocação dos recursos necessários para a implantação da política de segurança operacional;</p> <p>iii. inclua política para relatos de segurança operacional;</p> <p>iv. indique quais são os comportamentos considerados inaceitáveis pelo órgão, bem como as circunstâncias nas quais ações disciplinares não serão aplicadas;</p>
--	--

<p>(vi) estabeleça padrões operacionais e de cultura justa na unidade aérea pública;</p> <p>(vii) seja aprovada pelo gestor responsável do órgão;</p> <p>(viii) seja dada publicidade na unidade aérea pública; e</p> <p>(ix) seja periodicamente revisada.</p> <p>(2) A política de SGSO deve definir objetivos de segurança operacional tendo como referência o previsto nos parágrafos 90.3 (a) (1) e 90.5(a) SGSO.</p> <p>(3) O órgão deve estabelecer objetivos de segurança operacional, que sejam mensuráveis e alinhados com a política de segurança operacional.</p> <p>(b) Elemento 1.2 - Responsabilidade primária acerca da segurança operacional.</p> <p>(1) O órgão deve:</p> <p>(i) identificar o gestor da unidade aérea pública responsável pela prestação de contas relativas a implementação e a manutenção do SGSO;</p> <p>(ii) definir linhas de prestação de contas sobre segurança operacional em todo o órgão;</p> <p>(iii) identificar as obrigações dos agentes públicos envolvidos no SGSO, incluso a hierarquia de reporte;</p> <p>(iv) publicizar as responsabilidades, obrigações e atribuições do SGSO na unidade aérea pública;</p> <p>(v) possuir pessoal técnico e administrativo suficiente e qualificado para assegurar o nível de desempenho de segurança operacional;</p> <p>(vi) definir os níveis hierárquicos responsáveis por decisões no que tange à tolerabilidade de riscos à segurança operacional.</p> <p>(c) Elemento 1.3 - Designação do pessoal chave de segurança operacional.</p> <p>(1) O órgão deve designar um gestor de segurança operacional responsável pela implantação e manutenção do SGSO;</p> <p>(2) O Gestor de Segurança Operacional - GSO, para o exercício das funções, deve ter:</p> <p>(i) acesso direto ao gestor da unidade aérea pública e ao pessoal do gestor responsável do órgão;</p> <p>(ii) acesso aos dados e às informações relacionadas à segurança</p>	<p>v. seja aprovada pela Alta Autoridade do órgão;</p> <p>vi. seja dada publicidade na unidade aérea pública; e</p> <p>vii. seja periodicamente revisada.</p> <p>(2) A política de SGSO deve definir objetivos tendo como referência o previsto nos parágrafos 90.3 (a) (1) e 90.5(a) SGSO.</p> <p>(b) Responsabilidade primária acerca da segurança operacional.</p> <p>(1) O órgão deve:</p> <p>i. identificar o gestor da unidade aérea pública pela prestação de contas relativas a implementação e a manutenção do SGSO;</p> <p>ii. definir linhas de prestação de contas sobre segurança operacional em todo o órgão;</p> <p>iii. identificar as obrigações dos agentes públicos envolvidos no SGSO, incluso a hierarquia de reporte;</p> <p>iv. publicizar as responsabilidades, obrigações e atribuições do SGSO na unidade aérea pública; e</p> <p>v. definir os níveis hierárquicos responsáveis por decisões no que tange à tolerabilidade de riscos à segurança operacional.</p> <p>(c) Designação do pessoal chave de segurança operacional.</p> <p>(1) O órgão deve nomear um gestor de segurança operacional responsável pela implantação e manutenção do SGSO;</p> <p>(2) O Gestor de Segurança Operacional - GSO, para o exercício das funções, deve ter:</p> <p>i. acesso direto ao gestor da unidade aérea pública e ao pessoal da alta autoridade;</p> <p>ii. acesso aos dados e às informações relacionadas à segurança</p>
--	--



