

Mensagem aos Leitores

O destaque da 7ª edição desta Carta de Segurança Operacional é o início da terceira fase do projeto SGSO Para Todos, voltado à promoção de ações de difusão da cultura de segurança operacional e de boas práticas de gerenciamento em Organizações de Manutenção, auxiliando-as a planejar e conduzir o processo de implementação do SGSO. Na etapa atual, lançada em agosto, a Agência disponibilizou um [Modelo de Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional](#) e um [Guia Rápido](#) (pag. 02).

Também com a finalidade de proporcionar aos regulados informações e esclarecimentos sobre as normas a serem cumpridas, foram publicados no sítio eletrônico da ANAC [três novos manuais e uma cartilha dedicados a orientar operadores aeroportuários](#) (pag. 05).

Leia ainda sobre a resolução aprovada que permitirá o credenciamento de examinadores sem vínculo com escolas ou empresas aéreas. O edital com as regras deverá ser publicado no próximo mês (pág. 10).

Finalmente, com intuito de contribuir para disseminar os eventos relacionados à aviação civil, a Carta contará, a partir desta edição, com uma coluna fixa com informações sobre cursos, seminários, palestras, dentre outros. (pág. 13).

Boa leitura!



Contato para sugestões, dúvidas e/ou críticas: asipaer@anac.gov.br.

Mais informações em www.anac.gov.br

Nesta Edição

Saiba mais sobre os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST)

pg. 11

Número de *drones* cadastrados ultrapassa 16 mil

pg. 11

Veja quais os eventos previstos para os próximos meses

pg. 13

Agência divulga proposta de nova matriz do transporte aéreo

pg. 09

Praticantes e associações discutem aerodesporto

pg. 8

Cartilha e manuais no site da ANAC orientam operadores aeroportuários

pg. 5

Aeronavegabilidade

Terceira fase do SGSO em Organizações de Manutenção

Empresas têm até 8 de março de 2019 para estar com o Sistema totalmente operacional

Para auxiliar as Organizações de Manutenção (OM) a planejar e conduzir a implementação de seus Sistemas de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO), a ANAC iniciou, em maio de 2016, o projeto “SGSO para Todos”. No último mês de julho, o projeto entrou em sua terceira fase.

O objetivo é a promoção de ações para disseminar boas práticas e a cultura de segurança operacional, dando suporte para que as Organizações certificadas segundo o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 145 (RBAC 145) realizem a implementação do SGSO de forma eficiente e eficaz até o dia 8 de março de 2019. O projeto foi dividido em etapas que estão sendo desenvolvidas gradualmente.

Entenda como o projeto está sendo implementado:

Primeira fase

A primeira fase do projeto “SGSO para Todos” envolveu, inicialmente, a divulgação da iniciativa junto às Organizações de Manutenção. Adicionalmente, para auxiliar na identificação das principais ameaças à segurança operacional, a ANAC incentivou que as empresas compartilhassem, de forma voluntária, informações, dúvidas, sugestões e relatos sobre situações de perigo consideradas relevantes e capazes de representar riscos para manutenção e segurança de voo.

Segunda fase

Na segunda etapa do projeto, iniciada em janeiro deste ano, a ANAC compartilhou as informações coletadas acerca dos perigos apontados pelas Organizações durante a etapa anterior. Essa ação permitiu que outras empresas visualisassem situações que pudessem apresentar potenciais riscos à segurança e buscassem formas para se precaver. Adicionalmente,

com o objetivo de incentivar a conscientização de empresas e de seus funcionários, a ANAC elaborou e distribuiu [cartazes](#) com informações claras e de fácil visualização, divulgando os principais elementos do SGSO capazes de contribuir para a segurança da aviação. Confira os elementos:



Aeronavegabilidade (continuação)

Identificação de perigos	Reportes Voluntários	Mitigação dos Riscos
Tudo aquilo que pode ameaçar a segurança dos passageiros, dos tripulantes e dos colaboradores da Oficina deve ser analisado e reportado.	Aumentam o nível de segurança pelo compartilhamento de informações que possam prevenir acidentes ou incidentes aeronáuticos.	É importante que os riscos identificados e reportados sejam tratados com processos padronizados e definições de medidas para reduzi-los.

Terceira fase

A atual etapa do projeto “SGSO para Todos” foi lançada em agosto, com a produção de um [Guia Rápido para implementação do SGSO em Organizações de Manutenção](#) e do primeiro [modelo do Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional \(MGSO\)](#).

