

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



INSPEÇÃO

MCA 121-5

**MANUAL DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA
OPERACIONAL E DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO
CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA
NO SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
BRASILEIRO**

2021

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO



INSPEÇÃO

MCA 121-5

**MANUAL DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA
OPERACIONAL E DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO
CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA
NO SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
BRASILEIRO**

2021



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
GABINETE DO COMANDANTE DA AERONÁUTICA

PORTARIA GABAER Nº 164/GC3, DE 15 DE OUTUBRO DE 2021.

Aprova o Manual que dispõe sobre a Inspeção de Segurança Operacional e de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita no Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

O CHEFE DO GABINETE DO COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso de suas atribuições e de conformidade com o previsto no Parágrafo único do art. 2º do ROCA 21-81 “Regulamento da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo”, aprovado pela Portaria GABAER nº 143/GC3, de 9 de setembro de 2021 e considerando o que consta do Processo nº 67004.000395/2021-14, procedente da Assessoria de Segurança operacional do Controle do Espaço Aéreo, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição do MCA 121-5 “Manual de Inspeção de Segurança Operacional e de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita no Controle do Espaço Aéreo Brasileiro”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revogam-se as seguintes Portarias:

I - Portaria nº 5/ASOCEA, de 9 de julho de 2010, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 179, de 24 de setembro de 2010;

II - Portaria nº 6/ASOCEA, de 6 de abril de 2011, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 79, de 27 de abril de 2011;

III - Portaria nº 9/ASOCEA, de 25 de agosto de 2011, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 237, de 15 de dezembro de 2011;

IV - Portaria nº 12/DINSP, de 23 de abril de 2019, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 73, de 3 de maio de 2019; e

V - Portaria ASOCEA nº 37/VCH, de 24 de maio de 2019, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 155, de 2 de setembro de 2019.

Maj Brig Ar ARY SOARES MESQUITA
Chefe do GABAER

(Publicado no BCA nº193, de 20 de outubro de 2021)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	11
1.1 <u>FINALIDADE</u>	11
1.2 <u>ÂMBITO</u>	11
1.3 <u>CONCEITUAÇÕES</u>	11
1.4 <u>ABREVIATURAS</u>	22
2 PRINCÍPIOS DA INSPEÇÃO	25
2.1 <u>GENERALIDADES</u>	25
2.2 <u>O USO DOS PRINCÍPIOS EM SUPORTE À DECISÃO</u>	27
3 ELEMENTOS CRÍTICOS	29
3.1 <u>ELEMENTOS CRÍTICOS (EC)</u>	29
4 PROGRAMAÇÃO E CONTROLE DAS INSPEÇÕES	31
4.1 <u>PLANO ANUAL DE INSPEÇÕES</u>	31
4.2 <u>CONTROLE E ESCALA DOS INSPCEA</u>	31
5 PROCEDIMENTOS DA INSPEÇÃO REGULAR	33
5.1 <u>RESPONSABILIDADES DA ASOCEA</u>	33
5.2 <u>ATIVIDADES DA FASE DE PRÉ-INSPEÇÃO</u>	33
5.3 <u>ATIVIDADES DA FASE DE INSPEÇÃO LOCAL</u>	36
5.4 <u>ATIVIDADES DA FASE DE PÓS-INSPEÇÃO</u>	39
6 PROCEDIMENTOS DA INSPEÇÃO SISTÊMICA	41
6.1 <u>ATIVIDADES DA FASE DE PRÉ-INSPEÇÃO</u>	41
6.2 <u>ATIVIDADES DA FASE DE INSPEÇÃO LOCAL</u>	41
6.3 <u>ATIVIDADES DA FASE DE PÓS-INSPEÇÃO</u>	42
7 PROCEDIMENTOS DA INSPEÇÃO DE SEGUIMENTO	43
7.1 <u>ATIVIDADES DA FASE DE PRÉ-INSPEÇÃO</u>	43
7.2 <u>ATIVIDADES DA FASE DE INSPEÇÃO LOCAL</u>	43
7.3 <u>ATIVIDADES DA FASE DE PÓS-INSPEÇÃO</u>	44
8 PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO	45
8.1 <u>APLICAÇÃO DOS PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO</u>	45
8.2 <u>PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO VIGENTES</u>	45
8.3 <u>CONTEÚDO DO PROTOCOLO DE INSPEÇÃO</u>	46
8.4 <u>EVIDÊNCIAS</u>	47
9 FICHA DE NÃO CONFORMIDADE	48
9.1 <u>IDENTIFICAÇÃO DA NÃO CONFORMIDADE</u>	48
9.2 <u>RECOMENDAÇÕES</u>	48
9.3 <u>PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO DE NÃO CONFORMIDADE</u>	48
10 AVALIAÇÃO DO RISCO E DO IMPACTO NA SEGURANÇA	50
10.1 <u>INFORMAÇÕES GERAIS</u>	50
10.2 <u>FATOR SEVERIDADE</u>	50

10.3 FATOR PROBABILIDADE	51
10.4 IMPACTO NA SEGURANÇA	53
11 RELATO DE POSSÍVEL INFRAÇÃO	56
12 RELATÓRIO DE INSPEÇÃO	58
12.1 RELATÓRIO DA INSPEÇÃO REGULAR	58
12.2 RELATÓRIO DA INSPEÇÃO SISTÊMICA	59
12.3 RELATÓRIO DA INSPEÇÃO DE SEGUIMENTO	60
12.4 RELATÓRIO DA INSPEÇÃO ESPECÍFICA	61
12.5 TRAMITAÇÃO DOS RELATÓRIOS DE INSPEÇÃO DEPOIS DE CONCLUÍDA A INSPEÇÃO	61
13 PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS	62
14 CONTROLE DE QUALIDADE DOS REGISTROS DAS INSPEÇÕES	65
14.1 FINALIDADE	65
14.2 INSPCEA MEMBRO DE EQUIPE DE INSPEÇÃO	65
14.3 CHEFE DE EQUIPE DE INSPEÇÃO	66
14.4 DIVISÃO DE INSPEÇÕES DA ASOCEA	67
15. FICHA DE CRÍTICAS DO INSPETOR E DA ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA	68
.....	68
16 NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO AO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA	69
16.1 NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO	69
16.2 RESPONSABILIDADES DO PROVEDOR DE SERVIÇOS	69
16.3 FICHA INFORMATIVA DA SEÇÃO DE ACOMPANHAMENTO DE PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS (FISPAC)	69
16.4 RESPONSABILIDADES DA ASOCEA	70
17 CONSELHO DE INSPETORES	71
17.1 OBJETIVO	71
17.2 COMPOSIÇÃO	71
17.3 REUNIÃO DO CONSELHO	71
18 RELATÓRIOS DE ANÁLISE DE DESEMPENHO	72
19 CIRCULAR DE INSPEÇÃO	73
19.1 OBJETIVO	73
19.2 MODIFICAÇÃO	73
20 SEGURANÇA E SIGILO DAS INFORMAÇÕES	74
20.1 TRANSPARÊNCIA LIMITADA	74
20.2 CLASSIFICAÇÃO DA INFORMAÇÃO QUANTO AO GRAU DE SIGILO	74
20.3 SISTEMA INFORMATIZADO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO	74
20.4 AMEAÇA CIBERNÉTICA	74
21 DIVULGAÇÃO E TRANSPARÊNCIA	75
21.1 SÍTIOS DA ASOCEA	75
22 DISPOSIÇÕES FINAIS	76
REFERÊNCIAS	77

Anexo A - Tabela do Plano Anual de Inspeções	80
Anexo B - Lista de Verificação da ASOCEA	81
Anexo C - Comunicação de Inspeção	82
Anexo D - Planejamento de Inspeção Sistêmica	83
Anexo E - Lista de Verificação do Chefe de Equipe	84
Anexo F - Lista de Verificação de Membro da Equipe	86
Anexo G - Ficha Informativa da Seção de Acompanhamento de Plano de Ações Corretivas (FISPAC)	88
Anexo H - Relato de Possível Infração	90
Anexo I - Ficha de Não Conformidade Preenchida	93
Anexo J - Ficha Ações Corretivas Pendentes (FACP)	95
Anexo K - Protocolo de Inspeção	97
Anexo L - Formulário de Incorreções do Relatório - FORM	99
Anexo M - Avaliação do IS	101
Anexo N - Relatório de Inspeção	107
Anexo O - Errata	111
Anexo P - Pedido de Reconsideração de Não Conformidade	112
Anexo Q - Notificação de Infração	113
Anexo R - Ficha de Ação Corretiva	114
ÍNDICE	115

PREFÁCIO

Sob a ótica dos oito elementos críticos de um sistema de vigilância, após o estado autorizar uma organização ou um profissional a desempenhar atividades de interesse do controle do espaço aéreo na prestação de Serviços de Navegação Aérea, faz-se necessário o estabelecimento de uma rotina de verificações periódicas para avaliar se aquela organização ou aquele profissional mantém a competência que comprovou possuir, antes de iniciar a prestação dos serviços. Trata-se do elemento crítico que versa sobre as ações de vigilância da segurança operacional e da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita por parte do estado.

A ICA 121-13 (Inspeções de Segurança Operacional e de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro) define as linhas mestras do processo de inspeção gerenciado pela ASOCEA. No entanto, os inspetores do Controle do Espaço Aéreo (INSPCEA) necessitam de orientações específicas e detalhadas sobre como devem cumprir com suas obrigações, ao avaliar um Provedor de Serviços de Navegação Aérea, nos diferentes tipos de inspeção.

Tais orientações devem estar em consonância com os princípios do processo de inspeção, que precisam ser absorvidos pelo inspetor, pautando e orientando suas decisões em todas as fases de uma inspeção.

Reveste-se, também, de fundamental importância a busca pela padronização nos procedimentos de identificação do impacto na segurança decorrente de cada não conformidade, uniformizando os critérios para a definição dos prazos máximos que devem ser cumpridos pelos inspecionados para o restabelecimento da situação de conformidade e proporcionando uma referência para o planejamento dos gestores das organizações envolvidas com a solução dessas deficiências.

Com foco nesses objetivos, foi elaborado o presente Manual, sistematizando as tarefas de vigilância dos Serviços de Navegação Aérea e subsidiando a permanente evolução dos níveis da segurança praticada pelos componentes do SISCEAB.

Em prosseguimento ao aperfeiçoamento do processo de inspeção desta Assessoria, em 2021, ocorreu uma revisão deste Manual, sendo inseridos os conceitos e padronizações aprovados e sedimentados, principalmente por meio das circulares de inspeção, bem como ficou definido a necessidade de ser extraído todo o processo de instrução, treinamento e capacitação desta Assessoria para um manual exclusivo, devido a evolução substancial desta área no decorrer dos anos.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

O presente Manual tem por finalidade estabelecer os procedimentos, diretrizes e orientações para os Inspectores do Controle do Espaço Aéreo (INSPCEA) no desempenho de suas tarefas, na atividade de inspeção de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1.2 ÂMBITO

Este Manual aplica-se à ASOCEA, aos Provedores de Serviços de Navegação Aérea (PSNA), aos Inspectores de Controle do Espaço Aéreo (INSPCEA) e às Organizações do COMAER que contribuem para o Sistema, com a formação, a capacitação e o treinamento de pessoal, com a avaliação psicofísica dos profissionais que atuam no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

1.3 CONCEITUAÇÕES

Os termos empregados neste Manual são de uso corrente no Comando da Aeronáutica, na ICA 121-13 “Inspeções de Segurança Operacional e de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro” e similares aos que se encontram nos Anexos à Convenção de Chicago e em outros documentos da OACI.

1.3.1 AÇÃO CORRETIVA

Medida ou um conjunto de medidas adotadas pela organização inspecionada que visa a correção da não conformidade.

1.3.2 AÇÃO CORRETIVA CONCLUÍDA

Ação executada e registrada pela organização inspecionada a fim de corrigir uma não conformidade.

1.3.3 AÇÃO CORRETIVA VALIDADA

Ação corretiva concluída que foi considerada adequada pela ASOCEA para a correção da não conformidade.

1.3.4 ACIDENTE AERONÁUTICO

Toda ocorrência aeronáutica relacionada à operação de uma aeronave tripulada, havida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado ou; no caso de uma aeronave não tripulada, toda ocorrência havida entre o momento que a aeronave está pronta para se movimentar, com a intenção de voo, até a sua parada total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado e, durante os quais, pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

- a) uma pessoa sofra lesão grave ou venha a falecer como resultado de:
 - estar na aeronave;
 - ter contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou

- ser submetida à exposição direta do sopro de hélice, de rotor ou de escapamento de jato, ou às suas consequências.

b) a aeronave tenha falha estrutural ou dano que:

- afete a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; ou
- normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.

c) a aeronave seja considerada desaparecida ou esteja em local inacessível.

NOTA 1 - Exceção será feita quando as lesões, ou óbito, resultarem de causas naturais, forem autoinfligidas ou infligidas por terceiros, ou forem causadas a pessoas que embarcaram clandestinamente e se acomodaram em área que não as destinadas aos passageiros e tripulantes.

NOTA 2 - As lesões decorrentes de um acidente aeronáutico que resultem óbito em até 30 dias após a data da ocorrência são consideradas lesões fatais.

NOTA 3 - Exceção será feita para falha ou danos quando limitados a um único motor (incluindo carenagens ou acessórios), para danos limitados às hélices, às pontas de asa, às antenas, aos probes, aletas, aos pneus, aos freios, às rodas, às carenagens do trem, aos painéis, às portas do trem de pouso, aos para-brisas, aos amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave, ou danos menores às pás do rotor principal e de cauda, ao trem de pouso, e aqueles danos resultantes de colisão com granizo ou ave (incluindo perfurações no radome).

NOTA 4 - O adendo E do anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de danos que podem ser considerados exemplos de acidentes aeronáuticos. Uma tradução livre desta lista encontra-se no anexo B do MCA 3-6/2017 do CENIPA.

NOTA 5 - Uma aeronave será considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem suspensas e os destroços não forem encontrados.

1.3.5 ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Órgão da Estrutura Regimental do COMAER ao qual compete assessorar o Comandante da Aeronáutica nos assuntos relativos à vigilância da segurança operacional e da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea, coordenar e controlar as atividades de inspeção dos Serviços de Navegação Aérea, no que tange à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, e gerenciar o Programa de Vigilância da Segurança Operacional dos Serviços de Navegação Aérea e o Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil dos Serviços de Navegação Aérea.

