

**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA**



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE  
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

**NSCA 3-7**

**RESPONSABILIDADES DOS OPERADORES DE  
AERONAVES EM CASO DE ACIDENTE E  
INCIDENTE AERONÁUTICO E DE OCORRÊNCIA  
DE SOLO**

**2008**



**MINISTÉRIO DA DEFESA**  
**COMANDO DA AERONÁUTICA**  
**CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS**



**INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE**  
**ACIDENTES AERONÁUTICOS**

**NSCA 3-7**

**RESPONSABILIDADES DOS OPERADORES DE**  
**AERONAVES EM CASO DE ACIDENTE E**  
**INCIDENTE AERONÁUTICO E DE OCORRÊNCIA**  
**DE SOLO**

**2008**





**MINISTÉRIO DA DEFESA  
COMANDO DA AERONÁUTICA  
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA**

PORTARIA EMAER Nº 63/CEN, DE 31 DE OUTUBRO DE 2008.

Aprova a reedição da NSCA 3-7, que dispõe sobre as Responsabilidades dos Operadores de Aeronaves em Caso de Acidente e Incidente Aeronáutico e de Ocorrência de Solo.

**O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA**, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 147, incisos II e III, da RICA 20-36, Regimento Interno do Comando da Aeronáutica, aprovado pela Portaria nº 1.220/GC3, de 30 de novembro de 2004, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da NSCA 3-7 “RESPONSABILIDADES DOS OPERADORES DE AERONAVES EM CASO DE ACIDENTE E INCIDENTE AERONÁUTICO E DE OCORRÊNCIA DE SOLO”.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 9/EMAER, de 29 de janeiro de 1996 que aprovou a NSMA 3-7 “Responsabilidades dos Operadores de Aeronaves em Caso de Acidente e de Incidente Aeronáutico e Ocorrência de Solo”.

  
Ten Brig Ar PAULO ROBERTO RÖHRIG DE BRITO  
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica



## SUMÁRIO

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES .....</b>                            | <b>7</b>  |
| 1.1 FINALIDADE .....   | 7         |
| 1.2 OBJETIVO .....   | 7         |
| 1.3 ÂMBITO.....  | 7         |
| 1.4 CONCEITUAÇÃO.....  | 7         |
| <b>2 RESPONSABILIDADE DO OPERADOR .....</b>                        | <b>8</b>  |
| 2.1 NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA .....                                | 8         |
| 2.2 FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES PARA A INVESTIGAÇÃO .....          | 8         |
| 2.3 TRATAMENTO DOS BENS, DOS DESTROÇOS E DO LOCAL DA OCORRÊNCIA .. | 8         |
| 2.4 COMUNICAÇÃO AOS FAMILIARES E AO PÚBLICO .....                  | 8         |
| 2.5 TRANSPORTE DE SOBREVIVENTES.....                               | 8         |
| 2.6 DESTINAÇÃO DE RESTOS MORTAIS.....                              | 8         |
| 2.7 TREINAMENTO DE PESSOAL.....                                    | 9         |
| 2.8 DIVULGAÇÃO DE ENSINAMENTOS .....                               | 9         |
| 2.9 RESSARCIMENTO DE DANOS .....                                   | 9         |
| 2.10 REMOÇÃO DA AERONAVE .....                                     | 9         |
| <b>3 DISPOSIÇÕES FINAIS.....</b>                                   | <b>10</b> |
| <b>REFERÊNCIAS.....</b>  | <b>11</b> |



## **1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

### **1.1 FINALIDADE**

Complementar, de forma específica, o estabelecido na legislação aeronáutica quanto à responsabilidade do operador em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico e ocorrência de solo.

### **1.2 OBJETIVO**

Orientar o operador da aeronave envolvida em um acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo quanto às suas responsabilidades.

### **1.3 ÂMBITO**

**1.3.1** Esta NSCA é de observância obrigatória por todo operador de aeronave envolvida em acidente aeronáutico, incidente aeronáutico e ocorrência de solo em território brasileiro.

**1.3.2** O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos encoraja a crítica a esta NSCA, objetivando a obtenção de dados e elementos necessários ao aprimoramento das normas reguladoras do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

### **1.4 CONCEITUAÇÃO**

**OPERADOR DE AERONAVE** - É a pessoa, física ou jurídica, proprietária ou não, que a utilize legitimamente, com fins lucrativos ou não.

## **2 RESPONSABILIDADE DO OPERADOR**

### **2.1 NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA**

**2.1.1** É compulsória a notificação, pelo operador, de todas as ocorrências que envolvam aeronaves cuja operação está sob sua responsabilidade. As ocorrências abrangem os acidentes aeronáuticos, os incidentes aeronáuticos e as ocorrências de solo.