O [Guia Rápido](#) surgiu com a intenção de se tornar mais uma ferramenta para auxiliar as empresas a manter seu foco sobre três aspectos considerados fundamentais no SGSO: o reporte voluntário, a identificação de perigos e o gerenciamento de riscos. O Guia apresenta os quatro passos que a Organização de Manutenção deve seguir para implementar o seu Sistema:

Passo 1 – Adequar o MGSO

Passo 2 – Promover a cultura do SGSO

Passo 3 – Reporte Voluntário

Passo 4 – Realizar reunião do Grupo SGSO

A atual etapa contempla também a elaboração de um [modelo de Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional](#). O documento foi criado em nome de uma empresa fictícia e permite que cada OM atualize o arquivo para incluir as suas respectivas informações. Cabe ressaltar que nem todas as seções do modelo de manual foram elaboradas até o momento e que esse processo continuará sendo desenvolvido pela Agência durante as próximas fases do projeto “SGSO para Todos”. Por isso, por enquanto, é exigido que as Organizações atualizem somente as seguintes partes do manual: “Políticas e Objetivos de Segurança Operacional”, “Níveis Organizacionais de Responsabilidade pela Segurança Operacional”, “Pessoal chave de Segurança Operacional”, “Controle de documentação do SGSO”, “Processos de Identificação de Perigos” e “Controle de Riscos”. Também é

importante destacar que a Organização deverá dar início ao preenchimento do MGSO, mas não precisa enviá-lo à ANAC ainda, pois outras informações serão solicitadas durante as próximas fases do projeto.

Por fim, a terceira etapa do projeto envolveu também a criação da página [SGSO para Organizações de Manutenção](#) no Portal da Agência, que inclui todas as informações e documentos relativos às fases anteriores do projeto. A partir do [Portal da ANAC](#), o conteúdo pode ser acessado da seguinte forma: no menu “Páginas Temáticas”, escolha “Promoção de Segurança Operacional”; em seguida, clique em “Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO)”. O guia rápido e o modelo de manual, além de outros documentos correlatos, estão disponíveis na opção “SGSO Organizações de Manutenção”.



Infraestrutura aeroportuária

Runway Safety oferece informações de suporte para segurança de pista

A fim de oferecer o suporte necessário aos operadores aeroportuários quanto à segurança de pista, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) dedica [página especializada à gestão eficiente de pistas de pouso e decolagem](#). O espaço no portal da ANAC contém, por exemplo, informações atualizadas sobre incursão em pista, excursão e confusão de pista e *hot spots*, além do *Runway Safety Team* (RST, em português, Comitê de Segurança de Pista), entre outros temas de relevância. Em junho de 2017, foi incluído o Guia para Registro e Análise das Ocorrências de Incursão em Pista.

O Guia para Registro e Análise das Ocorrências de Incursão em Pista tem como propósito padronizar o registro das ocorrências de incursão em pista, a classificação da severidade dessas ocorrências e a identificação dos fatores que contribuíram para que elas ocorressem. Por essas razões, a instalação do RST é considerada de fundamental importância para a mitigação de falhas de segurança nas pistas dos aeródromos.

O *Runway Safety Team* é composto por representantes do operador de aeródromo, prestadores de serviços de tráfego aéreo, companhias aéreas ou operadores de aeronaves, pilotos, controladores de tráfego aéreo e qualquer outro grupo com envolvimento direto nas operações de pista. Numa operação aeroportuária, os integrantes do RST funcionam como conselheiros do operador do aeródromo. Cabe ao grupo apontar os problemas potenciais de segurança de pista e recomendar as estratégias capazes de mitigar os riscos identificados.



Espera-se que, com o RST instalado, o aeroporto seja capaz de aumentar o nível de alerta para a segurança operacional da pista de pouso e decolagem, sobretudo em função de sua estrutura multidisciplinar e escopo estritamente focado na segurança.

O [Manual do Runway Safety Team \(RST\)](#) está disponível na página *Runway Safety* no portal da ANAC, bastando, para acessá-la, clicar na seção “Páginas Temáticas” no menu à esquerda do site e, na sequência, no ícone de “Promoção da Segurança Operacional”, à direita. Estão também disponíveis nesse ambiente o [Manual para Prevenção de Incursão em Pista no Aeródromo](#), o [formulário para registro de ocorrência de incursão em pista](#), o [questionário de avaliação do nível de prevenção de incursão em pista do aeródromo](#) e o [relatório de identificação dos fatores contribuintes da incursão em pista](#), entre outros documentos essenciais para a excelência da gestão de *runway safety*.

Infraestrutura aeroportuária

ANAC edita manuais e cartilha para orientação de operadores de aeródromos

Com o objetivo de facilitar a rotina de operadores de aeródromos quanto ao cumprimento de normas e regulamentos relativos a atividades aeroportuárias, a ANAC publicou, em seu sítio eletrônico, três novos manuais e uma cartilha dedicados a orientar sobre normativos e procedimentos para o setor. Em março, foram apresentadas as orientações para a divulgação de [planos de zoneamento de ruído](#); em junho, foi a vez do [Manual de Sistema de Gerenciamento de Pavimentos Aeroportuários \(SGPA\)](#); e em julho, as [orientações para manutenção de áreas verdes](#).