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>operacional do órgão; e (iii) autonomia administrativa para avaliar, auditar e investigar qualquer setor ou processo relacionado ao sistema de segurança operacional do órgão. (3) O Gestor da Unidade Aérea Pública, para o exercício das funções, deve: (i) ser o Comandante, Diretor ou Chefe responsável pela unidade aérea pública; (ii) ser pessoa única e identificável na estrutura organizacional do órgão, com autoridade sobre a condução das operações aéreas; (iii) ter responsabilidade e competência derradeira pela implantação e manutenção do SGSO na unidade aérea pública, independentemente de outras funções. (4) O Gestor Responsável do órgão, para o exercício das funções, deve: (i) ser o Comandante, Diretor ou Chefe responsável pelo órgão; (ii) ser pessoa única e identificável na estrutura organizacional do órgão, com autoridade final sobre a condução das operações aéreas; (iii) ter total controle dos recursos humanos e financeiros requeridos para a condução das operações do órgão, e (iv) ter responsabilidade e competência derradeira pela implantação e manutenção do SGSO em nome do órgão, independentemente de outras funções.</p> <p>(d) Elemento 1.4 - Coordenação do Plano de Resposta à Emergência. (1) O órgão deve estabelecer e manter um plano de resposta as ocorrências aeronáuticas e eventos de segurança operacional relacionadas às operações aéreas da unidade aérea pública. (2) O Plano de Resposta à Emergência deve designar a autoridade responsável, as responsabilidades de cada envolvido e a coordenação de esforços para fazer frente à emergência. (3) O órgão deve assegurar que seu plano de resposta à emergência seja compatível com os planos de resposta à emergência dos demais</p>	<p>operacional do órgão; e iii. autonomia administrativa para avaliar, auditar e investigar qualquer setor ou processo relacionado ao sistema de segurança operacional do órgão.</p> <p>(d) Coordenação do Plano de Resposta à Emergência. (1) O órgão deve estabelecer e manter um plano de resposta ocorrências aeronáuticas relacionadas as operações da unidade aérea pública. (2) O órgão deve assegurar que seu plano de resposta à emergência seja compatível com os planos de resposta à emergência do demais</p>
---	---



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>operadores aéreos e aeroportuários com os quais interage durante suas operações.</p> <p>(e) Elemento 1.5 - Documentação do SGSO.</p> <p>(1) O órgão deve desenvolver e manter atualizada a documentação do SGSO, a conter:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) a política e os objetivos de segurança operacional;</li><li>(ii) os requisitos de segurança operacional do SGSO;</li><li>(iii) os processos e procedimentos do SGSO;</li><li>(iv) as obrigações, responsabilidades e atribuições dos membros do órgão em relação aos processos e procedimentos do SGSO; e</li><li>(v) os registros do SGSO e os respectivos controles necessários para sua identificação, armazenamento, proteção, retenção e descarte.</li></ul> <p>(2) O órgão deve desenvolver e manter atualizado o Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional - MGSO como parte da documentação do SGSO.</p> <p>90.4SGSO - Gerenciamento de riscos à segurança operacional</p> <p>(a) O gerenciamento do risco deve basear-se no processo de identificação, avaliação e controle dos riscos decorrentes de fatores operacionais, administrativos, de manutenção e de tomadas de decisões, no intuito de balancear os riscos (financeiros e operacionais) com os benefícios para cumprimento da missão.</p> <p>(b) O órgão deve utilizar-se do gerenciamento do risco para o cumprimento da missão associada à manutenção da capacidade operacional para futuras operações aéreas da unidade.</p> <p>(c) O processo de gerenciamento dos riscos à segurança operacional adotado pelo órgão deve ser composto das seguintes fases:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) identificação dos perigos;</li><li>(2) análise das causas e consequências dos perigos;</li><li>(3) avaliação dos riscos associados às consequências dos perigos;</li><li>(4) proposição das ações de mitigação, eliminação e controle dos riscos; e</li><li>(5) avaliação da eficiência das ações implementadas.</li></ul> <p>(d) Para a operacionalização do processo de gerenciamento do risco à segurança operacional o órgão deve estabelecer meios capazes de registrar, tratar e monitorar dados e informações relativas aos perigos e riscos, bem como gerar</p>	<p>operadores aéreos e aeroportuários os quais interage durante suas operações.</p> <p>(e) Documentação do SGSO.</p> <p>(1) O órgão deve desenvolver e manter atualizada a documentação do SGSO, a conter:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i. a política e os objetivos de segurança operacional;</li><li>ii. os requisitos de segurança operacional do SGSO;</li><li>iii. os processos e procedimentos do SGSO;</li><li>iv. as obrigações, responsabilidades e atribuições dos membros do órgão em relação aos processos e procedimentos do SGSO; e</li><li>v. os registros do SGSO e os respectivos controles necessários para sua identificação, armazenamento, proteção, retenção e descarte.</li></ul> <p>(2) O órgão deve desenvolver e manter atualizado o Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional - MGSO como parte da documentação do SGSO.</p> <p>90.4 SGSO - Gerenciamento de riscos à segurança operacional</p> <p>(a) O gerenciamento do risco deve basear-se no processo de identificação, avaliação e controle dos riscos decorrentes de fatores operacionais e tomadas de decisões, no intuito de balancear os riscos (financeiros e operacionais) com os benefícios para cumprimento da missão.</p> <p>(b) O órgão deve utilizar-se do gerenciamento do risco para o cumprimento da missão associada à manutenção da capacidade operacional para futuras operações aéreas da unidade.</p>
---	---