**2.1.2** Os procedimentos para a notificação de ocorrências estão estabelecidos na NSCA 3-5 “Notificação e Confirmação de Ocorrências”.

### **2.2 FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES PARA A INVESTIGAÇÃO**

A prestação de informações de qualquer natureza solicitada pelo responsável pela investigação SIPAER, sob a forma de declaração, dados, documentação específica, ou qualquer outro meio disponível e necessário aos trabalhos de investigação.

### **2.3 TRATAMENTO DOS BENS, DOS DESTROÇOS E DO LOCAL DA OCORRÊNCIA**

**2.3.1** A guarda da aeronave ou de seus destroços no local da ocorrência visando à preservação de indícios, em coordenação com os órgãos policiais.

**2.3.2** A guarda dos bens transportados na aeronave ou pertencentes a terceiros fora dela que tenham sofrido conseqüências da ocorrência.

**2.3.3** A remoção dos bens e destroços e a higienização do local, bem como dos bens e destroços, de modo a evitar prejuízos à natureza, à segurança, à saúde, ou à propriedade de outrem ou da coletividade, após a liberação pelos responsáveis pela investigação SIPAER ou pela investigação policial.

### **2.4 COMUNICAÇÃO AOS FAMILIARES E AO PÚBLICO**

A comunicação da ocorrência do acidente diretamente aos familiares das vítimas e ao público em geral, bem como a divulgação da relação de pessoas embarcadas. A veiculação das informações a respeito da condução da investigação é de responsabilidade da correspondente Comissão de Investigação do Acidente Aeronáutico.

### **2.5 TRANSPORTE DE SOBREVIVENTES**

O transporte de sobreviventes ao destino a que se propunham por ocasião do acidente, ou a local que ofereça as condições exigidas para o adequado tratamento dos mesmos.

### **2.6 DESTINAÇÃO DE RESTOS MORTAIS**

O transporte ou a providência para o transporte dos restos mortais de vítima do acidente, embarcadas ou não, ao local desejado pelos responsáveis pelo sepultamento, observadas as normas técnicas e demais preceitos legais previstos para tal.

## **2.7 TREINAMENTO DE PESSOAL**

O treinamento e aperfeiçoamento dos tripulantes, quanto à ação e atitudes após o acidente, até a chegada da equipe de resgate e salvamento, que se destinem à preservação de indícios que sejam importantes para a investigação SIPAER, tais como a desativação do CVR e a preservação dos destroços.

## **2.8 DIVULGAÇÃO DE ENSINAMENTOS**

A divulgação a outros operadores de mesmo equipamento ou similar ao tipo de operação, e aos demais órgãos que tenham interesse nos ensinamentos decorrentes da ocorrência e suas conseqüências.

## **2.9 RESSARCIMENTO DE DANOS**

O ressarcimento de danos decorrentes de ocorrência com aeronave é estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica, Código Civil e legislação pertinente. Especificamente para o COMAER aplicar-se-á a Portaria nº 906/GC6, de 14 de setembro de 2006. No âmbito das demais Forças Armadas e instituições governamentais aplicar-se-á a legislação própria.

## **2.10 REMOÇÃO DA AERONAVE**

**2.10.1** A remoção da aeronave, de seus destroços, ou objetos por ela transportados, quando o acidente estiver circunscrito ao sítio aeroportuário, respeitadas as restrições do item 3.1.

**2.10.2** Visando restabelecer a segurança das operações aéreas, caberá à administração responsável pelo aeródromo realizar a remoção prevista no item anterior, sempre que o operador não disponha dos meios para realizá-la, devendo, para tal procedimento, ser levada em consideração a preservação do objeto da remoção, dentre outros aspectos, para fins da investigação SIPAER.

### **3 DISPOSIÇÕES FINAIS**

**3.1** Exceto para salvar vidas, atender pessoas vitimadas, restaurar a segurança da operação ou preservar a propriedade de terceiros, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços, ou objetos por ela transportados, poderão ser removidos sem que tenham sido liberados pelo responsável pela investigação SIPAER.

**3.2** Caberá ao operador providenciar para que toda a aeronave brasileira mantenha a bordo um exemplar desta NSCA.

**3.3** Os casos não previstos nesta NSCA serão resolvidos pelo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. *Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986* - Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

\_\_\_\_\_. *Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005* – Cria a Agência Nacional de Aviação Civil e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. *Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999*. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

\_\_\_\_\_. *Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982*. Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e dá outras providências.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Regulamento do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos: ROCA 21-48*. [Brasília-DF], 2006.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Conceituação de Vocábulo, Expressões e Siglas de uso no SIPAER: NSCA 3-1*. [Brasília-DF], 2008.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo: NSCA 3-4*. [Brasília-DF], 2008.

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Investigação de Acidente Aeronáutico, Incidente Aeronáutico e Ocorrência de Solo: NSCA 3-6*. [Brasília-DF], 2008.