Manual de Sistema de Gerenciamento de Pavimentos Aeroportuários (SGPA)

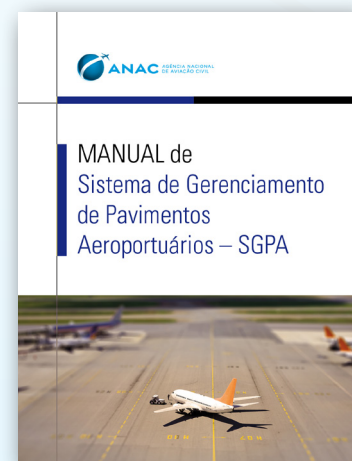
Dedicado aos aeroportos com voos regulares, em especial àqueles com configuração complexa e densidade de tráfego média ou alta, o Manual de Sistema de Gerenciamento de Pavimentos Aeroportuários (SGPA) tem como objetivos descrever os elementos necessários para a efetividade da implantação do sistema, oferecer um guia prático para a instituição de um SGPA e orientar os operadores aeroportuários sobre como cumprir o requisito. O manual não possui natureza normativa e busca tão somente dar suporte à compreensão da norma. As práticas sugeridas devem ser avaliadas conforme as características de cada aeródromo.

Orientações para a Divulgação dos Planos de Zoneamento de Ruído

A publicação com as Orientações para a Divulgação dos Planos de Zoneamento de Ruído procura esclarecer os operadores de aeródromos quanto aos procedimentos e modelos de artefatos a serem implementados para a divulgação dos Planos de Zoneamento de Ruído, obrigação prevista no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 161 (RBAC 161). Além de apresentar em detalhes o conteúdo técnico mínimo esperado para a documentação a ser disponibilizada ao público, no documento a ANAC indica, sugere e recomenda boas práticas a serem adotadas com o propósito de tornar mais eficaz o gerenciamento do ruído aeronáutico.

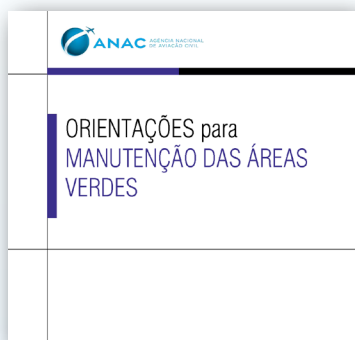
A [cartilha](#), que trata das obrigações gerais de aeródromos Classe I-A (RBAC 153) e AD (RBAC 107), também foi publicada em março deste ano.

As iniciativas contribuem para a aproximação entre a ANAC e seus regulados. Além dos novos manuais, o [Runway Safety](#) pode ser consultado no ícone de promoção de segurança operacional no Portal da ANAC (leia mais nesta página). O objetivo da Agência é fornecer informações de forma clara e precisa aos operadores de aeródromos, a fim de apoiar para o cumprimento adequado de seus requisitos.



Infraestrutura Aeroportuária (continuação)

A divulgação do Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) visa assegurar que seja alcançado seu objetivo primordial: preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas em seu entorno, conforme prevê o parágrafo 161.1(i) do RBAC 161. De acordo com o manual, ao oferecer conhecimento ao público interessado e às autoridades municipais, o PZR contribui para minimizar os efeitos indesejáveis causados pelo transporte aéreo, oferecendo subsídios para a adoção de medidas de controle da ocupação dessas áreas.



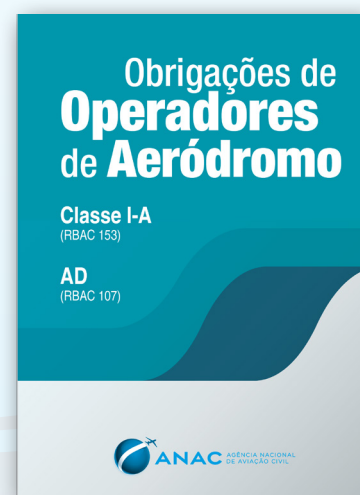
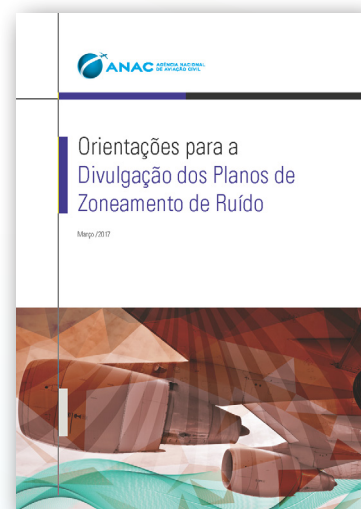
Áreas verdes

Também foram colocadas à disposição dos operadores de aeródromos as Orientações para Manutenção das Áreas Verdes, publicação que traz informações gerais sobre os parâmetros a serem verificados durante inspeções. Em relação a esses requisitos, deverão ser observados critérios quanto à altura da vegetação da área operacional; presença de formigueiros, cupins e outras pragas; além de lixo e entulho em geral, no perímetro do aeródromo. O objetivo é que tais elementos não se configurem como obstáculos que interfiram na visualização dos auxílios visuais e de navegação aérea.