<p>relatórios que permitam a avaliação da eficiência do referido processo.</p> <p>(1) Devem ser registrados, tratados e monitorados:</p> <p>(i) perigos e condições latentes identificados no ambiente operacional, de manutenção e administrativo, além das respectivas medidas corretivas e preventivas adotadas pelo órgão para a mitigação e controle dos riscos;</p> <p>(ii) relatos de segurança operacional classificados como mandatórios, voluntários, anônimos ou identificados; e</p> <p>(iii) dados ou informações provenientes de outras fontes que sejam julgadas relevantes para o processo de gerenciamento de risco.</p> <p>(e) Elemento 2.1 - Processo de identificação de perigos:</p> <p>(1) O órgão deve desenvolver e manter processo de identificação de perigos associados às operações aéreas;</p> <p>(2) O processo de identificação de perigos deve ser baseado em uma combinação de métodos reativos, proativos (preventivos e preditivos) a partir de coleta de dados de segurança operacional;</p> <p>(3) o órgão deve acompanhar a evolução de sua operação, de forma que novos perigos sejam identificados.</p> <p>(f) Elemento 2.2 - Processo de avaliação e controle de riscos:</p> <p>(1) O órgão deve desenvolver e manter um processo que assegure a análise, avaliação e controle dos riscos visando atingir o nível aceitável de desempenho da segurança operacional.</p> <p>(2) O gerenciamento do risco é aplicável tanto para o ambiente operacional da unidade aérea pública quanto para atividades administrativas e de manutenção do órgão;</p> <p>(3) Os riscos à segurança operacional, avaliados para cada consequência proveniente dos perigos identificados devem ser analisados em termos de probabilidade e severidade de ocorrência, e considerados de acordo com sua tolerabilidade;</p> <p>(4) O órgão deve definir quem possui autoridade para tomar decisões acerca da tolerabilidade de riscos de segurança operacional nos termos do parágrafo (c), Seção 90.1SGSO;</p> <p>(5) O órgão deve suspender as operações sempre que, depois de adotadas todas as medidas mitigadoras pertinentes, a tolerabilidade dos riscos</p>	<p>(c) Processo de identificação de perigos:</p> <p>(1) O órgão deve desenvolver e manter processo de identificação de perigos associados às operações aéreas.</p> <p>(2) O processo de identificação de perigos deve ser baseado em uma combinação de métodos reativos, proativos (preventivos e preditivos) a partir de coleta de dados de segurança operacional.</p> <p>(d) Processo de avaliação e controle de riscos:</p> <p>(1) O órgão deve desenvolver e manter um processo que assegure a análise, avaliação e controle dos riscos à segurança operacional.</p> <p>(2) O gerenciamento do risco é aplicável para atividades aéreas operacionais e para atividades administrativas do órgão vinculado ao SGSO.</p>
--	--