1.3.6 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL

Ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo.

1.3.7 AUDITORIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Processo de verificação realizado pela Organização de Aviação Civil Internacional na estrutura de aviação civil dos estados, para a verificação de sua conformidade em relação às provisões de segurança operacional constantes dos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional e documentos complementares, bem como de avaliação do nível de implantação dos elementos críticos de um sistema de supervisão da segurança operacional.

1.3.8 AUDITORIA USAP-CMA DA OACI

Atividade *in situ* ou *ex situ* do USAP-CMA, durante o qual a OACI realiza uma avaliação sistemática e objetiva dos sistemas de supervisão e segurança da aviação de um estado-membro, a fim de avaliar o nível de implementação dos elementos críticos do sistema de supervisão da segurança da aviação de um estado e de determinar o grau de conformidade com as normas do Anexo 17 e as disposições relacionadas com a segurança do Anexo 9, bem como os procedimentos, textos de orientação e as práticas relacionadas com a segurança correspondente.

1.3.9 CHEFE DE EQUIPE DE INSPEÇÃO

Inspetor do controle do espaço aéreo, preferencialmente oficial superior, designado como responsável pela condução de uma equipe de inspeção e pela tarefa de elaborar o relatório de inspeção.

1.3.10 CIRCULAR DE INSPEÇÃO

Publicação não convencional elaborada pela ASOCEA, com o objetivo de padronizar procedimentos da inspeção de segurança operacional e da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita, de modo a complementar as orientações nas demais regulamentações.

1.3.11 COMITÊ DE SEGURANÇA OPERACIONAL

Comitê estabelecido entre o COMAER (DECEA, CENIPA e ASOCEA) e a ANAC com a finalidade de estabelecer e monitorar o nível aceitável de desempenho de segurança operacional do Estado brasileiro e deliberar sobre os indicadores de segurança operacional da aviação civil brasileira.

1.3.12 CONSELHO DE INSPETORES

É o órgão de assessoramento do Chefe da ASOCEA que tem por finalidade discutir e propor recomendações acerca de temas relacionados à formação, ao desempenho e à conduta dos inspetores, quando no exercício da atividade de inspeção, bem como, as situações não previstas na ICA 121-13, neste Manual e nos demais documentos da ASOCEA, concernentes ao processo de inspeção de segurança operacional e da segurança dos Serviços de Navegação Aérea contra atos de interferência ilícita.

1.3.13 CONTRAPARTES

Profissionais designados pela organização inspecionada para representar tecnicamente o serviço ou a área que será inspecionada e responder aos questionamentos dos INSPCEA.

1.3.14 CONTROLE DE QUALIDADE NA AVSEC

Técnicas e atividades de supervisão empregadas para avaliar o sistema da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita de um estado e, se necessário, corrigir as deficiências identificadas. A ASOCEA considera o “Controle de Qualidade na AVSEC” como “Vigilância”, conforme definido neste Manual e faz referência ao Elemento Crítico 7 do *USAP-CMA*, para fins de entendimento e emprego do termo no processo de inspeção.

1.3.15 CREDENCIAL FUNCIONAL

Documento funcional do INSPCEA que confirma sua competência para o exercício de suas responsabilidades, nas inspeções no SISCEAB, bem como lhe proporciona o acesso irrestrito a locais e a documentos do Provedor de Serviços de Navegação Aérea.

1.3.16 ELEMENTOS CRÍTICOS

Elementos essenciais de um sistema de supervisão da segurança operacional e da segurança da aviação civil que devem ser considerados para implementar com eficácia as políticas e procedimentos relacionados à segurança.

1.3.17 ELO SOCEA

Profissional, com habilitação de INSPCEA, que atua como elemento de ligação com a ASOCEA, para a coordenação de atividades pertinentes à vigilância da segurança operacional e à vigilância da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea em sua organização e naquelas a ela jurisdicionadas.

1.3.18 ENTIDADE AUTORIZADA

Pessoa física ou jurídica a quem foi concedida, pela União – COMAER - DECEA, a autorização para implantar uma EPTA e que será responsável pelo funcionamento da estação, podendo delegar a operação a uma Prestadora de Serviços Especializados (PSE).

1.3.19 ENTIDADE OPERADORA

É a pessoa física ou jurídica que efetivamente opera uma EPTA, podendo ser a própria entidade autorizada ou uma prestadora de serviços especializados.

1.3.20 ENTIDADE PROVEDORA DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Entidade responsável pelo funcionamento dos Serviços de Navegação Aérea do aeroporto. Os Serviços de Navegação Aérea do aeroporto poderão ser prestados por entidades provedoras distintas mediante autorização do DECEA.

1.3.21 EQUIPE DE INSPEÇÃO

Conjunto de INSPCEA designado pela ASOCEA para realizar uma inspeção de segurança operacional e/ou segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nas organizações inspecionadas.

1.3.22 ESTAÇÃO AERONÁUTICA

Estação terrestre do serviço móvel aeronáutico. Em certos casos, a estação aeronáutica pode estar instalada a bordo de um navio ou de uma plataforma sobre o mar.

1.3.23 ESTAÇÕES PRESTADORAS DE SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES E DE TRÁFEGO AÉREO

Autorizada de serviço público pertencente a pessoa física ou jurídica de direito público ou privado, dotada de pessoal, instalações, equipamentos, sistemas e materiais suficientes para prestar, isolada ou cumulativamente, os seguintes serviços: Controle de Tráfego Aéreo (Controle de Aproximação e/ou Controle de Aeródromo), Serviço de Controle de Pátio (movimentação de aeronaves, veículos e equipamentos nos pátios), Informação de Voo de Aeródromo (AFIS), Telecomunicações Aeronáuticas, Meteorologia Aeronáutica, Informações Aeronáuticas e de Alerta; apoiar a navegação aérea por meio de auxílios à navegação aérea; apoiar as operações de pouso e decolagem em plataformas marítimas, ou ainda veicular mensagens de caráter geral entre as entidades autorizadas e suas respectivas aeronaves, em complemento à infraestrutura de apoio à navegação aérea provida e operada pela União – COMAER - DECEA.

1.3.24 FASE DE INSPEÇÃO LOCAL

Fase da inspeção que consiste na coleta de evidências objetivas e observadas, através do emprego dos protocolos de inspeção e da apresentação das recomendações do inspetor a respeito das não conformidades identificadas.

1.3.25 FASE DE PÓS-INSPEÇÃO

Fase da inspeção que se caracteriza pela elaboração do plano de ações corretivas e pela consolidação do relatório de inspeção.

1.3.26 FASE DE PRÉ-INSPEÇÃO

Fase da inspeção que se inicia com a comunicação de inspeção ao Provedor de Serviços de Navegação Aérea a ser inspecionado e a preparação da equipe escalada para a realização da inspeção.

1.3.27 FICHA DE AÇÃO CORRETIVA

Ficha de modelo padronizado que contém o detalhamento das ações corretivas, o cronograma de etapas planejado pela organização inspecionada para a eliminação de cada não conformidade, bem como a medida mitigadora adotada, quando for o caso.

1.3.28 FICHA DE ANÁLISE DE AÇÃO CORRETIVA

Ficha de modelo padronizado que contém as observações do INSPCEA a respeito das ações corretivas implementadas pelo DECEA.

1.3.29 FICHA DE CRÍTICAS

Questionário padronizado para a coleta de informações e sugestões dos inspetores e das organizações inspecionadas, objetivando o aperfeiçoamento do processo de inspeção.

1.3.30 FICHA DE NÃO CONFORMIDADE

Ficha de modelo padronizado, onde é descrita a não conformidade identificada na inspeção de um provedor de Serviços com sua respectiva recomendação.

1.3.31 FORMULÁRIO DE COMUNICAÇÃO DE INSPEÇÃO

Modelo padronizado, onde são descritos para a organização inspecionada, os serviços ou as áreas avaliadas, o período da inspeção e o nome do chefe de equipe designado para a inspeção.

1.3.32 IMPACTO NA SEGURANÇA

Classificação do nível do risco de uma não conformidade que auxilia o planejamento, elaborado e implementado pelo provedor, das medidas para sua correção e, quando necessário, sua mitigação.

1.3.33 INCIDENTE AERONÁUTICO

Uma ocorrência aeronáutica, não classificada como um acidente, associada à operação de uma aeronave, que afete ou possa afetar a segurança da operação.

NOTA 1 - Os tipos de incidentes que são de interesse principal à OACI para estudos de prevenção de acidentes estão listados no Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional. Uma tradução livre desta lista encontra-se na NSCA 3-6 e NSCA 3-13, ambas do CENIPA.

1.3.34 INCIDENTE DE TRÁFEGO AÉREO

Toda ocorrência, envolvendo tráfego aéreo, que constitua risco para as aeronaves, relacionada com:

- a) facilidades - situação em que a condição anormal de alguma instalação de infraestrutura de navegação aérea tenha causado dificuldades operacionais;
- b) procedimentos - situação em que houve dificuldades operacionais por procedimentos falhos, ou pelo não cumprimento dos procedimentos aplicáveis; e
- c) proximidade entre aeronaves (AIRPROX) - situação em que a distância entre aeronaves, bem como suas posições relativas e velocidades foram tais que a segurança tenha sido comprometida.

NOTA 1 - Em função do nível de comprometimento da segurança o Incidente de Tráfego Aéreo é classificado como: Risco Crítico ou Risco Potencial.

1.3.35 INSPEÇÃO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

Processo, coordenado pela ASOCEA, de verificação da conformidade normativa das atividades desenvolvidas pelas Organizações Inspecionadas quanto ao que estabelece o órgão central e regulador do SISCEAB, em relação à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. No DECEA, este processo verifica a conformidade com as disposições constantes dos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional e do nível de implementação dos elementos críticos de um sistema de supervisão da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1.3.36 INSPEÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

Processo, coordenado pela ASOCEA, de verificação da conformidade normativa das atividades desenvolvidas pelas Organizações Inspecionadas, quanto ao que estabelece o órgão central e regulador do SISCEAB em relação à segurança operacional. No DECEA, este processo verifica a conformidade com as disposições constantes dos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional e do nível de implementação dos elementos críticos de um sistema de supervisão da segurança operacional.

1.3.37 INSPEÇÃO DE SEGUIMENTO

Inspeção com o objetivo de verificar a eficácia do provedor na eliminação das não conformidades identificadas em inspeções anteriores.

1.3.38 INSPEÇÃO ESPECÍFICA

Inspeção com o objetivo de verificar a conformidade normativa em serviço específico prestado pelo provedor.

1.3.39 INSPEÇÃO NÃO PROGRAMADA

Inspeção que não foi prevista no plano anual de inspeções.

1.3.40 INSPEÇÃO PROGRAMADA

Inspeção que consta do plano anual de inspeções.

1.3.41 INSPEÇÃO REGULAR

Inspeção em que a equipe de inspetores realiza, de forma presencial, uma avaliação do serviço prestado pelo provedor.

1.3.42 INSPEÇÃO SISTÊMICA

Inspeção em que a equipe de inspetores realiza, remotamente, uma avaliação no serviço prestado pelo provedor.

1.3.43 INSPETOR DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Militar (da ativa ou veterano) ou servidor público do COMAER, certificado e habilitado pela ASOCEA para o exercício da função

1.3.44 INSPETOR DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO CREDENCIADO

Profissional sem vínculo empregatício com o COMAER, certificado e habilitado pela ASOCEA para o exercício da função.

1.3.45 LESÃO GRAVES

Lesões resultantes de uma ocorrência aeronáutica que caracterizam um acidente aeronáutico, e que:

- a) requeiram hospitalização por mais de 48 horas, no período de sete dias, a partir da data da ocorrência; ou

- b) resultem em fratura de qualquer osso (exceto fraturas simples dos dedos das mãos, dedos dos pés e nariz); ou
- c) envolvam lacerações que causem hemorragia severa, danos a nervos, músculos ou tendões; ou
- d) envolvam lesões a qualquer órgão interno; ou
- e) envolvam queimaduras de segundo ou terceiro grau, ou qualquer queimadura que afete mais de 5% da superfície corporal do indivíduo; ou
- f) envolvam exposição a substâncias infecciosas ou ferimentos por radiação.

1.3.46 MEDIDA MITIGADORA

Medida adotada pela organização inspecionada que visa a redução da probabilidade e/ou da severidade dos riscos associados à manutenção da não conformidade.

1.3.47 NÃO CONFORMIDADE

Condição observada durante uma inspeção em que há descumprimento da legislação, verificada durante a aplicação do protocolo pertinente.

1.3.48 NÃO CONFORMIDADE CANCELADA

Não conformidade que não prospera a partir de uma análise da ASOCEA.

1.3.49 NÃO CONFORMIDADE ELIMINADA

Não conformidade verificada por um INSPCEA ou pela ASOCEA de que a ação corretiva concluída pela organização inspecionada foi efetiva.

1.3.50 NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO

Documento por intermédio do qual o Chefe da ASOCEA notifica o Provedor de Serviços de Navegação Aérea ou a organização do COMAER que contribui para o Sistema de que cometeu uma infração à norma estabelecida pelo órgão central e regulador do SISCEAB ou à ICA 121-13.

1.3.51 OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO AÉREO

Circunstância em que ocorreu uma situação de anormalidade na prestação do *Air Traffic Service* (ATS - Serviço de Tráfego Aéreo), considerando as normas e os procedimentos aplicáveis aos *Air Navigation Service* (ANS - Serviços de Navegação Aérea), exigindo a adoção de medidas mitigadoras para manutenção do Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO).

1.3.52 ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Agência Especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), estabelecida pela Convenção de Chicago com o objetivo de promover a cooperação internacional e o maior grau possível de uniformidade nas regulamentações, normas e procedimentos, e o desenvolvimento da aviação civil internacional.

1.3.53 ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA

Organização submetida à inspeção sob a coordenação da ASOCEA.

1.3.54 ORGANIZAÇÃO REGIONAL

Organização Militar, subordinada ao DECEA, responsável pela prestação de serviços à navegação aérea em uma determinada área do território nacional. São Organizações Regionais os CINDACTA I, II, III e IV e o CRCEA-SE.