Obrigações de Operadores

A ANAC editou ainda a cartilha Obrigações de Operadores de Aeródromo, reunindo nessa publicação as principais informações de interesse desses agentes, em especial aqueles que operam aeródromos da Classe I-A e AD, cujas obrigações estão previstas nos RBAC 153 e RBAC 107, respectivamente. A cartilha contém orientações gerais, tais como o operador deve informar os dados do responsável pelo aeródromo e como ele deve elaborar e manter atualizado o Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM), conforme as sessões 153.323 e 153.325 do RBAC 153, Emenda 01.

A cartilha ressalta que o operador de aeródromo deve coletar e enviar à ANAC, até o dia 20 de janeiro de cada ano, as informações sobre passageiros processados e número de pousos de aeronaves, conforme item 153.39(h) do RBAC 153. O operador deve ainda estabelecer e implementar o zoneamento de segurança da área patrimonial e operacional em planta do sítio aeroportuário onde estejam demarcados os perímetros patrimonial e operacional, além dos limites as Áreas Controladas (AC) e Áreas Restritas de Segurança (ARS), conforme sessões 107.55 e 107.57 do RBAC 107. O operador deve também atender a outros requisitos dos RBAC 107, RBAC 153 e RBAC 164, mantendo a infraestrutura operacional.



Proposta de PSO-BR em fase final

Os trabalhos do grupo criado para propor a atualização do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), documento com a estruturação e as diretrizes do Programa de Segurança Operacional do Estado brasileiro, estão em fase final. As recomendações deverão ser apresentadas ao Comando da Aeronáutica e à Presidência da ANAC, até o final de setembro.

Em julho passado, a ANAC sediou a 5ª reunião do grupo, com a participação de representantes da Agência e das três unidades do COMAER: o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) e a Assessoria de Segurança Operacional do Controle de Espaço Aéreo (ASOCEA). A missão do grupo é apontar



Integrantes do grupo na última reunião realizada na ANAC.

diretrizes para que as autoridades estabeleçam os processos para gerenciamento da segurança operacional do Estado brasileiro, de forma alinhada com compromissos de acordos internacionais assumidos pelo Brasil.

O PSO consiste em um sistema de gerenciamento voltado ao aprimoramento da capacidade de atuação regulatória e administrativa do Estado sobre a segurança operacional. De acordo com o Anexo 19 da Convenção de Aviação Civil Internacional, cada Estado signatário deve estabelecer seu PSO, compatível com o porte e a complexidade das atividades de aviação civil desenvolvidas sob sua regulação e fiscalização, e voltado ao alcance de um nível aceitável de desempenho da segurança operacional por ele estabelecido. Nesse contexto, o PSO direciona as autoridades de aviação civil a realizarem o monitoramento e mensuração dos resultados alcançados para a segurança operacional com a implementação do Sistema de Supervisão da Segurança Operacional (SSSO).



Programa de Implementação do PSOE-ANAC

No dia 9 agosto, a ANAC lançou, internamente, o Programa de Segurança Operacional Específico da Agência (PSOE-ANAC). O programa foi instituído a fim de concentrar esforços e melhorar os processos da Agência que envolvem a segurança operacional, tendo em vista que o tema foi considerado, por diversas unidades organizacionais, como o mais importante para o

alcance da missão e da visão da ANAC. Durante o lançamento do programa, o Diretor-Presidente da Agência, José Ricardo Botelho, ressaltou que a implementação do PSOE terá todo o suporte institucional necessário e que o programa é essencial para alcançarmos um patamar de referência em segurança operacional. Serão desenvolvidos doze projetos prioritários até 2022.

Aerodesporto

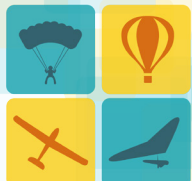
Praticantes e associações discutem nova regulação de aerodesporto

No escopo do Projeto Prioritário Regulação de Aerodesportos, a ANAC realizou, no último dia 19 de julho, em São Paulo, uma reunião participativa com a comunidade aerodesportiva. O evento foi uma iniciativa da equipe responsável pelo projeto, que é patrocinado pelo diretor Ricardo Fenelon Junior, e teve como objetivo abrir espaço para que representantes de associações e aerodesportistas se manifestassem sobre a proposta de revisão regulamentar que está em elaboração na Agência.

Para subsidiar as discussões durante o evento, os 120 inscritos receberam a minuta da nota técnica que apresenta a proposta da ANAC para a nova regulamentação. O prévio conhecimento do material contribuiu para que a reunião fosse mais produtiva, dispensando uma extensa contextualização teórica sobre a regulamentação proposta e proporcionando mais tempo para manifestação dos presentes. Ao todo, foram recebidas cerca de 80 contribuições que estão sendo consideradas na elaboração do documento final que dará suporte à proposta de mudança da legislação atual.