# Piloto Policial

## RBAC 90 – ANAC - 2015

permanença na condição inaceitável da matriz de risco;  
(g) O órgão deve possuir, conforme aplicável, programas específicos relacionados com o gerenciamento de risco à segurança operacional, tais como: Programas de Vistorias de Segurança Operacional; Programa de Gerenciamento de Recursos de Equipe (Corporate Resources Management (CRM)); Programa de Incursão em Pista; Programa de Transporte de Cargas Perigosas em Aeronaves; Programa de Recuperação de Atitudes Anormais; Programa de Gerenciamento do Risco de Colisão com a Fauna; Programa de Gerenciamento da Fadiga; Programa de Conservação da Audição; Programa de Prevenção ao Foreign Object Damage (FOD); Programa de redução de acidentes aéreos em aproximações e pousos - Approach and Landing Accident Reduction-ALAR); Programa de Interferência de Dispositivos Eletrônicos Portáteis; Maintenance Operations Quality Assurance (MOQA); Programa de Prevenção de Colisão com Balões de Ar Quente não Tripulados; Programa de Prevenção de Colisão com o Solo em Voo Controlado (CFIT); Programa de Acompanhamento de Análise de Dados (PAADV/FOQA); Programa de Treinamento de Evacuação de Emergência (PTEE); Supervisão de Atividades das Empresas Sub-Contratadas de Terceiros, etc.

### 90.5SGSO - Garantia da segurança operacional

(a) O componente da garantia da segurança operacional do órgão deve estabelecer processos relacionados ao monitoramento para alcance dos objetivos da segurança operacional, bem como à manutenção e melhoria contínua do SGSO.

(b) Elemento 3.1 - Processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional.

(1) O órgão deve desenvolver para monitorar e medir o desempenho de segurança operacional do órgão e para validar a efetividade de seus controles de risco à segurança operacional.

(i) O monitoramento e a medição do desempenho da segurança operacional devem apoiar o acompanhamento das metas e indicadores que compõem o nível aceitável de desempenho de segurança operacional no âmbito de atuação do órgão.

(2) O desempenho de segurança operacional do órgão deve ser monitorado e mensurado em relação a indicadores e metas de desempenho de segurança operacional de seu SGSO.

### 90.5 SGSO - Garantia da segurança operacional

(a) Processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional.

(1) O órgão deve desenvolver para monitorar e medir o desempenho de segurança operacional do órgão e para validar a efetividade de seus controles de risco à segurança operacional.

(2) O desempenho de segurança operacional do órgão deve ser monitorado e mensurado em relação a indicadores e metas de desempenho de segurança operacional de seu SGSO.

<p>(c) Elemento 3.2 - Processo de gerenciamento de mudanças. (1) O órgão deve desenvolver e manter um processo de gerenciamento de mudanças que tenha por objetivo promover uma análise prévia dos impactos das mudanças significativas que o órgão pretenda implementar, e recomendar medidas para redução dos eventuais consequências negativas para a manutenção da segurança operacional que delas possam resultar.</p> <p>(d) Elemento 3.3 - Processo de melhoria contínua do SGSO. (1) O órgão deve monitorar e avaliar a efetividade dos processos do SGSO de modo a permitir a melhoria contínua do desempenho global do sistema.</p> <p>90.6SGSO - Promoção da Segurança Operacional (a) Elemento 4.1 - Treinamento e qualificação: (1) O órgão deve promover a segurança operacional através de ações de capacitação que visem o desenvolvimento de competências necessárias aos seus gestores, agentes públicos e colaboradores para a implementação e manutenção do SGSO. (i) O órgão deve elaborar e manter atualizado um programa de capacitação em gerenciamento da segurança operacional, de modo a garantir a manutenção das competências de seus gestores, agentes públicos e colaboradores da unidade aérea pública. (ii) O órgão deve manter registros das ações de capacitação em gerenciamento da segurança operacional. (2) O escopo das ações de capacitação de segurança operacional deve ser apropriado e proporcional à participação de cada indivíduo dentro da unidade aérea pública. (b) Elemento 4.2 - Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional. (1) O órgão deverá elaborar e manter um plano para comunicação e disseminação acerca da segurança operacional – SGSO, que tenha como objetivo: (i) o desenvolvimento e aprimoramento da cultura de segurança</p>	<p>(b) Processo de gerenciamento de mudanças. (1) O órgão deve desenvolver e manter um processo para identificar alterações que podem afetar o nível de desempenho à segurança operacional que podem surgir a partir dessas mudanças.</p> <p>(c) Processo de melhoria contínua do SGSO. (1) O órgão deve monitorar e avaliar a efetividade dos processos do SGSO de modo a permitir a melhoria contínua do desempenho global do sistema.</p> <p>90.6 SGSO - Promoção da Segurança Operacional (a) Treinamento e qualificação: (1) O órgão deve desenvolver programa de treinamento de segurança operacional que promova a qualificação dos agentes públicos, da equipe de terra e de todo aquele que presta algum tipo de suporte à unidade aérea pública, em conformidade com os normativos vigentes do SGSO.</p> <p>(2) O escopo do programa de treinamento de segurança operacional deve ser apropriado à participação de cada indivíduo dentro da unidade aérea pública. (b) Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional. (1) O órgão deve desenvolver e manter meios formais de divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional que:</p>
--	---