1.3.55 ÓRGÃO REGULADOR

Organização responsável pela elaboração das normas nacionais que aplicam no País as provisões constantes dos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional e seus documentos complementares. No caso dos Serviços de Navegação Aérea, o órgão regulador brasileiro é o DECEA.

1.3.56 PERIGO

Qualquer condição, potencial ou real, que possa causar dano físico, doença ou morte a pessoas, dano ou perda de um sistema, equipamento ou propriedade ou danos ao meio ambiente. Um perigo é uma condição que se constitui num pré-requisito para a ocorrência de um acidente ou incidente.

1.3.57 PLANO ANUAL DE INSPEÇÕES

Planejamento anual, em que a ASOCEA prevê a realização das inspeções programadas de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Provedores de Serviços de Navegação Aérea e nas demais Organizações do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

1.3.58 PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS

Plano elaborado pela organização inspecionada, após submeter-se a uma inspeção, que se destina a corrigir as não conformidades relativas à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea, observadas e indicadas pela equipe de inspeção em seus relatórios.

1.3.59 PROGRAMA DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL DO SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Programa que estabelece os objetivos e as ações estratégicas em prol da segurança operacional da aviação civil, no que concerne às atividades de vigilância dos Serviços de Navegação Aérea.

1.3.60 PROGRAMA DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA DO SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Programa que estabelece os objetivos e as ações estratégicas em prol da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, no que concerne às atividades de vigilância dos Serviços de Navegação Aérea.

1.3.61 PROTOCOLOS DE AUDITORIA

Listas de verificação padronizadas, elaboradas pela OACI, que orientam os questionamentos do inspetor na avaliação do nível de implementação dos elementos críticos

de um sistema de supervisão da segurança operacional e da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, de modo a assegurar o atendimento às normas e métodos recomendados constantes dos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional e documentos complementares.

1.3.62 PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO

Listas de verificação padronizadas, organizadas por serviços ou áreas de inspeção, que norteiam os questionamentos do inspetor na avaliação do cumprimento das normas emanadas pelo DECEA e orientam com propostas de evidências a serem apresentadas para a confirmação da efetiva implementação dessas normas.

1.3.63 PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Organização que recebeu do órgão regulador a autorização para a prestação de serviços de navegação aérea, após comprovar o atendimento aos requisitos estabelecidos na legislação e na regulamentação nacional.

1.3.64 RELATO DE POSSÍVEL INFRAÇÃO

Documento por intermédio do qual o INSPCEA informa à ASOCEA que, durante uma inspeção de segurança operacional ou de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, observou que a organização inspecionada cometeu um descumprimento à norma estabelecida pelo órgão central e regulador do SISCEAB.

1.3.65 RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

Documento elaborado pelo chefe de equipe que retrata a condição do provedor no período da inspeção.

1.3.66 RISCO

Possibilidade de perda ou dano, medida em termos de severidade e probabilidade. A possibilidade de um evento ocorrer e suas consequências se efetivamente ocorrer.

1.3.66.1 Análise de Risco

A compreensão da fonte do risco determina o risco inerente, devendo ser apreciadas as suas causas, possíveis consequências, probabilidade e severidade.

1.3.66.2 Avaliação de RiscoA finalidade da avaliação do risco é auxiliar na tomada de decisões com base nos seguintes aspectos:

- a) resultados da análise de riscos;
- b) quais riscos necessitam de tratamento; e
- c) prioridade para a implementação do tratamento.

1.3.66.3 Gerenciamento do Risco

Processo para identificar perigos e analisar, avaliar e tratar riscos, conforme parâmetros preestabelecidos.

1.3.66.4 Nível de Risco

Magnitude de um risco, expressa em termos da combinação de sua probabilidade e de sua severidade.

1.3.66.5 Probabilidade do Risco

Possibilidade de uma situação de perigo à segurança ocorrer, classificada em níveis de probabilidade para análise e gerenciamento do risco.

1.3.66.6 Severidade do Risco

As consequências possíveis de uma situação de perigo à segurança, tomando como referência a pior condição possível.

1.3.67 SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

Combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1.3.68 SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Estado no qual o risco de lesões às pessoas ou danos aos bens resultantes das atividades do controle do espaço aéreo se reduz e se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.

1.3.69 SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Conjunto de serviços prestados pelo SISCEAB, observando as disposições normativas do DECEA, órgão central e regulador do sistema. Por convenção, no Brasil, tal conjunto de serviços é denominado “Controle do Espaço Aéreo”, embora abrangendo outros serviços como: Tráfego Aéreo; Informação Aeronáutica; Comunicações, Navegação e Vigilância; Meteorologia Aeronáutica; Cartografia; e Busca e Salvamento.

1.3.70 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Sistema que apresenta os objetivos, as políticas, as responsabilidades e as estruturas organizacionais necessários ao funcionamento do Gerenciamento da Segurança Operacional, de acordo com as metas de desempenho aceitas pelo DECEA, contendo os procedimentos para o Gerenciamento do Risco.

1.3.71 SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO

Sistema instituído com a finalidade de dotar o Comando da Aeronáutica de uma estrutura capaz de integrar os Órgãos e Sistemas que participam do controle da Circulação Aérea Nacional, nos limites das suas respectivas atribuições.

1.3.72 SISTEMA INFORMATIZADO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Recurso informatizado que consiste em um banco de dados que se destina ao registro das inspeções realizadas nos Provedores de Serviços de Navegação Aérea,

concernentes à vigilância da segurança operacional do controle do espaço aéreo e à vigilância da segurança da aviação civil contra atos de interferência.

1.3.73 TREINAMENTO NO POSTO DE TRABALHO

Instrução ministrada por um inspetor habilitado a um profissional que tenha concluído com aproveitamento a parte teórica do Curso de Inspetor de Segurança do Controle do Espaço Aéreo.

1.3.74 VIGILÂNCIA (*SURVEILLANCE*)

Atividades desempenhadas pelo estado nas quais se verifica, proativamente, por meio de inspeções e auditorias que os detentores de licenças, certificados, autorizações, outorgas ou aprovações continuam a cumprir os requisitos e as funções estabelecidas pelo próprio.

1.4 ABREVIATURAS

As abreviaturas empregadas neste Manual são de uso corrente no COMAER e similares aos que se encontram nos Anexos à Convenção de Chicago e em outros documentos da OACI.

AFIS	Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (<i>Aerodrome Flight Information Service</i>)
AIS	Serviço de Informação Aeronáutica
ANS	Serviço de Navegação Aérea (<i>Air Navigation Service</i>)
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ASOCEA	Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo
ATC	Controle de Tráfego Aéreo (<i>Air Traffic Control</i>)
ATFM	Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo (<i>Air Traffic Flow Management</i>)
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo (<i>Air Traffic Service</i>)
AVSEC	Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CGNA	Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea
CINDACTA	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
CIRINSP	Circular de Inspeção da ASOCEA
CMA	Centro Meteorológico de Aeródromo
CNS	Serviço de Comunicações, Navegação e Vigilância (<i>Communications, Navigation and Surveillance</i>)

COMAER	Comando da Aeronáutica
CRCEA-SE	Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste
CTG	Serviço de Cartografia
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DINSP	Divisão de Inspeções da ASOCEA
DTCEA	Destacamento de Controle do Espaço Aéreo
EC	Elementos Críticos (<i>Critical Elements – CE</i>)
ENS	Serviço de Ensino
EPTA	Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo
FAC	Ficha de Ação Corretiva
FISPAC	Ficha Informativa da Seção de Acompanhamento do Plano de Ações Corretivas
FMC	Célula de Gerenciamento de Fluxo (<i>Flow Management Cell</i>)
FORM	Formulário de Verificação do Relatório de Inspeção da ASOCEA
FNC	Ficha de Não Conformidade
ICEA	Instituto de Controle do Espaço Aéreo
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INSPCEA	Inspetor do Controle do Espaço Aéreo
IS	Impacto na Segurança
MDSO	Metas de Desempenho de Segurança Operacional
MET	Meteorologia Aeronáutica
NADSO	Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
PAC	Plano de Ações Corretivas
PANS-OPS	Serviço de Elaboração de Procedimentos de Navegação Aérea (<i>Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations</i>)
PSNA	Provedor de Serviços de Navegação Aérea
R-AFIS	Serviço de Informação de Voo de Aeródromo Remoto (<i>Remote Aerodrome Flight Information Service</i>)
RICA	Regulamento Interno de Organização do Comando da Aeronáutica
ROCA	Regulamento de Organização do Comando da Aeronáutica
RPI	Relato de Possível Infração
SAN	Seção de Análise

SAU	Serviço de Saúde
SCO	Seção de Controle da Divisão de Inspeções da ASOCEA
SGSO	Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro
SOCEA	Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo
SPAC	Seção de Acompanhamento de Plano de Ações Corretivas da Divisão de Inspeções da ASOCEA
SPL	Seção de Planejamento
TPT	Treinamento no Posto de Trabalho
USOAP	Programa Universal de Auditoria de Segurança Operacional da OACI (<i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i>)
USAP-CMA	Programa Universal de Auditoria de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (<i>Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach</i>)
VIGILANTE	Sistema Informatizado de Vigilância da Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo

2 PRINCÍPIOS DA INSPEÇÃO

2.1 GENERALIDADES

2.1.2 Os princípios são os alicerces e as disposições fundamentais que se irradiam sobre diferentes normas, definindo a lógica e a racionalidade de um sistema normativo. "Violar um princípio é muito mais grave do que transgredir uma norma. A desatenção ao princípio implica ofensa não apenas a um específico mandamento obrigatório, mas a todo o sistema de comandos (...) representa insurgência contra todo o sistema" (Princípios Gerais de Direito Constitucional Moderno, Vol. 1. 5ª.ed. – São Paulo: RT, 1971, p. 50-51).

2.1.3 Referente ao assunto, o jurista Germano R. Carrió conclui que a ideia de princípio ou a sua conceituação, seja lá qual for o campo do saber que se tenha em mente, designa a estruturação de um sistema de ideias por uma ideia mestra de onde todas as demais ideias, pensamentos ou normas derivam.

2.1.4 Os princípios dos processos de inspeção da ASOCEA estão baseados nos princípios da Constituição Federal, promulgada em 5 de outubro de 1988: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

2.1.5 Aos princípios constitucionais acima relacionados, são acrescentados os princípios da oportunidade e da razoabilidade.

2.1.6 O princípio da oportunidade deriva da importância em se permitir, já durante a fase de inspeção, que as medidas que restabeçam os níveis adequados de segurança sejam definidas e executadas satisfatoriamente pela organização inspecionada em tempo compatível com a gravidade das deficiências identificadas.

2.1.7 O princípio da razoabilidade deve ser utilizado como forma de limitar o exercício da competência discricionária do inspetor. Este princípio foi estabelecido, principalmente, para garantir o entendimento, por todos os envolvidos no processo de inspeção, que a principal interessada e primariamente responsável por garantir o nível de segurança desejado, durante a prestação dos aplicáveis Serviços de Navegação Aérea, é a organização inspecionada. O inspetor, entretanto, no desempenho de suas funções de verificação do cumprimento dos requisitos regulamentares e, eventualmente, de imposição de medidas que garantam o restabelecimento dos níveis desejados de segurança, dispõe de poderes para melhor atender às necessidades do estado regulador e fiscalizador e às necessidades coletivas da sociedade pela segurança nas operações. Assim, há que se admitir que o correto cumprimento da regulamentação pode ser alcançado de formas distintas, permitindo ao provedor de serviços a adoção da alternativa que julgar mais conveniente para atender a finalidade desejada. A imposição de medidas que extrapolem os objetivos mínimos pretendidos pelas normas nacionais e que possam representar ônus desnecessário fere o princípio da razoabilidade.

2.2 O USO DOS PRINCÍPIOS EM SUPORTE À DECISÃO

2.2.1 A formação técnica especializada de inspetores e o uso de ferramentas padronizadas nos processos de inspeção buscam, dentre outros objetivos, minimizar a ocorrência de situações imprevistas. No entanto, quando ocorrerem situações imprevistas em uma inspeção, compete ao inspetor tomar a decisão, balizando-se pelos princípios preconizados para este processo.

2.2.2 Pelo princípio da legalidade, o inspetor deve amparar suas avaliações e exigências unicamente nas publicações oficiais atualizadas que estabelecem os requisitos e procedimentos nacionais aplicáveis à organização inspecionada, conforme referenciado em cada pergunta dos protocolos de inspeção.

2.2.3 O INSPCEA deverá conhecer e ser capaz de interpretar cada requisito regulamentar a ser avaliado, devendo buscar amparo formal nos regulamentos das organizações, nos certificados, nas homologações ou nas autorizações concedidas pelos órgãos competentes, para atribuir, a uma determinada organização, pública ou privada, a responsabilidade pela solução de uma eventual não conformidade identificada na inspeção.

2.2.4 Especificamente, no caso da inspeção no DECEA, o inspetor deve utilizar os protocolos de auditoria da OACI e os resultados das inspeções anteriores.

2.2.5 Ainda que a equipe de inspetores reúna profissionais com elevada competência técnica acerca das áreas avaliadas, a manifestação de tal conhecimento e experiência não devem ser suficientes, fazendo-se fundamental basear qualquer afirmação ou atribuição de responsabilidade em documentos oficiais e atualizados.

2.2.6 Ao assegurar a observância do princípio da impessoalidade, o INSPCEA deve estar atento a qualquer situação que possa representar um conflito de interesses, alertando a ASOCEA para que esta tome as providências cabíveis.

2.2.7 Na eventualidade de existirem vínculos profissionais ou familiares do INSPCEA com os responsáveis ou integrantes da administração da organização inspecionada, o inspetor deve se declarar impedido de realizar a inspeção, informando-o à ASOCEA, para que se proceda a sua substituição.

2.2.8 O inspetor deve, preventivamente, também se declarar impedido, quando existirem interesses convergentes ou divergentes com a organização inspecionada, o que poderia gerar o comprometimento da equidade na avaliação, suscitando insegurança quanto à efetiva aplicação do princípio da impessoalidade.

2.2.9 Na situação citada no item anterior, a ASOCEA acatará a informação do INSPCEA que se declarar impedido, providenciando a sua substituição na equipe de inspeção.

2.2.10 Qualquer comportamento que se afaste do princípio da impessoalidade se sujeita à invalidação por desvio de finalidade, sem prejuízo das demais medidas cabíveis.