Diretor Ricardo Bezerra em reunião participativa sobre aerodesportos.



Regulação de *Aerodesportos*

O projeto de revisão da regulação do aerodesporto no Brasil considera dois pressupostos básicos: o primeiro deles é garantir a segurança das pessoas não envolvidas nas operações aerodesportivas; o segundo, visa à garantia da segurança do sistema de aviação civil. Além disso, a nova regulação se pauta também por princípios como a difusão dos conhecimentos técnicos da aviação e o respeito às regras de operação, que deverão ser alcançados a partir de um trabalho da Agência com o indispensável apoio de associações de cada modalidade aerodesportiva.

Além de membros da comunidade aerodesportiva brasileira e da equipe do projeto prioritário, estiveram presentes à reunião o Diretor Ricardo Bezerra, o Brigadeiro Luís Ricardo e o Tentente Coronel Ciccacio, ambos do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), o Major Paiva, do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), o Ouvidor da ANAC, Alex Romera, e o Chefe da Assessoria de Articulação com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (ASIPAER), Maurício José Gusman. A reunião aconteceu no auditório do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP).

Transporte Aéreo

Proposta da nova matriz do transporte aéreo é apresentada ao setor

A proposta de uma nova matriz de serviços de transporte aéreo público para o país foi apresentada pela ANAC ao setor da aviação no último dia 6 de julho. No evento, foram expostas as premissas e a proposta de atualização das principais normas que hoje regulamentam o transporte regular e não regular de passageiros e carga no país.

Filosofia - A filosofia do projeto é dar maior racionalidade ao processo de certificação de aeronaves e empresas a partir da unificação de conceitos e adoção de parâmetros internacionais modernos, eliminando serviços que não estejam alinhados à nova concepção, como a Ligação Aérea Sistemática (LAS). Na nova matriz, serão mantidos os serviços de transporte aéreo regular e não regular, distinguidos pelo conceito de operação agendada e operação não agendada, respectivamente.

Certificação - A Agência também estuda a possibilidade de concentrar as certificações de aeronaves sob uma mesma norma, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 119 (RBAC 119). A proposta da nova matriz de transporte aéreo público também incluirá a revisão de normas suplementares, a realização de



Apresentação de proposta da nova matriz no transporte aéreo na Sede da ANAC.

novos estudos sobre a forma de disponibilização dos serviços aéreos e a reavaliação do novo modelo num prazo de 5 anos.

Perspectiva - A expectativa é concluir os trabalhos da primeira fase do projeto até o fim de 2017, para submissão à análise da Diretoria Colegiada a partir de janeiro de 2018. Uma segunda etapa da reestruturação da matriz do transporte aéreo brasileiro, com discussão do modelo de negócios a ser implantado no país, terá início ainda no primeiro semestre do ano que vem.

Participaram da reunião, na sede da Agência em Brasília, representantes de empresas brasileiras de transporte aéreo regular e não regular, da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), das empresas administradoras de aeroportos e de sindicatos e associações de empresas aéreas. Além de representantes de empresas do serviço aéreo de transporte não regular e regular que operam no país, estiveram presentes na reunião da ANAC a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEAA) e Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo (SNETA), entre outras entidades.

Examinador Credenciado

Edital para credenciamento de examinador está em fase final

Com a publicação a Resolução A ANAC da [Resolução nº 444, de 24 de agosto](#), a Agência está na fase final de preparação do edital com as regras do processo seletivo de examinadores credenciados sem vínculos com escolas, centros de treinamento, aeroclubes, operadores de segurança pública ou empresas aéreas mediante aprovação em curso de formação e treinamento prático. O certame prevê o credenciamento de examinadores de diversas regiões do país.

A iniciativa que culminou na publicação da resolução é resultado do Projeto Prioritário “Novo Modelo de Certificação de Pessoal”, patrocinado pelo diretor Juliano Noman, desenvolvido desde fevereiro de 2016

e com previsão de conclusão até dezembro de 2018. “Esse é o primeiro passo em direção ao novo modelo que certamente será mais ágil e eficiente para o pessoal da aviação civil”, informa o patrocinador.

Outras entregas do projeto são a padronização de procedimentos para exame de proficiência, para atuação do instrutor e para sistema de qualidade dos centros de treinamento (RBAC 141), a definição e a implementação de um modelo de contratação de entidades para aplicação de exame teórico, a atualização do banco de questões teóricas e o desenvolvimento de programa de capacitação de pilotos da Agência.

Entrevista com o Diretor, Juliano Noman, patrocinador do projeto “Novo Modelo de Certificação de Pessoal”

Qual a importância dessa resolução da ANAC para a formação dos profissionais da aviação civil?