<p>operacional; (ii) a conscientização das responsabilidades individuais em relação à segurança operacional; (iii) o estabelecimento de um ambiente não punitivo e favorável uma ampla troca de informações sobre segurança operacional; (iv) a disseminação de boas práticas de segurança operacional; e (v) a divulgação de informações que visem facilitar a implementação e manutenção do SGSO do órgão.</p> <p>90.7SGSO – Qualificação do Gestor de Segurança Operacional-GSO (a) São requisitos para o exercício da função de Gestor de Segurança OperacionalGSO:</p> <p>(1) ser agente público, estar lotado na unidade aérea pública e estar designado formalmente pelo órgão; (2) possuir o curso de Sistema de Gerenciamento de Segurança OperacionalSGSO reconhecido pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. (i) os cursos de Segurança de Voo, curso de Gerenciamento de Segurança Operacional, ou equivalente, ministrados pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) ou Forças Armadas são reconhecidos pela ANAC; (3) ter pelo menos 01 (um) ano de experiência nas operações aéreas especiais de Aviação de Estado estabelecidas neste regulamento;</p> <p>(b) É vedado ao Gestor de Segurança Operacional o acúmulo de outra função que não seja a de função de comandante, copiloto, operador aerotático e mecânico de aeronaves. (c) O órgão deverá informar a ANAC o nome do Gestor de Segurança Operacional</p>	<p>i. garanta que seu pessoal está ciente do SGSO em um grau compatível com as suas posições; ii. transmita informações críticas sobre segurança operacional; iii. explique por que ações específicas de segurança operacional são tomadas; e iv. explique por que procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados.</p> <p>90.7 SGSO – Qualificação do Gestor de Segurança Operacional-GSO (a) São requisitos para o exercício da função de Gestor de Segurança OperacionalGSO:</p> <p>(1) ser agente público do órgão e estar lotado na unidade aérea pública; (2) possuir o curso de Sistema de Gerenciamento de Segurança OperacionalSGSO reconhecido pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;</p> <p>(3) ter pelo menos 01 (um) ano de experiência de trabalho em setor de segurança operacional ou de prevenção de acidentes aeronáuticos; (4) ter pelo menos 01 (um) ano de experiência operacional dentro da unidade aérea pública que irá atuar como GSO.</p>
---	--



## RBAC 90 – ANAC - 2015

<p>em até 30 dias após ato formal de designação.</p> <p>90.8SGSO – Sigilo profissional e proteção à informação no Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional</p> <p>(a) Toda informação prestada em proveito do gerenciamento da segurança operacional e de outras atividades afetas ao SIPAER será espontânea e baseada na garantia legal do uso exclusivo para fins de prevenção.</p> <p>(b) Para efeito desta seção são considerados fontes de informação SIPAER:</p> <p>(1) as gravações das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>(2) as gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;</p> <p>(3) dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências, tais como relatos de segurança operacional;</p> <p>(4) gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;</p> <p>(5) gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos ou transcritos ou extraídos e transcritos;</p> <p>(6) dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados;</p> <p>(7) demais registros usados nas atividades do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.</p> <p>(c) As fontes de informações SIPAER estabelecidas no parágrafo (b) estarão protegidas pelo sigilo processual.</p> <p>(d) A fonte de informações SIPAER estabelecida no parágrafo (b) (3) desta seção encaminhada à ANAC não será utilizada para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos sancionatórios no âmbito desta Agência e não serão fornecidos para o órgão de origem do agente público, para qualquer fim, sendo somente fornecido mediante requisição judicial.</p> <p>90.9SGSO - Disposições transitórias</p> <p>(a) Os órgãos terão até 01 (um) ano, a contar da data da publicação do RBAC 90, para o cumprimento das disposições desta subparte.</p>	<p>90.8 SGSO - Disposições transitórias</p> <p>(a) Os órgãos terão 01 (um) ano, a contar da data da publicação do RBAC 90, para o cumprimento destas disposições.</p>
---	---