2.2.11 Quanto ao princípio da moralidade, o INSPCEA deve ter em mente que não é suficiente, apenas, o cumprimento da missão de inspeção, mas que isso aconteça em prol do interesse público, conforme os padrões éticos de lealdade em relação à instituição que representa e aos anseios da sociedade.

2.2.12 O INSPCEA deve otimizar os recursos disponibilizados para a realização das inspeções, não onerando desnecessariamente a União, nem impondo dispêndios acima do necessário à organização que está sendo avaliada.

2.2.13 O INSPCEA deve buscar o aproveitamento máximo do tempo da equipe de inspeção, bem como da organização que está sendo avaliada, planejando suas atividades e o envolvimento dos técnicos que respondem às avaliações, na medida exata da necessidade.

2.2.14 O comportamento do INSPCEA, sua apresentação pessoal, seu linguajar e seu foco nos objetivos da inspeção devem distingui-lo e refletir os valores da instituição que representa.

2.2.15 Os INSPCEA devem arcar com as despesas relativas à sua estadia e alimentação na localidade. Não se admite que tais despesas sejam custeadas pela organização inspecionada. Por outro lado, a equipe de inspeção pode aceitar uma eventual oferta de apoio de transporte pela organização inspecionada, como forma de assegurar o cumprimento das atividades da fase de inspeção local. No entanto, o suporte proporcionado pela organização inspecionada deve se restringir, exclusivamente, aos objetivos da missão de inspeção.

2.2.16 O princípio da publicidade deve ser aplicado pelo INSPCEA no esclarecimento de dúvidas, em especial, quanto à aplicabilidade e interpretação dos requisitos regulamentares que estão sendo avaliados e na prestação de todas as informações de que necessitar a organização inspecionada, durante as três fases da inspeção, bem como no encaminhamento do relatório de inspeção e do plano de ações corretivas para as providências dos órgãos envolvidos.

2.2.17 Os contatos com a imprensa devem ser canalizados através dos elos do CECOMSAER, eximindo-se o INSPCEA de contato direto com a imprensa. Esta postura não representa um descumprimento do princípio da publicidade, já que a veiculação das informações colhidas em uma inspeção à sociedade não é atribuição do inspetor.

2.2.18 Cabe ao INSPCEA, como parte do princípio da publicidade, assegurar-se de que informações de interesse para a segurança sejam divulgadas por meio dos canais formais, dirigidas aos agentes que precisam ter conhecimento daquela informação.

2.2.19 As demais ações de atendimento ao princípio da publicidade estão a cargo da ASOCEA, da organização regional, do DECEA e do Comandante da Aeronáutica, devendo o INSPCEA estar atento para que não seja prematuramente divulgada informação que não tenha recebido o tratamento estabelecido pela ICA 121-13.

2.2.20 Na observância do princípio da eficiência, o INSPCEA deve zelar pelo conhecimento do assunto que está sendo avaliado, de forma a estar em condições de dirimir todas as dúvidas que lhe sejam apresentadas pela organização inspecionada.

2.2.21 É essencial que o INSPCEA esteja preparado adequadamente, na fase de pré-inspeção, reunindo e analisando criticamente os dados, informações, documentos, normas internas, manuais de procedimentos, etc. a respeito da organização inspecionada, e atualizando-se sobre o conteúdo do protocolo e correspondentes referências normativas.

2.2.22 Ajustes que possam ser realizados nas ferramentas disponibilizadas ao INSPCEA devem ser relatados à ASOCEA para avaliação, na ficha de críticas da inspeção, visando ao aperfeiçoamento desses instrumentos.

2.2.23 O chefe de equipe deve supervisionar as tarefas da inspeção, em busca da máxima eficiência de todos os membros da equipe.

2.2.24 A aplicação do princípio da oportunidade requer que o INSPCEA cumpra e faça cumprir os prazos estabelecidos em todas as fases da inspeção, assegurando as condições para que os demais órgãos intervenientes no processo possam adotar, em tempo hábil, as ações pertinentes. Ademais, a constatação da existência de problemas requer que sejam adotadas

providências em prazo compatível com o seu grau de impacto na segurança. Com isso, é preciso que a organização inspecionada, com o apoio do INSPCEA, avalie os potenciais riscos decorrentes das deficiências identificadas, definindo e implementando ações corretivas, mitigadoras ou preventivas, adequadas e efetivas, com vistas ao restabelecimento das condições desejadas.

2.2.25 Em relação ao princípio da razoabilidade, o INSPCEA deve ter em conta a responsabilidade e a competência técnica do provedor de serviços em identificar e aplicar as medidas que proporcionem a correção dos problemas identificados. Por isso, ao redigir sua recomendação para a eliminação de uma não conformidade, o inspetor deve se limitar a determinar “o que” deve ser feito. Normalmente, isso se resume em recomendar o cumprimento dos requisitos regulamentares cujo cumprimento está não conforme. Será no plano de ações corretivas que o provedor de serviços detalhará “como” será feito para que seja restabelecida a conformidade com o requisito regulamentar.

3 ELEMENTOS CRÍTICOS

3.1 ELEMENTOS CRÍTICOS (EC)

A capacidade de um estado de supervisionar os provedores de serviços por ele certificados ou autorizados é garantida e demonstrada ao se estruturar seu órgão regulador de acordo com os 08 Elementos Críticos descritos no Doc. 9734 Parte A e no Doc. 10047, emitidos pela ICAO. Esses Elementos Críticos, conforme abaixo descritos, são instrumentos de defesa da segurança operacional e da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita cuja efetiva implementação é um indicativo da existência de um adequado sistema de vigilância da segurança no estado.

3.1.1 EC-1 - Legislação Aeronáutica Básica

Conjunto de dispositivos legais que discipline as atividades aeronáuticas no estado, adequado à complexidade do sistema, em consonância com as disposições da Convenção de Aviação Civil Internacional.

3.1.2 EC-2 - Regulamentação Aeronáutica

Conjunto de regulamentos elaborados com o suporte da legislação aeronáutica básica e que contemplem os requisitos técnicos e operacionais das atividades aeronáuticas no estado, em conformidade com as provisões de segurança constantes dos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional e documentos complementares da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI.

3.1.3 EC-3 - Organização do Sistema de Aviação Civil

Existência de uma administração de aviação civil ou de outras autoridades ou entidades governamentais que esteja encabeçada por um funcionário executivo principal e que conte com o apoio de pessoal técnico e administrativo, com recursos financeiros compatíveis com suas necessidades.

3.1.4 EC-4 - Qualificação e Treinamento

O estabelecimento de requisitos mínimos de conhecimento e experiência do pessoal técnico que desempenha as funções de vigilância e a aplicação de treinamento apropriado para manter e melhorar sua competência no nível desejado.

3.1.5 EC-5 - Meios e Material de Apoio

Instruções Técnicas contendo as orientações para as atividades do pessoal técnico, os meios adequados para o desempenho de suas atividades, incluindo instalações e equipamentos, e o acesso a informações essenciais sobre segurança, de forma a permitir ao corpo técnico cumprir com suas funções de vigilância, segundo os requisitos e normas estabelecidas pelo estado.

3.1.6 EC-6 - Autorizações e Licenças.

Existência de processos e procedimentos para assegurar que os detentores de licenças, certificados, autorizações e outras aprovações, expedidas pelas Autoridades do estado, cumpram com os requisitos estabelecidos pela regulamentação nacional, antes de exercer o privilégio concedido pela licença, certificado, autorização ou por outras aprovações.

3.1.7 EC-7 - Obrigações de Vigilância

A implantação de mecanismos, como as inspeções e auditorias, que permitam avaliar se os titulares das licenças, certificados, autorizações e outras aprovações mantêm as competências que foram demonstradas por ocasião da concessão da licença, certificado, autorização ou outras aprovações.

3.1.8 EC-8 - Resolução de Problemas

Implantação de mecanismos e procedimentos para sanar as deficiências detectadas que possam repercutir na segurança.

4 PROGRAMAÇÃO E CONTROLE DAS INSPEÇÕES

4.1 PLANO ANUAL DE INSPEÇÕES

4.1.1 O plano anual de inspeções será composto exclusivamente pelas inspeções regulares e sistêmicas a serem realizadas em um determinado ano.

4.1.2 A ASOCEA, com base na periodicidade estabelecida na tabela 2 da ICA 121-13, elaborará o plano anual de inspeções de acordo com o modelo do anexo A deste Manual.

4.1.3 Na elaboração dos planos anuais de inspeções, a ASOCEA adotará o conceito de Gerenciamento de Risco de modo a priorizar inspeções nos PSNA para que atinjam o nível aceitável de segurança, independentemente da periodicidade acima referenciada.

4.2 CONTROLE E ESCALA DOS INSPCEA

4.2.1 Todos os eventos de uma inspeção deverão ser acompanhados pela ASOCEA, seguindo a lista de verificação constante do anexo B.

4.2.2 A ASOCEA é a organização responsável pela elaboração da escala dos inspetores e pela definição da equipe de inspeção, de acordo com os procedimentos e critérios estabelecidos em normas setoriais, devendo manter um controle sobre a escala dos INSPCEA de forma a equilibrar a participação de cada inspetor no cumprimento do plano anual de inspeções.

4.2.3 O INSPCEA e sua organização devem envidar esforços para acatar o plano anual de inspeções, devendo, cada INSPCEA, participar de, no mínimo, duas inspeções no período de um ano.

4.2.4 Somente os INSPCEA com habilitações válidas poderão compor uma equipe de inspeção.

4.2.5 Os INSPCEA não poderão compor equipe de inspeção designada para avaliar organização da qual é efetivo. Os INSPCEA do efetivo das Organizações Regionais não deverão ser escalados para inspeção nos PSNA sob sua jurisdição.

4.2.6 Todos os INSPCEA deverão manter seus dados atualizados junto à ASOCEA no sistema informatizado de vigilância.

4.2.7 Toda equipe de inspeção será chefiada pelo INSPCEA mais antigo, preferencialmente oficial superior.

4.2.8 O controle da escala do INSPCEA distinguirá aqueles que atuarem como membros de uma equipe, daqueles que desempenharem as tarefas de chefe de equipe.

4.2.9 A definição da área a ser inspecionada pelo INSPCEA deverá estar em conformidade com a sua formação profissional, especialização e capacitação por cursos ao longo da carreira.

4.2.10 A ASOCEA coordenará, com as respectivas organizações, a liberação dos INSPCEA de seus efetivos para a formação da equipe de inspeção, preferencialmente, com uma antecedência mínima de trinta dias em relação à data planejada para o início da fase de

inspeção local.

4.2.11 Ao tomar conhecimento de sua cogitação para compor uma equipe de inspeção, o INSPCEA deverá estar atento ao que dispõe os itens 2.2.7 e 2.2.8, comunicando, à ASOCEA, o seu eventual impedimento para participar da inspeção de um determinado Provedor de Serviços de Navegação Aérea.

4.2.12 A ASOCEA expedirá a comunicação de inspeção (Anexo C) para a organização a ser inspecionada depois de definido o chefe de equipe de inspeção. O formulário da COMINSP será enviado formalmente à organização inspecionada com antecedência mínima de 20 dias da inspeção, conforme preconiza a ICA 121-13.

4.2.13 No caso de inspeção sistêmica, a comunicação de inspeção será acompanhada pelo planejamento da inspeção, que deverá ser cumprido pela organização inspecionada, com base no modelo constante do Anexo D.

4.2.14 Depois de confirmados os membros da equipe de inspeção, somente poderá ocorrer mudança na composição da equipe em casos excepcionais e por solicitação formal do Comandante/Chefe/Diretor da Organização do INSPCEA à ASOCEA.

4.2.15 No caso de ausência de algum INSPCEA durante a fase da inspeção local, o chefe de equipe deverá substituí-lo se a sua formação profissional, especialização ou capacitação por cursos ao longo da carreira for a mesma da área do protocolo. Nos demais casos, ficará a critério da ASOCEA, por intermédio da Divisão de Inspeções, a substituição ou não do INSPCEA pelo chefe de equipe ou por membro da equipe que esteja capacitado para tal.

4.2.16 Se durante a fase de inspeção local, o chefe de equipe ficar ausente, o INSPCEA mais antigo hierarquicamente acumulará a função de chefe de equipe.

5 PROCEDIMENTOS DA INSPEÇÃO REGULAR

5.1 RESPONSABILIDADES DA ASOCEA

5.1.1 A partir do momento em que ocorrer a formalização da equipe de inspeção, a ASOCEA deverá encaminhar a todos os INSPCEA as informações relacionadas com a inspeção anterior no PSNA, que se constituem em:

- a) relatório da última inspeção realizada;
- b) plano de ações corretivas do PSNA com as informações atualizadas disponibilizadas pelo provedor à ASOCEA; e
- c) Ficha de Ações Corretivas Pendentes - FACP.

5.2 ATIVIDADES DA FASE DE PRÉ-INSPEÇÃO

5.2.1 Nesta fase, o chefe de equipe deve estabelecer estreito contato com a organização a ser inspecionada e com os membros da equipe de inspeção, certificando-se de que toda a sua equipe recebeu as informações sobre a inspeção anterior, em tempo hábil para a realização da preparação à fase de inspeção local.

5.2.2 Em atendimento ao princípio da eficiência, o INSPCEA deverá, na fase de pré-inspeção, coletar todas as informações pertinentes ao provedor a ser avaliado. Desta forma, o inspetor deverá levar em consideração que podem existir informações importantes e pertinentes a sua área de atuação nos registros das inspeções anteriores.

5.2.3 Para orientar o cumprimento das ações preparatórias para a fase de inspeção local, é recomendável que o chefe de equipe e os demais inspetores utilizem as Listas de Verificação constantes dos Anexos E e F, respectivamente.

5.2.4 Uma reunião de coordenação inicial deverá sempre ser realizada com a presença de todos os membros da equipe, antes do início da fase de inspeção local.

5.2.5 O chefe de equipe deverá coordenar com todos os membros da equipe o local, a hora e a duração dessa reunião.

5.2.6 A duração da reunião de coordenação inicial deve ser adequada à preparação e ao planejamento das atividades da fase de inspeção local a cargo de toda a equipe.

5.2.7 Na reunião de coordenação inicial, o chefe de equipe deverá preconizar a padronização das ações de sua equipe no tocante a verificação da implementação do PAC com a finalidade de assegurar uniformidade nos procedimentos de análise e clareza no registro da situação do PAC da organização inspecionada.