Essa resolução é a primeira grande entrega do Projeto Prioritário “Novo Modelo de Certificação de Pessoal”, cujo objetivo é aprimorar a certificação dos profissionais de aviação civil, desburocratizando etapas e modernizando normativos de forma a otimizar o processo. Essa iniciativa contribuirá para ampliar o número de examinadores, melhorando, ainda, a distribuição desses profissionais pelo país, ou seja, colocando-os mais próximos dos candidatos aos cheques.



A iniciativa está alinhada à expectativa dos profissionais da aviação civil?

Sim. A iniciativa, aliada a outras ações que estão por vir, vai ao encontro dos interesses dos profissionais da aviação civil, que contarão com um leque maior de examinadores, espalhados pelas diversas regiões do país, evitando ou reduzindo a necessidade de deslocamento dos candidatos para a realização de cheques.

Que outras ações estão previstas para melhorar esse processo de formação dos profissionais da aviação civil?

Ainda estão previstas ações como a padronização dos procedimentos relativos aos exames de proficiência e à atuação dos instrutores, a edição de instrução para sistema de qualidade dos centros de treinamento, a capacitação dos servidores da ANAC em relação aos novos procedimentos, a contratação de entidades para aplicação de exames teóricos, a atualização do banco de questões teóricas, com definição de conteúdo e modelos de cada prova, e o desenvolvimento de um programa de capacitação dos pilotos.

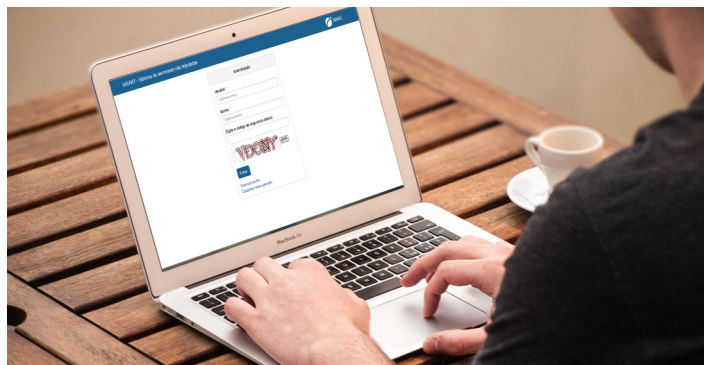
Notas

SISANT ultrapassa 16 mil *drones* cadastrados em agosto

Desde que foi lançado, em 2 de maio de 2017, o [Sistema de Aeronaves não Tripuladas](#) (SISANT) recebeu 16.567 cadastros de *drones*, dos quais a maioria, 10.214, são de uso recreativo, e 6.363, de uso profissional. No ranking dos estados com maior número de aeronaves não tripuladas cadastradas estão São Paulo, com 5.926, Rio de Janeiro, com 1.891, e Minas Gerais, com 1.519.

O cadastramento no SISANT é obrigatório para *drones* com peso de decolagem maior que 250g e 25kg cujas operações (recreativas ou não) não se deem além da linha de visada visual ou acima de 400 pés. A certidão emitida após o cadastro é um documento a ser portado em todas as operações. Por essa razão, se você ainda não cadastrou o seu, leia abaixo como fazer isso.

Em tempo - As aeronaves não tripuladas com operações acima de 400 pés em relação ao nível do solo



Sistema de Aeronave Não Tripuladas (SISANT)

ou além da linha de visada visual precisam ser registradas na Agência (receberão um Certificado de Aeronavegabilidade) e identificadas com sua marca de nacionalidade de matrícula, assim como as aeronaves não tripuladas com peso máximo de decolagem superior a 25 kg.

Leia mais sobre o assunto na [página temática da ANAC sobre Drones](#).

Você conhece os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST)?

Os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST) resultam da diretriz do Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE-ANAC) de desenvolver iniciativas, em conjunto com a indústria da aviação civil, para o compartilhamento de dados e informações a fim de aprimorar os processos de garantia da segurança operacional.

O objetivo desses grupos é, juntamente com os Provedores de Serviço de Aviação Civil (PSAC) e com a comunidade de aviação civil, concentrar esforços para que a aviação brasileira equipare-se ao nível das regiões mais seguras do mundo.

O BAST é constituído por subgrupos voltados à segurança operacional da aviação comercial (BCAST), de helicópteros (BHEST), da aviação geral (BGAST) e de infraestrutura aeroportuária (BAIST).

Para conhecer mais sobre cada um deles, consulte o site da ANAC, www.anac.gov.br, clique em Promoção da Segurança Operacional (menu inferior à direita) e entre nos Grupos Brasileiros de Segurança Operacional (BAST), ou [acesse a página da ANAC sobre o BAST](#).