5.2.8 O chefe de equipe deverá abordar, no mínimo, os seguintes tópicos, durante a reunião de coordenação inicial:

- a) princípios do processo de inspeção;
- b) responsabilidades dos inspetores;
- c) meios de contato com os inspetores durante a inspeção;
- d) substituto eventual do chefe de equipe, em caso de impedimentos;
- e) processo de definição e aplicação do Impacto na Segurança (IS);

- f) planejamento da fase de inspeção local, contendo:
- horário das entrevistas;
 - reuniões diárias da equipe;
 - prazo limite para a apresentação de evidências por parte da organização inspecionada;
 - prazos para a preparação e para a conclusão, pelos INSPCEA, das fichas de não conformidades, das fichas de críticas da inspeção, dos relatos de possível infração e dos protocolos de inspeção;
 - data, hora e local da reunião de coordenação final; e
 - data, hora e local da reunião de encerramento da inspeção.
- g) compartilhamento e discussão sobre dados ou informações disponíveis a respeito da organização inspecionada, as evidências concernentes à inspeção, aos relatórios das inspeções anteriores e ao plano de ações corretivas em andamento, se aplicável.

5.2.9 Preferencialmente, a reunião de coordenação inicial deverá ser realizada em local que permita à equipe discutir os assuntos relativos à inspeção, sem a possibilidade de comprometimento do sigilo dos assuntos tratados.

5.2.10 Os inspetores deverão, antes do início das atividades de entrevistas da fase de inspeção local, revisar todos os requisitos regulamentares referenciados nas perguntas do protocolo de sua área de atuação e familiarizar-se com todos os documentos e informações disponíveis. Os seguintes documentos e informações são fundamentais para um adequado processo de avaliação durante a realização de uma inspeção e, portanto, devem ser utilizados pela equipe de inspetores para a preparação da fase de inspeção local, caso estejam previamente disponíveis:

- a) os protocolos de inspeção preenchidos pela organização a ser inspecionada, conforme estabelece o item 3.7.2 da ICA 121-13;
- b) os manuais e normas internas da organização a ser inspecionada que apresentam os procedimentos implementados, considerados como evidências e referências para as respostas às perguntas dos protocolos; e
- c) o relatório de inspeção, os protocolos de inspeção e o plano de ações corretivas da inspeção anterior.

5.2.11 O chefe da equipe deverá solicitar que os documentos citados nas alíneas “a” e “b” do parágrafo anterior sejam preenchidos e inseridos no sistema informatizado de vigilância pela organização a ser inspecionada, caso ela não o tenha feito ainda anteriormente, preferencialmente, logo após o envio dos dados da inspeção, visando possibilitar uma adequada preparação e planejamento, por cada inspetor, das entrevistas e atividades da fase de inspeção local de sua área de atuação. Do mesmo modo, os inspetores devem acessar o sistema informatizado de vigilância para conhecimento dos documentos citados na alínea “c” do parágrafo anterior.

5.2.12 Uma vez que ocorrem alterações na redação de algumas perguntas dos protocolos e em sua numeração, quando da edição de novas versões, as páginas da ASOCEA na INTRAER (www.asocea.intraer) e na INTERNET (www.asocea.aer.mil.br) apresentam uma correlação entre as perguntas das diferentes versões, para apoiar esta tarefa do INSPCEA.

Exemplo:

Um PSNA, que presta serviço MET, foi inspecionado em 2017 e será novamente inspecionado em 2020, devendo o INSPCEA MET adotar o seguinte procedimento na fase de pré-inspeção:

- o INSPCEA identificou que, na inspeção anterior a esse PSNA, foi expedida a Ficha de Não Conformidade MET 001;
- no relatório de inspeção está registrado que foi utilizada a versão 10 do protocolo MET;
- a MET 001 tem associada como não satisfatória a resposta à pergunta do protocolo MET 7.103;
- na nova inspeção, o INSPCEA utilizará a versão 11 do protocolo MET;
- verificando na página da ASOCEA na INTRAER/INTERNET, a “Correlação entre as versões dos protocolos”, o INSPCEA identificará que a pergunta 7.103 da versão 9 do protocolo MET, corresponde à pergunta 7.089 da versão 11 do protocolo atual; e
- o INSPCEA registrará no protocolo, no campo “Resposta/ Comentários”, na linha correspondente à pergunta 7.089, a observação “Resposta não satisfatória na inspeção de 2017, gerando a Não Conformidade MET 001(7.103)”.

5.2.13 Se para a pergunta do protocolo que originou a não conformidade não existir correlação com outra pergunta na nova versão, anotá-la, relatar ao chefe de equipe, para que seja registrado no relatório de inspeção. Neste caso, o INSPCEA não avaliará a ação corretiva correspondente, pois caberá a ASOCEA validar a referida não conformidade, de acordo com dispositivo normativo interno.

5.2.14 O INSPCEA deverá verificar, no relatório da inspeção anterior, se houve alguma questão de seu protocolo identificada como não satisfatória, porém sanada durante a fase de inspeção local. Caso isto tenha ocorrido, deverá constar se a não conformidade voltou a ocorrer.

- a) é esperado, então, que o INSPCEA, na fase de pré-inspeção, adote os seguintes procedimentos ao preparar seu protocolo e registrar as perguntas consideradas não satisfatórias na inspeção anterior, com base no relatório de inspeção e nas tabelas de correlações constantes da página da ASOCEA, na INTRAER e INTERNET;
- b) anotar as não conformidades cujas perguntas do protocolo aplicado à época não possuem correlação com a versão do protocolo vigente, para informação posterior ao chefe de equipe;
- c) verificar o estágio de implementação de cada ação corretiva, conforme as informações atualizadas disponibilizadas pelo provedor à ASOCEA; e
- d) anotar, em seu protocolo, eventuais perguntas com respostas não satisfatórias que foram identificadas e sanadas durante o transcorrer da fase de inspeção local, na última inspeção, conforme registrado no relatório da inspeção anterior.

5.2.15 Considerando o item 3.7 da ICA 121-13, as organizações inspecionadas deverão se

preparar para a fase de inspeção local, utilizando os protocolos de inspeção de cada área de atuação a ser inspecionada. Tais protocolos estão disponíveis nas páginas da ASOCEA na INTRAER (www.asocea.intraer), na INTERNET (www.asocea.aer.mil.br) e no sistema informatizado de vigilância.

5.2.16 Essa preparação deverá ser feita por meio da resposta a cada pergunta dos protocolos aplicáveis à Organização, através do preenchimento da coluna “Resposta/Comentários”, onde devem ser inseridas as referências a todos os documentos que serão apresentados como evidências de conformidade aos requisitos regulamentares no sistema informatizado de vigilância, num prazo máximo de 07 dias corridos antes da data de início da fase de inspeção local, conforme preconiza a ICA 121-13.

5.2.17 A organização deverá inserir, no sistema informatizado de vigilância, as evidências das respectivas respostas das perguntas do protocolo e, ainda, separar os documentos (cópias físicas ou eletrônicas), que foram referenciados nos protocolos, para serem apresentados aos inspetores na fase de inspeção local.

5.2.18 As dúvidas quando à preparação para as Inspeções podem ser dirimidas com a ASOCEA, com o Elo SOCEA alocado na organização regional de sua jurisdição ou com o chefe de equipe da inspeção.

5.3 ATIVIDADES DA FASE DE INSPEÇÃO LOCAL

5.3.1 O chefe de equipe deve realizar a reunião de abertura da inspeção com a presença do(a) responsável pela organização inspecionada e todas as contrapartes que estarão envolvidas e demais profissionais de interesse do PSNA, antes de iniciar as atividades da fase de inspeção local. Tal reunião deve abranger, no mínimo, os seguintes assuntos:

- a) revisão dos objetivos, abrangência, características e princípios do processo de inspeção, de acordo com a ICA 121-13 e este Manual;
- b) revisão das atribuições da organização inspecionada de acordo com o item 3.7 da ICA 121-13;
- c) definição e aplicação do Impacto na Segurança (IS), conforme definido neste Manual;
- d) apresentação e aceitação, por parte da organização inspecionada, do planejamento das atividades da fase de inspeção local;
- e) apresentação dos protocolos e do modelo de ficha de não conformidade;
- f) apresentação dos membros da equipe e respectivas áreas de atuação;
- g) apresentação das contrapartes designadas pela organização inspecionada para cada área de atuação;
- h) data limite para a apresentação de evidências, ainda na fase de inspeção local; e
- i) data, hora e local da reunião de encerramento.

5.3.2 O chefe de equipe deve se certificar do efetivo cumprimento do planejamento das atividades da fase de inspeção local, coordenando as tarefas e resultados de cada membro da equipe de inspeção.

5.3.3 Quando a organização inspecionada estiver impossibilitada de disponibilizar uma

contraparte para cada área, o chefe de equipe deverá coordenar o planejamento das atividades de cada área de atuação levando em consideração que o princípio da oportunidade impede que entrevistas sejam realizadas sem a presença da contraparte designada pela organização.

5.3.4 Cada membro da equipe de inspeção é responsável pelo preenchimento adequado e completo do seu protocolo de inspeção, pela ficha de críticas e pela confecção de suas respectivas fichas de não conformidades, numerando-as sequencialmente e, quando se tratar de inspeção regular, por obter as assinaturas das contrapartes responsáveis pelos setores avaliados da organização inspecionada.

5.3.5 Caso haja indisponibilidade do sistema informatizado de vigilância durante o período da fase de inspeção local, os dados deverão ser inseridos no sistema pelo chefe de equipe e pelos INSPCEA dentro de um prazo de 15 dias, após a reunião de encerramento.

5.3.6 Nesse caso, as fichas de não conformidades deverão ser confeccionadas utilizando-se um editor de texto e impressas para o colhimento das devidas assinaturas ainda durante o período da fase de inspeção local.

5.3.7 De posse das informações disponibilizadas pelo sistema informatizado de vigilância sobre as inspeções anteriormente realizadas na organização inspecionada, cabe ao INSPCEA analisar o estágio de implementação de todas as ações corretivas constantes do PAC do PSNA, de sua área de atuação, e verificar se realmente eliminaram as deficiências apontadas na inspeção anterior. O INSPCEA deverá validar no sistema informatizado de vigilância, conforme aplicável, as ações corretivas implementadas.

5.3.8 No caso específico de verificação da implementação do PAC, o INSPCEA poderá identificar as seguintes situações:

- a) a não conformidade foi eliminada;
- b) a não conformidade permanece com prazo de correção expirado;
- c) a não conformidade originou uma notificação de infração pela ASOCEA e a sua solução do processo está a cargo do DECEA; ou
- d) a não conformidade permanece, porém o prazo para a correção ainda não foi expirado.

5.3.9 Se a não conformidade foi eliminada, o INSPCEA deverá relatar isso no campo “*Resposta/Comentários*” do protocolo referente à pergunta que gerou a não conformidade, e acrescentar as evidências que o levaram a concluir pela sua eliminação.

5.3.10 Se permanecer a não conformidade com prazo para a correção expirado, o INSPCEA deverá relatar isso no campo “*Resposta/Comentários*” do protocolo referente à pergunta que gerou a não conformidade, e justificar as razões que o levaram a concluir pela sua permanência, nesse caso, o INSPCEA deverá confeccionar o relato de possível infração, de acordo com as instruções contidas no Capítulo 11, deste Manual.

5.3.11 Se a não conformidade originou uma notificação de infração pela ASOCEA, o INSPCEA deverá verificar o estado de implementação das medidas corretivas que estão sendo efetivadas e relatar no campo “*Resposta/Comentários*” do protocolo referente à pergunta que originou a notificação de infração a observação “*Resposta não satisfatória na inspeção anterior (identificar a inspeção anterior), gerando a Não Conformidade XXX-XX (pergunta n°/versão XX), que originou uma notificação de infração*”. Em seguida registrar as evidências

que levaram a eliminação ou a permanência da não conformidade. Caso a não conformidade permaneça, deverá informar ao chefe da equipe, para constar do relatório e confeccionar um relato de possível infração, conforme Capítulo 11 deste Manual.

5.3.12 A constatação, por parte do INSPCEA, de que uma dada não conformidade identificada na inspeção anterior permanece ativa, dentro do prazo de validade ou expirada, não gera uma nova Ficha de Não Conformidade.

5.3.13 No relatório de inspeção e na reunião de encerramento deverão ser informadas as não conformidades que foram identificadas pela equipe e eliminadas durante a fase de inspeção local.

5.3.14 Concluídos os levantamentos da fase de inspeção local, o chefe de equipe realizará a reunião de coordenação final, com a presença de todos os membros da equipe, de modo a consolidar as fichas de não conformidades a serem entregues à organização inspecionada por ocasião da reunião de encerramento.

5.3.15 A reunião de coordenação final visa garantir uma harmonização dos julgamentos e dos resultados entre as diversas áreas de atuação, devendo conter, no mínimo, os seguintes tópicos:

- a) discussão das não conformidades identificadas;
- b) discussão e definição do Impacto na Segurança (IS) para cada ficha de não conformidade;
- c) discussão e definição de relatos de possíveis infrações;
- d) conclusão do preenchimento dos protocolos de inspeção, das fichas de não conformidade, das fichas de críticas e dos relatos de possíveis infrações; e
- e) estágio do cumprimento das ações corretivas das inspeções anteriores, se aplicável.

5.3.16 Caso permaneça uma condição inaceitável de Impacto na Segurança (IS = 1), o chefe de equipe deverá proceder de acordo com as instruções contidas no Capítulo 10, deste Manual.

5.3.17 A coleta das assinaturas das contrapartes dos setores avaliados das organizações inspecionadas deverá ser realizada após a reunião de coordenação final da equipe de inspeção, quando deverão ser definidos os Impactos na Segurança (IS) de cada não conformidade.

5.3.18 A reunião de encerramento da inspeção, a ser conduzida pelo chefe de equipe, deverá conter, no mínimo, o seguinte conteúdo:

- a) entrega das fichas de não conformidades;
- b) informação sobre os relatos de possível infração, se houver;
- c) esclarecimentos sobre como elaborar o plano de ações corretivas; e
- d) orientação sobre as próximas etapas do processo de inspeção e seus prazos.