Material educativo

Os grupos disponibilizam materiais educativos como parte das iniciativas de cultura e educação e com foco na segurança operacional. Em março último, o BGAST publicou na página o filme “Falha de motor em voo: do problema ao pouso”, produzido e cedido pela COPA-Canadian Owners and Pilots Association e pelo Air Safety Institute da AOPA/EUA. A tradução foi realizada pela equipe do blog Para ser Piloto. Assista o vídeo clicando no link abaixo: youtu.be/xWmwStnDX6A

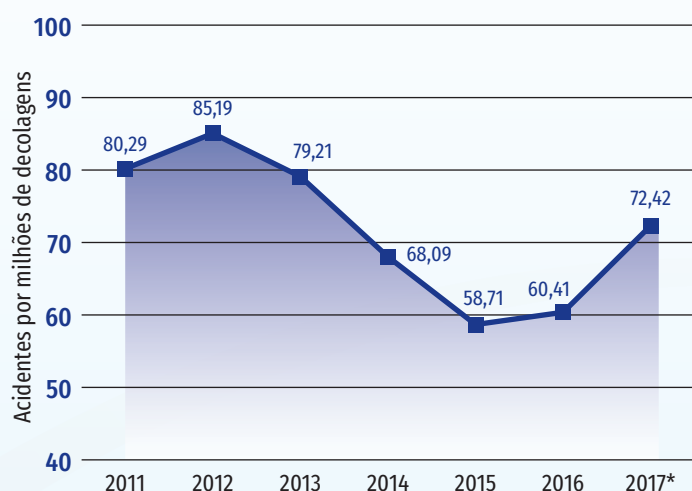
Dados

Dados Sobre Desempenho de Segurança

Indicadores de desempenho de segurança operacional de acompanhamento prioritário da Agência, de acordo com a Instrução Normativa nº 91, de 5 de novembro de 2015, e a Portaria nº 215, de 4 de fevereiro de 2016.

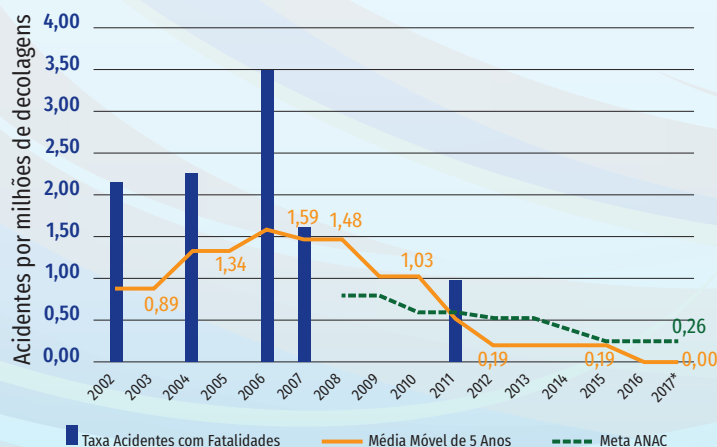
Indicador 1 – Taxa de Acidentes: expressa a relação entre o número total de acidentes da aviação civil brasileira para cada milhão de decolagens registradas.

Taxa de Acidentes Totais da Aviação Civil Brasileira



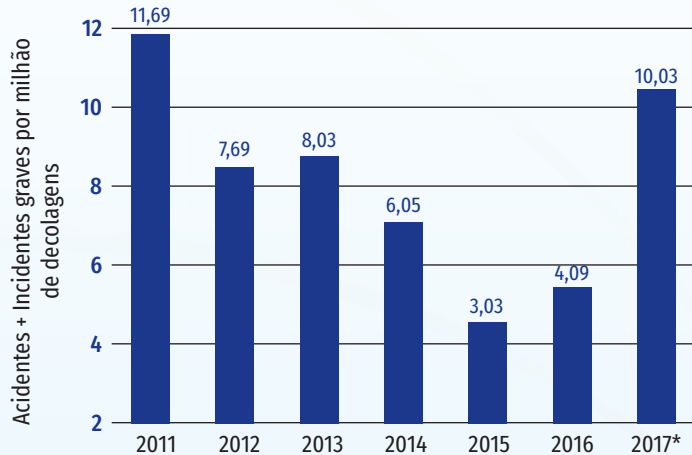
Indicador 2 – Taxa de Acidentes com Fatalidade na Aviação Regular: trata-se da média móvel dos últimos cinco anos do número de acidentes com fatalidade registrados por empresas brasileiras em voos regulares por cada milhão de decolagens registradas.

Taxa de Acidentes com Fatalidade - Aviação Regular



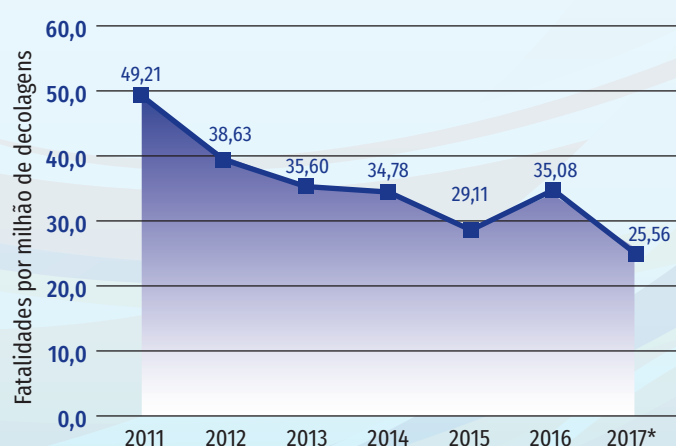
Indicador 3 – Acidentes + Incidentes Graves na Aviação Regular: expressa a relação entre a soma de acidentes e incidentes graves ocorridos na aviação regular por cada milhão de decolagens registradas.