5.4 ATIVIDADES DA FASE DE PÓS-INSPEÇÃO

5.4.1 O chefe de equipe deverá preparar o relatório da inspeção utilizando o sistema informatizado de vigilância, imprimindo-o para assinatura e envio à ASOCEA em até 15 dias

corridos após a reunião de encerramento da inspeção, juntamente com as fichas de não conformidades assinadas pelas contrapartes e inspetores de cada área de atuação e os relatos de possíveis infrações da organização inspecionada, quando houver.

5.4.2 O chefe de equipe deverá fazer constar as informações a respeito do PAC do PSNA, na parte III (fichas de não conformidades) do relatório de inspeção. A menção da situação de cada não conformidade deverá estar acompanhada das perguntas do protocolo vigente, relacionadas a não conformidade em análise, bem como das perguntas do protocolo da versão da inspeção anterior, conforme o exemplo abaixo.

Exemplo:

- Uma inspeção no DTCEA XY foi realizada na versão 9 dos protocolos e a inspeção atual na versão 11. Na inspeção anterior, foram detectadas seis não conformidades a saber: MET 001, MET 002, AIS 001, AIS 002, AIS 003 e ATS 001.

- Verificando na página da ASOCEA na INTRAER/INTERNET, a “Correlação entre as versões dos protocolos”, o INSPCEA identificará que as perguntas da versão 9 dos protocolos MET, AIS e ATS, que originaram as não conformidades correspondem às seguintes perguntas da versão 11 dos protocolos atuais:

	Versão 9	Versão 11
MET 001	7.103	7.089
MET 002	7.007	7.007
AIS 001	1.131	-----
AIS 002	1.028	1.027
AIS 003	1.139	1.139
ATS 001	2.035	2.007

- Os INSPCEA validaram a eliminação das não conformidades MET 001, AIS 002 e ATS 001. No entanto, permanecem deficientes as não conformidades MET 002 e AIS 003, e a não conformidade AIS 001 não foi avaliada, por não existir correlação da pergunta AIS 1.131 com pergunta da versão em uso do protocolo.

- O chefe de equipe, ao receber essas informações relatará os fatos no relatório, conforme abaixo indicado:

“Foram validadas a eliminação das não conformidades referentes às FAC MET 001 (7.103/7.089), AIS 002(1.028/1.027) e ATS 001 (2.035/2.007).

“Permanecem as seguintes não conformidades, conforme abaixo discriminado:

- MET 002 (7.007/7.007): A existência de técnico do CMA sem o Curso de Meteorologia Aeronáutica, do ICEA, detectada na inspeção de 2017, ainda não foi sanada pelo provedor.

- AIS 003 (1.139/1.139): A Sala AIS permanece com o mesmo quantitativo de especialistas AIS verificado na inspeção de 2017 e inferior ao previsto na

legislação pertinente.”

“A não conformidade referente à FAC AIS 001 não foi avaliada, visto não existir correlação para a pergunta AIS 1.131 da versão 9 do protocolo AIS com a versão vigente nesta inspeção.”

5.4.3 De posse das fichas de não conformidades, a organização inspecionada elaborará seu plano de ações corretivas e deverá proceder de acordo com o Capítulo 13.

6 PROCEDIMENTOS DA INSPEÇÃO SISTÊMICA

6.1 ATIVIDADES DA FASE DE PRÉ-INSPEÇÃO

6.1.1 O chefe de equipe da inspeção sistêmica deve estabelecer estreito contato com a organização inspecionada, de modo a orientá-la sobre o processo de inspeção.

6.1.2 A designação de técnicos para a realização dos levantamentos com base nos protocolos de inspeção aplicáveis é responsabilidade da organização inspecionada. Os nomes dos técnicos designados devem ser informados ao chefe de equipe.

6.1.3 Eventuais dúvidas da organização inspecionada sobre a interpretação das questões dos protocolos de inspeção deverão ser sanadas com o chefe da equipe antes do período estabelecido para os levantamentos no local.

6.2 ATIVIDADES DA FASE DE INSPEÇÃO LOCAL

6.2.1 Os técnicos designados pela organização inspecionada para o preenchimento dos protocolos de inspeção deverão responder todas as perguntas e encaminhá-los, devidamente assinados, para o chefe de equipe, dentro do prazo estabelecido.

6.2.2 Os protocolos de inspeção devem ser preenchidos com relatos claros e pertinentes, incluídas as referências a documentos e evidências aplicáveis, especialmente, nas perguntas com repostas não satisfatórias, para subsidiar a elaboração das fichas de não conformidades.

6.2.3 A omissão de informações relevantes ou a prestação de informações incorretas ou inexatas ensejam a responsabilização do titular da organização inspecionada.

6.2.4 De posse dos protocolos preenchidos, o INSPCEA confeccionará as fichas de não conformidades através do sistema informatizado de vigilância, imprimindo-o em duas vias originais, encaminhando uma destas à organização inspecionada, para a elaboração do plano de ações corretivas.

6.2.5 As fichas de não conformidades da inspeção sistêmica são assinadas, apenas, pelo INSPCEA.

6.2.6 Independentemente da resposta provida pela organização inspecionada, compete ao INSPCEA decidir se a situação constitui ou não uma não conformidade. Assim, apesar de a organização inspecionada registrar no protocolo de inspeção que atende a uma determinada pergunta do protocolo, o INSPCEA poderá considerar a resposta não satisfatória, elaborando a correspondente ficha de não conformidade.

6.2.7 Apesar do disposto em 6.2.2, a organização inspecionada, ao identificar a existência de resposta não satisfatória aos protocolos de inspeção, deverá adotar as medidas pertinentes para a identificação e implementação de ações corretivas.

6.2.8 No caso de ser detectada uma condição de impacto na segurança inaceitável (IS = 1), o chefe de equipe deverá proceder como indicado no Capítulo 10.

6.2.9 O chefe de equipe deverá preparar o relatório da inspeção, utilizando o sistema informatizado de vigilância, imprimindo-o para assinatura e envio à ASOCEA em até 15 dias corridos, a contar da data em que receber os protocolos de inspeção, devidamente preenchidos pela organização inspecionada, com as fichas de não conformidades em anexo, se houver.

6.3 ATIVIDADES DA FASE DE PÓS-INSPEÇÃO

6.3.1 A organização inspecionada elaborará seu plano de ações corretivas, utilizando o sistema informatizado de vigilância, observando o prazo estabelecido no planejamento da inspeção.

6.3.2 A ASOCEA avaliará o plano de ações corretivas, elaborado pela organização inspecionada, com vistas a:

- a) confirmar se todas as não conformidades estão contempladas pelas ações corretivas planejadas pela organização inspecionada;
- b) verificar se, para cada não conformidade, foram definidas ações corretivas ou medidas mitigadoras, quando aplicável, que deverão estar concluídas dentro do prazo estabelecido por este Manual, em função do Impacto na Segurança (IS); e
- c) verificar se o cronograma com o detalhamento das fases das ações corretivas, foi estabelecido.

6.3.3 Em observância ao princípio da razoabilidade, a definição e aplicação das ações corretivas e sua eficácia na eliminação da não conformidade apontada pela equipe de inspeção é responsabilidade da organização inspecionada. Por esta razão, compete à ASOCEA confirmar se o plano apresentado contempla os aspectos listados no item anterior.

6.3.4 Na hipótese de o plano de ações corretivas não atender ao disposto no item 6.3.2, a organização inspecionada será informada visando à adequação do PAC.

6.3.5 Ao encaminhar o seu plano de ações corretivas, a organização inspecionada poderá solicitar ao Chefe da ASOCEA a revisão dos prazos estabelecidos pela equipe de inspeção para a correção das não conformidades, conforme definido neste Manual, para cada IS identificado. No entanto, não serão consideradas as solicitações que não sejam acompanhadas de justificativas fundamentadas que amparem tal solicitação.

6.3.6 No caso relatado em 6.3.5, a ficha de ação corretiva objeto do pleito de prorrogação de prazo, permanecerá compondo o plano de ações corretivas.

6.3.7 A solicitação da revisão de prazos não suspende a obrigação de a organização inspecionada cumprir os prazos informados nas fichas de não conformidades.

6.3.8 Os novos prazos eventualmente concedidos somente passarão a vigorar a partir da expedição de manifestação formal favorável ao pleito, por parte da ASOCEA.

7 PROCEDIMENTOS DA INSPEÇÃO DE SEGUIMENTO

7.1 ATIVIDADES DA FASE DE PRÉ-INSPEÇÃO

7.1.1 A inspeção de seguimento, diferente da inspeção regular, tem uma abrangência limitada à verificação da implementação, no todo ou em parte, do plano de ações corretivas da organização inspecionada, decorrente de inspeção anterior.

7.1.2 Assim, exceto pela abrangência da inspeção, as atividades da fase de pré- inspeção são as mesmas de uma inspeção regular.

7.2 ATIVIDADES DA FASE DE INSPEÇÃO LOCAL

7.2.1 De posse das informações a respeito das Inspeções anteriores realizadas na organização inspecionada, cada INSPCEA deverá verificar o estágio do cumprimento das ações corretivas da área sob sua responsabilidade.

7.2.2 Os INSPCEA deverão verificar se a implementação das ações corretivas eliminou ou não as não conformidades.

7.2.3 Para as ações corretivas que ainda não estão com seus prazos vencidos, os INSPCEA deverão verificar e registrar no protocolo se as medidas mitigadoras, se houver, surtiram os efeitos desejados e se há indícios de que as ações corretivas serão concluídas no prazo estabelecido.

7.2.4 Os INSPCEA deverão verificar as ações corretivas que estão com os seus prazos vencidos e que não eliminaram as não conformidades. Nesses casos, os INSPCEA deverão verificar se as medidas mitigadoras, se houver, surtiram os efeitos desejados.

7.2.5 As não conformidades ainda não eliminadas e com os prazos das ações corretivas vencidos ensejarão de relato de possível infração à organização inspecionada, por parte do INSPCEA, conforme Capítulo 11 deste Manual.

7.2.6 Cada INSPCEA, em sua área de atuação, deverá validar, no sistema informatizado de vigilância, as ações corretivas que efetivamente eliminaram as não conformidades. Transmitir ao chefe de equipe as informações sobre as ações corretivas em andamento, e preencher o protocolo referente a sua área da inspeção.

7.2.7 Concluídos os levantamentos da fase de inspeção local, o chefe de equipe realizará a reunião de coordenação final, de modo a debater, com a equipe, os resultados obtidos pelos INSPCEA e para consolidar as informações a serem prestadas à organização inspecionada por ocasião da reunião de encerramento, bem como as informações que foram registradas nos protocolos e no relatório de inspeção.

7.2.8 A reunião de coordenação final deverá conter, no mínimo, os seguintes tópicos:

- a) consolidação do estágio de implementação das ações corretivas;
- b) conclusão do preenchimento da situação de validação das ações corretivas no sistema informatizado de vigilância; e

- c) consolidação das orientações a serem transmitidas à organização inspecionada sobre o seu plano de ações corretivas.

7.2.9 A reunião de encerramento da inspeção, a ser conduzida pelo chefe de equipe, deverá conter, no mínimo, o seguinte conteúdo:

- a) explanação sobre as observações da equipe de inspeção quanto ao estágio de implementação do plano de ações corretivas; e
- b) orientações da equipe de inspeção à organização inspecionada quanto a eventuais ajustes no plano de ações corretivas.

7.3 ATIVIDADES DA FASE DE PÓS-INSPEÇÃO

7.3.1 O chefe da equipe de inspeção deverá preparar o relatório de inspeção, utilizando o sistema informatizado de vigilância, imprimindo-o para assinatura e envio à ASOCEA em até 15 dias corridos após a reunião de encerramento da inspeção.

7.3.2 As não conformidades ainda não eliminadas, e com os prazos das ações corretivas vencidos e para as quais foram emitidos relatos de possível infração resultarão, após análise, na elaboração de notificações de infração à organização inspecionada, por parte do Chefe da ASOCEA.

7.3.3 As justificativas ou as novas ações corretivas não aceitas pela ASOCEA, bem como as notificações de infração não respondidas serão remetidas ao DECEA para a aplicação das sanções que julgadas adequadas.

8 PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO

8.1 APLICAÇÃO DOS PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO

8.1.1 Os protocolos de inspeção são “ferramentas” de apoio às tarefas do inspetor, que direcionam a verificação do cumprimento das normas em vigor e proporcionam orientações sobre as evidências a serem obtidas.

8.1.2 Não é esperado, na fase de inspeção local, que o INSPCEA realize questionamentos à contraparte da organização inspecionada seguindo, exclusivamente, as perguntas do protocolo de inspeção. Na busca por evidências, o INSPCEA deve realizar tantos questionamentos quanto julgue necessários, até cobrir o objetivo pretendido pela pergunta que está sendo aplicada.

8.1.3 Apesar da inspeção ser limitada em tempo, o INSPCEA deve cobrir todo o conteúdo do protocolo de inspeção. Eventuais requisitos não abrangidos pelo protocolo deverão ser objeto de observação na ficha de críticas do INSPCEA, como sugestões para futura inclusão.

8.1.4 O inspetor deve, em sua preparação na fase de pré-inspeção, familiarizar-se com os requisitos regulamentares envolvidos em cada pergunta dos protocolos, antecipando as respostas através das informações já disponíveis e dedicando maior tempo às perguntas onde houver indícios de eventuais problemas ou preocupações.

8.2 PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO VIGENTES

8.2.1 Os protocolos de inspeção devem estar permanentemente atualizados em relação à normativa vigente, em virtude da necessidade das atuações do INSPCEA, na inspeção, dependerem do correto enquadramento de cada disposição normativa.

8.2.2 Para conceder maior flexibilidade para atualizações, os protocolos de inspeção não foram incluídos na ICA 121-13, nem no presente Manual, e serão disponibilizados pela ASOCEA, com indicação da versão vigente e a data de sua entrada em vigor.

8.2.3 A ASOCEA disponibilizará os seguintes protocolos para aplicação pelos INSPCEA:

- a) AGA - Aeródromos e Auxílios Terrestres;
- b) AIS - Serviço de Informação Aeronáutica;
- c) ATFM - Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo;
- d) ATS - Serviço de Tráfego Aéreo;
- e) AVSEC - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita;
- f) CNS - Comunicação, Navegação e Vigilância;
- g) CTG - Cartografia Aeronáutica;
- h) ENS - Ensino;
- i) EPTA CAT “M” - Estação Provedora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo Categoria “M”;
- j) MET - Meteorologia Aeronáutica;

- k) PANS-OPS - Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea – Operações de Aeronaves;
- l) SAR - Busca e Salvamento;
- m)SAU - Saúde; e
- n) SGSO - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional.