Taxa de Acidentes + Incidentes Graves na Aviação Regular



Indicador 4 – Taxa de Fatalidade: expressa a relação entre o número total de fatalidades registradas em decorrência direta de acidentes na aviação civil brasileira por milhão de decolagens registradas.

Taxa de Fatalidades na Aviação Civil Brasileira



* para o ano de 2017 foram contabilizados os valores até o final do mês de julho.

Eventos

Quer saber sobre eventos previstos?

Esta seção tem como objetivo indicar eventos mensais previstos. Não deixe de consultá-la regularmente, pois é constantemente atualizada. Acesse a [página de eventos no portal da ANAC](#).

Setembro/2017

ENCONTRO DE SEGURANÇA OPERACIONAL ETAPA PORTO ALEGRE

Data: 13 de setembro de 2017

Horário: 9h às 17h30

Local: Auditório da ANAC Porto Alegre

Público externo: inscrição pelo [Portal de Capacitação](#)

FORMAÇÃO DE FACILITADORES DA APRENDIZAGEM

Data: 21 a 25 de setembro de 2017

Horário: 8h às 17h

Local: ANAC Sede São Paulo

Público interno e externo: inscrição pelo [Portal de Capacitação](#)

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Data: 25 a 29 de setembro de 2017

Horário: 9h às 18h

Local: Auditório do Aeroporto Internacional de Manaus

Público interno e externo: inscrição pelo [Portal de Capacitação](#)

CURSO DE SGSO – ETAPA GOIÂNIA

Data: 25 a 29 de setembro de 2017

Horário: 8h às 17h30

Local: Faculdade Ítalo Bologna

Público externo: inscrição pelo [Portal de Capacitação](#)

WORKSHOP DE ATUALIZAÇÃO DOS EXAMINADORES CREDENCIADOS DE PROFICIÊNCIA LINGÜÍSTICA

Data: 26 a 29 de setembro de 2017

Horário: 9h às 17h30

Local: Auditório da ANAC em São José dos Campos (SP)

Público: evento restrito aos servidores da ANAC e aos examinadores credenciados de proficiência linguística

SEMINÁRIO TÉCNICO DE AERONAVAGABILIDADE ETAPA BELO HORIZONTE

Data: 27 e 28 de setembro de 2017

Horário: 9h às 17h30

Local: a confirmar

Público externo: inscrição pelo [Portal de Capacitação](#)

SIMPÓSIO COMEMORATIVO ANAC-ICEA: 10 ANOS DA IMPLEMENTAÇÃO DO REQUISITOS DA PROFICIÊNCIA LINGÜÍSTICA NO BRASIL

Data: 27 e 28 de setembro de 2017

Horário: 9h às 17h30

Local: Auditório do ICEA em São José dos Campos (SP)

Público misto: inscrição pelo [Portal de Capacitação](#)

Outubro/2017

WORKSHOP ON THE IMPLEMENTATION OF OPERATIONAL AND COMPATIBILITY PROCEDURES TO AERODROME CERTIFICATION

Data: 09 a 11 de outubro de 2017

Horário: das 08h30 às 17h30

Local: a definir

Público: evento restrito ao Grupo de Trabalho ICAO e ANAC

REUNIÃO CONJUNTA DA FORÇA TAREFA SOBRE MEDIDAS BASEADAS EM MERCADO DO COMITÊ DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DA AVIAÇÃO (GMTF / CAEP) E FORÇA-TAREFA SOBRE COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS (AFTF)

Data: 23 a 27 de outubro de 2017

Horário: das 08h às 19h

Local: a definir

Público: evento restrito ao Grupo de Trabalho ICAO e ANAC

SEMINÁRIO TÉCNICO DE AERONAVEGABILIDADE – ETAPA MATO GROSSO

Data: 25 e 26 de outubro de 2017

Horário: 9h às 17h30

Local: Auditório da INFRAERO no Aeroporto Internacional de Cuiabá.

Público externo: Inscrição pelo [Portal de Capacitação](#)

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

**Produção: Assessoria de Comunicação Social - ASCOM
e Assessoria de Articulação com o SIPAER - ASIPAER**
Sugestões, dúvidas e críticas: asipaer@anac.gov.br
Mais informações em www.anac.gov.br

“As opiniões emitidas em artigos desta publicação são de exclusiva e de inteira responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista da ANAC.”