8.2.4 O chefe de equipe deverá certificar-se de que os membros da equipe de inspeção empreguem as versões mais atualizadas dos protocolos, registrando-as no relatório de inspeção.

8.3 CONTEÚDO DO PROTOCOLO DE INSPEÇÃO

8.3.1 O protocolo de inspeção consiste em uma tabela com colunas que deve ser preenchido através do sistema informatizado de vigilância, seguindo as orientações constantes do Anexo K.

8.3.2 A primeira coluna indica o requisito regulamentar que ampara a pergunta constante na segunda coluna.

8.3.3 Na segunda coluna consta a pergunta do protocolo que deverá ser respondida pela organização inspecionada. Esta pergunta formulada ao inspecionado, serve, apenas, de guia ao inspetor, na avaliação do Provedor de Serviços de Navegação Aérea. Com isso, ao discorrer sobre o processo, durante as entrevistas da inspeção, o INSPCEA poderá acompanhar a exposição do inspecionado com questionamentos que contemplem todo o escopo do protocolo.

8.3.4 Na terceira coluna, deve ser registrada a resposta da organização inspecionada à questão.

8.3.5 A quarta coluna apresenta exemplos de evidências que poderão ser pesquisadas pelo inspetor em suporte à sua avaliação quanto ao cumprimento daquele requisito regulamentar, por parte da organização inspecionada.

8.3.6 A quinta coluna reflete o posicionamento do inspetor em relação às evidências obtidas frente à pergunta do protocolo, existindo o espaço, na sexta coluna, para anotações do inspetor. No caso de um requisito ou pergunta não poder ser observada durante a fase de inspeção local, o inspetor deverá informá-lo na sexta coluna do protocolo.

8.3.7 A sexta coluna é a mais importante para o processo de inspeção dos PSNA. Nela, o inspetor responsável deve descrever ou indicar as evidências apresentadas pela organização inspecionada que o levaram a chegar à conclusão indicada na quinta coluna. Esse procedimento deve ser efetuado para qualquer estado de implementação que seja assinalado na coluna cinco, isto é, satisfatório, não satisfatório ou não aplicável.

8.3.8 A descrição das evidências na sexta coluna do protocolo de inspeção deve ser feita com a maior riqueza de detalhes possíveis (por exemplo: registrar número do documento, data do documento, responsáveis pelas assinaturas e etc.). Nesta coluna, deve constar a observação de que foi confeccionado um relato de possível infração, se houver, conforme Capítulo 11 deste Manual.

8.4 EVIDÊNCIAS

8.4.1 O inspetor deve obter e registrar todas as evidências que embasem suas conclusões com respeito a cada pergunta do Protocolo.

8.4.2 A evidência pode ser:

- a) Física: constatação da existência de elementos concretos pelo inspetor, tais como as dimensões reduzidas de uma Sala AIS, um equipamento inoperante por problemas de manutenção, etc;
- b) Documental: obtida através da verificação, pelo inspetor, dos documentos e registros relacionados com as atividades do Provedor de Serviços de Navegação Aérea; e
- c) Analítica: refere-se à realização de ensaios ou à execução de procedimentos por solicitação do inspetor para a verificação de sua conformidade.

8.4.3 Ao coletar a evidência, o inspetor deve se assegurar de sua pertinência e fidedignidade.

8.4.4 A pertinência indica o grau de correlação da evidência com o aspecto em análise. Desta forma, há que se verificar se a evidência identificada está diretamente associada à pergunta ou se existem outros aspectos relacionados que podem ter uma maior ou menor importância na existência do perigo ou na ocorrência da situação perigosa.

8.4.5 A fidedignidade está associada à autenticidade, à validade e à exatidão da evidência coletada.

9 FICHA DE NÃO CONFORMIDADE

9.1 IDENTIFICAÇÃO DA NÃO CONFORMIDADE

9.1.1 Os protocolos de inspeção apoiam o inspetor na identificação de não conformidades na atuação do Provedor de Serviços de Navegação Aérea, em comparação com o disposto nas normas nacionais.

9.1.2 Toda deficiência detectada deve ser registrada em ficha de não conformidade, inclusive, nos casos em que sua eliminação dependa, no entendimento do inspecionado, do apoio do DECEA ou órgão hierarquicamente superior ao inspecionado.

9.1.3 A ficha de não conformidade deve ser elaborada em duas vias originais. Uma das vias será entregue à organização inspecionada, na reunião de encerramento da inspeção. A outra via comporá o relatório de inspeção.

9.1.4 As orientações para a avaliação do Impacto na Segurança (IS) de cada não conformidade encontram-se no Capítulo 10 deste Manual.

9.1.5 O Anexo I apresenta exemplo de ficha de não conformidade preenchida com um caso fictício.

9.2 RECOMENDAÇÕES

9.2.1 A recomendação que deve constar de cada ficha de não conformidade é a providência que deverá ser adotada pela organização inspecionada, com o objetivo de eliminar a não conformidade relatada.

9.2.2 A recomendação não se constitui na ação corretiva que será identificada e implementada pela organização inspecionada. Trata-se da descrição da providência que deverá culminar com a adoção de uma ou mais ações encadeadas para a eliminação da deficiência.

9.2.3 Com isso, em consonância com o princípio da razoabilidade, o inspetor deve redigir uma recomendação que indique “*o que*” deverá ser feito, sendo providência de responsabilidade exclusiva da organização inspecionada identificar “*como*” fazê-lo.

9.2.4 Exemplificando a situação descrita no item anterior:

- a) não conformidade identificada pelo inspetor – *O PSNA ABC não realiza a manutenção periódica dos equipamentos NAV/COM sob sua responsabilidade.*
- b) recomendação do inspetor – *O PSNA ABC deverá realizar a manutenção periódica dos equipamentos NAV/COM sob sua responsabilidade.*

9.3 PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO DE NÃO CONFORMIDADE

9.3.1 As organizações inspecionadas poderão solicitar, formalmente ao Chefe da ASOCEA, o cancelamento de uma não conformidade aplicada, apresentando as justificativas,

fundamentadas nas legislações, que amparem sua solicitação, conforme modelo do anexo P.

9.3.2 A ASOCEA poderá cancelar uma não conformidade após a análise de um pedido de reconsideração confeccionado pela organização inspecionada.

10 AVALIAÇÃO DO RISCO E DO IMPACTO NA SEGURANÇA

10.1 INFORMAÇÕES GERAIS

10.1.1 A identificação das não conformidades durante uma inspeção por parte do INSPCEA é o ponto de partida para o encaminhamento de ações que conduzam ao restabelecimento das condições desejadas, buscando assegurar níveis aceitáveis de segurança. De forma a melhor orientar tais ações, torna-se igualmente importante analisar e avaliar o quanto cada não conformidade afeta a segurança, propiciando uma priorização dos planejamentos dos agentes públicos e privados e definindo prazos máximos para a correção ou atenuação dos problemas.

10.1.2 A finalidade da avaliação do risco é auxiliar na tomada de decisão com base no resultado da análise do risco, em qual risco necessita de tratamento e qual a prioridade para a implementação da ação corretiva.

10.1.3 Com o objetivo de uniformizar a atuação do inspetor, a ASOCEA adotou um processo para o estabelecimento do grau de impacto que uma deficiência gera na segurança.

10.1.4 O procedimento adotado consiste na identificação de duas variáveis: o Fator Severidade (FS) e o Fator Probabilidade (FP). O produto desses fatores gera o Nível do Risco, que é associado a um Impacto na Segurança (IS), para aplicação pelo INSPCEA.

10.1.5 A identificação de cada fator dependerá do conhecimento e da experiência do INSPCEA, que proporá o correspondente IS, ao chefe da equipe de inspeção.

10.1.6 De acordo com o IS, é definida a prioridade a ser dada na eliminação ou mitigação da não conformidade, assim como os prazos máximos admissíveis para tais ações.

10.1.7 Os prazos máximos admissíveis para a eliminação ou mitigação da não conformidade deverão constar nas fichas de não conformidades.

10.1.8 O chefe de equipe deverá estar atento para que não sejam adotados valores que gerem uma indicação de IS não adequada à situação existente, quer seja por subestimar ou por superestimar os perigos avaliados. Para isso, deverá debater com os demais inspetores, durante a reunião de coordenação final, a definição do impacto na segurança para cada ficha de não conformidade.

10.2 FATOR SEVERIDADE

10.2.1 A constatação de uma não conformidade deve ser avaliada quanto às suas eventuais consequências.

10.2.2 Assim, a severidade é caracterizada pelas consequências possíveis de uma situação de perigo à segurança.

10.2.3 O perigo associado à não conformidade revela a existência de potencial para a ocorrência de danos ou lesões, e a natureza dessas ocorrências qualifica o que vem a ser a severidade desses danos ou lesões.

10.2.4 Desta forma, se, em uma dada situação extrema, os danos materiais são de grande

vulto ou há perdas de vidas humanas, com a ocorrência do evento perigoso, a severidade é classificada como catastrófica.

10.2.5 Por outro lado, quando não há danos materiais nem lesões às pessoas envolvidas, a severidade é considerada insignificante.

10.2.6 Para obter o valor a ser atribuído ao fator severidade, a equipe de inspeção deverá identificar o perigo associado à não conformidade e considerar que todas as demais defesas existentes na prevenção do evento perigoso tenham sido ultrapassadas, para, assim, identificar a severidade dos danos.

10.2.7 O FS, após discussão da equipe de inspetores, é obtido a partir da Tabela 1 a seguir:

FS	FATOR SEVERIDADE	
	Segurança operacional	Atos ilícitos
CATASTRÓFICO (A)	lesões fatais e elevadíssimos prejuízos materiais.	interrupção severa dos serviços e grande quantidade de mortos.
GRANDE (B)	lesões graves e elevados prejuízos materiais.	interrupção grande dos serviços e feridos graves.
MODERADO (C)	lesões leves e médios prejuízos materiais.	interrupção moderada dos serviços e feridos leves.
PEQUENO (D)	não há ocorrência de lesões, mas há prejuízos materiais de pequeno vulto.	interrupção pequena dos serviços e sem feridos.
INSIGNIFICANTE (E)	sem ocorrência de lesões ou sem prejuízos materiais.	sem interrupção dos serviços.

Tabela 1: Fator Severidade

10.3 FATOR PROBABILIDADE

10.3.1 A probabilidade é a mensuração, em termos qualitativos ou quantitativos, da possibilidade de uma situação de perigo ocorrer.

10.3.2 A constatação de uma não conformidade deve ser avaliada quanto à possibilidade de gerar as seguintes consequências, dentre outras:

- a) acidente ou incidente;
- b) propagação de um dado crítico ou essencial para a segurança;
- c) contribuição para que o próximo passo do processo se torne o descrito na letra “a” acima;
- d) contribuição para que o próximo passo do processo se torne o descrito na letra “b”;
- e) falta de padronização de um registro; ou
- f) existência de condições inadequadas (instalações e equipamentos) para o trabalho.

10.3.3 Ao avaliar o perigo decorrente da não conformidade deve-se verificar se este pode envolver ações na própria organização inspecionada e em outras organizações. O

encadeamento de ações que antecedem a situação perigosa e que a sucedem deve ser considerado na avaliação, de forma a se vislumbrar eventuais redundâncias que atenuem a deficiência, ou a ausência delas, o que aumenta a possibilidade de ocorrência de um evento perigoso e o correspondente valor do Fator Probabilidade.

10.3.4 Toda situação perigosa que gere informação ou dado diretamente para a tripulação da aeronave deve ser criteriosamente estudada, existindo a possibilidade de tratar-se da última barreira da segurança e, portanto, com grande probabilidade de ocorrência do evento perigoso.

10.3.5 O FP é obtido a partir da Tabela 2 a seguir:

FP	FATOR PROBABILIDADE	
	Segurança operacional	Atos ilícitos
MUITO ALTA (1)	evento perigoso deverá ocorrer.	cenário muito plausível, com evidência de capacidade, intenção e planejamento.
ALTA (2)	grande possibilidade de ocorrer um evento perigoso, havendo registro que já ocorreu algumas vezes.	cenário claramente plausível, com evidências de início de planejamento do ataque.
POSSÍVEL (3)	é pouco provável que ocorra um evento perigoso, dependendo de uma sequência de erros ou coincidências. Situação similar já ocorreu.	cenário plausível, mas sem nenhuma evidência de planejamento de ataque.
BAIXA (4)	muito baixa possibilidade de ocorrer um evento perigoso, dependendo de uma incomum sequência de erros ou coincidências. Não há registro de que tenha ocorrido.	cenário pouco plausível com baixa possibilidade do ataque.
REMOTA (5)	quase impossível ocorrer um evento perigoso.	cenário com remota possibilidade de ataque.

Tabela 2: Fator Probabilidade

10.4 IMPACTO NA SEGURANÇA

10.4.1 O IS é obtido a partir do produto dos Fatores, conforme indicado na Tabela 3:

PROBABILIDADE X SEVERIDADE		FATOR SEVERIDADE				
		CATASTRÓFICO (A)	GRANDE (B)	MODERADO (C)	PEQUENO (D)	INSIGNIFICANTE (E)
FATOR PROBABILIDADE	MUITO ALTA (1)	1A	1B	1C	1D	1E
	ALTA (2)	2A	2B	2C	2D	2E
	POSSÍVEL (3)	3A	3B	3C	3D	3E
	BAIXA (4)	4A	4B	4C	4D	4E
	REMOTA (5)	5A	5B	5C	5D	5E

Tabela 3: Matriz Probabilidade x Severidade - Nível do Risco

10.4.2 O impacto na segurança é estabelecido de modo a orientar a priorização dos planejamentos da organização inspecionada e a definir os prazos máximos para as medidas mitigadoras e ações corretivas das não conformidades, durante uma inspeção de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, conforme tabela 4 abaixo:

IMPACTO NA SEGURANÇA		NÍVEL DO RISCO	PRIORIDADE DE INTERVENÇÃO
1	Inaceitável	1A, 1B e 2A	Suspensão da atividade, se não for imediatamente adotada medida mitigadora. Sendo possível, sua correção deve ser imediata.
2	Alto	1C, 2B, 2C, 3A e 3B	Correção em, no máximo, 2 meses, porém deve ser adotada medida mitigadora em, no máximo, 48 horas.
3	Médio	1D, 2D, 3C, 3D, 4A, 4B, 4C	Correção em, no máximo, 4 meses e adoção de medida mitigadora em, no máximo, 5 dias.
4	Baixo	1E, 2E, 3E, 4D, 5A, 5B e 5C	Correção em, no máximo, 6 meses e adoção de medida mitigadora em, no máximo, 10 dias.
5	Aceitável	4E, 5D e 5E	Correção em, no máximo, 1 ano. Não necessita medida mitigadora.

Tabela 4: Impacto na Segurança

10.4.3 Em cumprimento ao princípio da razoabilidade, o INSPCEA não poderá estabelecer prazos mais restritivos do que os previstos na Tabela 4. Porém, a organização inspecionada, ao elaborar sua ficha de ação corretiva, poderá planejar a eliminação e a mitigação das deficiências em prazos menores do que os estipulados.

10.4.4 Se for detectado um impacto na segurança igual a 1 (IS = 1), o chefe de equipe deverá comunicar o fato imediatamente ao Chefe da Divisão de Inspeção da ASOCEA, relatando, detalhadamente, o problema encontrado e a falta de evidências que levaram a equipe a essa conclusão.

10.4.5 O Chefe da DINSP, de posse de tal relato detalhado, comunicará o fato ao Chefe da ASOCEA e ao Elo SOCEA do Regional jurisdicionado para que possam ser adotadas as necessárias providências, dentre as quais, uma possível suspensão das atividades de prestação daquele serviço.

10.4.6 O Chefe da ASOCEA deverá comunicar imediatamente ao Chefe/Comandante do Regional jurisdicionado. Esta comunicação tem por objetivo equacionar alternativas para superar os efeitos que a suspensão da prestação dos serviços possa representar para as atividades aeronáuticas.

10.4.7 Caso a condição observada não tenha sido mitigada até momento da reunião de encerramento da inspeção, o chefe de equipe deverá orientar o INSPCEA da área que preencha o relato de possível infração, conforme previsto no Capítulo 11 deste Manual.

10.4.8 Permanecendo a situação de IS igual à 1 (condição inaceitável) até o momento da reunião de encerramento da inspeção, o Chefe da ASOCEA deverá oficializar ao Chefe/Comandante do Regional, ao qual o PSNA encontra-se jurisdicionado, a sugestão de suspensão dos serviços prestados pelo PSNA e informar o caso ao Chefe do Subdepartamento pertinente do DECEA. Cabe ressaltar, que o Chefe da ASOCEA não precisa aguardar esse prazo para sugerir a suspensão do serviço prestado pelo PSNA.

10.4.9 As medidas mitigadoras de não conformidades classificadas com IS 2, 3 ou 4 deverão ser identificadas e implementadas pela organização inspecionada em um prazo máximo de 48 horas, 5 dias ou 10 dias, respectivamente, a partir da comunicação da equipe de inspeção na reunião de encerramento da inspeção, independentemente das providências de elaboração do plano de ações corretivas.

10.4.10 As correções das não conformidades classificadas com IS 2, 3, 4 e 5 deverão ser implementadas pela organização inspecionada em um prazo máximo de 2 meses, 4 meses, 6 meses e 1 ano, respectivamente.

10.4.11 Conforme estabelece a ICA 121-13, em seu item 4.12.9, as medidas corretivas e mitigadoras devem ser identificadas e implementadas pela organização inspecionada, que é a responsável pela eficácia dessas ações.

10.4.12 A medida mitigadora a ser identificada e implementada pela organização inspecionada consiste na ação ou conjunto de ações que proporcione a atenuação de um ou ambos os fatores. Compete à organização inspecionada certificar-se da eficácia da medida mitigadora, com substancial redução de, ao menos, um dos referidos fatores que conduza, preferencialmente, ao IS “Aceitável”, conforme definido na Tabela 4.

10.4.13 O não cumprimento dos prazos definidos nas fichas de não conformidades enseja a emissão de notificação de infração à organização inspecionada pela ASOCEA, conforme modelo do Anexo Q.

10.4.14 O descumprimento do prazo que trata o item 10.4.13 será apurado pela ASOCEA, durante o monitoramento da execução do plano de ações corretivas (PAC), quanto à implementação das ações corretivas.

10.4.15 O Anexo M apresenta alguns exemplos de avaliação do IS.

11 RELATO DE POSSÍVEL INFRAÇÃO

11.1 O relato de possível infração é o documento pelo qual o INSPCEA informa à ASOCEA que, durante uma inspeção de segurança operacional ou de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, observou que a organização inspecionada cometeu uma possível infração à norma estabelecida pelo órgão central e regulador do SISCEAB.

11.2 O objetivo da inspeção é identificar as não conformidades com vistas ao restabelecimento das condições desejadas. Não é objetivo da inspeção apurar responsabilidades sobre a ocorrência de não conformidades.

11.3 No entanto, diante de uma possível infração à legislação ou à regulamentação nacional, cabe ao inspetor dar andamento aos procedimentos para que seja realizada a devida apuração pelos setores competentes. Neste contexto, o relato do INSPCEA sobre uma possível infração da organização inspecionada **não representa uma sanção ao Provedor de Serviços de Navegação Aérea**.

11.4 O INSPCEA deve relatar à ASOCEA as seguintes situações, dentre outras:

- a) inobservância deliberada de requisito legal ou normativo, constatada por meio de resposta negativa a uma pergunta do Protocolo para a qual a organização inspecionada não adotou medida mitigadora ou alternativa que atenda aos objetivos da respectiva disposição normativa;
- b) ausência de providências para a solução, nos prazos estabelecidos, de não conformidades previamente identificadas pela ASOCEA; e
- c) prestação de serviço deficiente com inaceitável Impacto na Segurança (IS=1), conforme procedimento de avaliação descrito no Capítulo 10, item 10.4.7, deste Manual.

11.5 O relato de possível infração deverá seguir o modelo do Anexo H, sendo requerida a assinatura do INSPCEA no campo relativo ao “Relator”.

11.6 O INSPCEA deverá preencher e assinar o seu relato de possível infração, entregando-o ao chefe de equipe até a reunião de coordenação final e deverá fazer isto constar no protocolo de inspeção (*campo Resposta/Comentários*), na pergunta correspondente: “*Foi confeccionado um relato de possível infração devido a não conformidade da última inspeção permanecer*”.

11.7 Em caso de IS=1 ocorrer durante a inspeção, o INSPCEA deverá reportar esta situação no protocolo de inspeção, conforme exemplo a seguir: “*Foi identificada a não conformidade referente à questão MET 7.401, sendo preenchido relato de possível infração relativo a essa questão.*”

11.8 O chefe de equipe deverá inteirar-se da pertinência do relato do INSPCEA, apresentar seus comentários sobre a situação relatada e assiná-lo.

11.9 O chefe de equipe é o responsável por encaminhar o relato para a ASOCEA, no entanto, este não se constituirá em anexo ao relatório de inspeção.

11.10 O chefe de equipe deverá informar à organização inspecionada, durante a reunião de

encerramento, sobre os relatos de possível infração emitidos pelos inspetores, orientando-a sobre a sequência do processo.

11.11 O Chefe da ASOCEA avaliará o relato de possível infração e decidirá pela expedição da notificação de infração ou por medida administrativa que proporcione o adequado tratamento para a situação relatada.

12 RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

12.1 RELATÓRIO DA INSPEÇÃO REGULAR

O relatório da inspeção regular é composto por um corpo principal e os seus anexos. Deverão ser elaborados relatórios separados, quando, na mesma missão, ocorrer inspeção de vigilância da segurança operacional e inspeção de vigilância da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

12.1.1 CORPO PRINCIPAL:

12.1.1.1 Registra nas primeiras páginas as informações gerais relacionadas a organização inspecionada e a equipe de inspeção, em seguida os Capítulos relacionados com a Finalidade (I), Desenvolvimento da Inspeção (II), Fichas de Não Conformidades (III) e Comentários Finais (IV).

12.1.1.2 Primeira página, informações gerais resumidas, incluindo o número do relatório, o nome da organização inspecionada (tipo de provedor e designativo ICAO, quando houver), o período programado da inspeção, a relação da equipe de inspetores com suas respectivas áreas de atuação os serviços que serão inspecionados, a quantidade de perguntas aplicáveis e de perguntas com respostas não satisfatórias, em cada protocolo aplicado.

12.1.1.3 Segunda página, precedendo o corpo do relatório propriamente dito, são citados os dados da organização inspecionada com seu nome oficial, registrado na Portaria de Ativação, seu endereço; o nome do responsável pela OI e meios de contato.

12.1.1.4 Iniciando na segunda página e prosseguindo nas páginas seguintes, o corpo do relatório, com 4 Capítulos – Finalidade (I), Desenvolvimento da Inspeção (II), Fichas de Não Conformidades (III) e Comentários Finais (IV).

12.1.1.5 O Capítulo I deve descrever a finalidade do relatório da inspeção realizada no Provedor de Serviços da Navegação Aérea.

12.1.1.6 O Capítulo II deve conter:

- a) dados da comunicação de inspeção expedida pela ASOCEA;
- b) resumo da programação realizada pela equipe durante a inspeção;
- c) caso seja a primeira inspeção, deverá ser registrada a seguinte informação:
“*Esta foi a primeira inspeção realizada no(a) DTCEA XX (EPTA YY).*”;
- d) protocolos aplicados e respectivas versões; e
- e) contrapartes da OI em cada área avaliada.

12.1.1.7 O Capítulo III deve indicar:

- a) o conteúdo, de cada anexo do relatório, e a quantidade de FNC aplicadas na inspeção por área avaliada;
- b) a formalização da entrega das FNC ao responsável pelo provedor;

- c) as não conformidades que foram eliminadas e validadas, com uma descrição sucinta da não conformidade;
- d) as não conformidades que não foram avaliadas, por não existir correlação com as perguntas dos protocolos vigentes na inspeção;
- e) quando aplicável, as não conformidades que permanecem, com o estágio em que se encontram as ações corretivas decorrentes de inspeções anteriores, conforme exemplo contido em modelo de relatório deste Manual (Anexo N); e
- f) não conformidades detectadas pela equipe e que foram eliminadas durante a fase de inspeção local.

12.1.1.8 No Capítulo IV devem ser lançadas as informações complementares não relacionadas aos capítulos anteriores, que o chefe de equipe considere em relação a fase de inspeção local e à aplicação dos respectivos protocolos de inspeção. Ao final deste capítulo deve também ser registrada a data em que o chefe de equipe concluiu seu relatório.

12.1.2 ANEXOS AO RELATÓRIO:

12.1.2.1 As fichas de não conformidades originais, assinadas pelo INSPCEA da área e pela contraparte do setor avaliado da OI, com numeração específica para cada área. No caso de ausência da contraparte do setor avaliado, por motivo de força maior, a FNC poderá ser assinada pelo responsável da OI.

12.1.2.2 Um exemplo do corpo principal do relatório de inspeção regular encontra-se no Anexo N.

12.2 RELATÓRIO DA INSPEÇÃO SISTÊMICA

O relatório da inspeção sistêmica é composto por um corpo principal e os seus anexos.

12.2.1 CORPO PRINCIPAL:

12.2.1.1 Primeira página: informações gerais resumidas, incluindo o número do relatório, o nome da organização inspecionada, o período da inspeção, a relação da equipe de inspetores com suas respectivas áreas de atuação e informações sobre a quantidade de perguntas aplicáveis e de perguntas com respostas não satisfatórias, em cada protocolo aplicado.

12.2.1.2 Segunda página: precedendo o corpo do relatório propriamente dito, são apresentadas informações sobre os dados da organização inspecionada, seu endereço, o nome do responsável pela OI e seus meios de contato.

12.2.1.3 Páginas seguintes: o corpo do relatório com 4 Capítulos – Finalidade (I), Desenvolvimento da Inspeção (II), Fichas de Não Conformidades (III) e Comentários Finais (IV).

12.2.1.4 O capítulo I deve descrever a finalidade do relatório da inspeção realizada no Provedor de Serviços da Navegação Aérea.

12.2.1.5 O capítulo II deve conter:

- a) dados da comunicação de inspeção expedida pela ASOCEA; e
- b) protocolos aplicados e respectivas versões.

12.2.1.6 O capítulo III deve indicar:

- a) o conteúdo, de cada anexo do relatório, e a quantidade de FNC aplicadas na inspeção por área avaliada;
- b) a formalização da entrega das FNC ao responsável pelo provedor;
- c) as não conformidades que foram eliminadas e validadas, com uma descrição sucinta da não conformidade;
- d) as não conformidades que não foram avaliadas, por não existir correlação com as perguntas dos protocolos vigentes na inspeção;
- e) quando aplicável, as não conformidades que permanecem, com o estágio em que se encontram as ações corretivas decorrentes de inspeções anteriores, conforme exemplo contido em modelo de relatório deste Manual (Anexo N); e
- f) não conformidades detectadas pela equipe e que foram eliminadas durante a fase de inspeção local.

12.2.1.7 No capítulo IV devem ser lançadas as informações complementares não relacionadas aos capítulos anteriores, que o chefe de equipe considere pertinentes.

12.2.2 ANEXOS AO RELATÓRIO:

As fichas de não conformidades originais, assinadas pelo INSPCEA da área, com numeração específica para área.

12.3 RELATÓRIO DA INSPEÇÃO DE SEGUIMENTO

O relatório da inspeção de seguimento é composto por um corpo principal.

12.3.1 CORPO PRINCIPAL:

12.3.1.1 Primeira página: informações gerais resumidas, incluindo o número do relatório, o nome da organização inspecionada, o período da inspeção e a relação da equipe de inspetores com suas respectivas áreas de atuação.

12.3.1.2 Segunda página: precedendo o corpo do relatório propriamente dito, são apresentadas informações sobre os dados da organização inspecionada, seu endereço, o nome do responsável pela OI e seus meios de contato.

12.3.1.3 Páginas seguintes: o corpo do relatório com 4 Capítulos – Finalidade (I), Desenvolvimento da Inspeção (II), Fichas de Não Conformidades (III) e Comentários Finais (IV).

12.3.1.4 O capítulo I deve descrever a finalidade do relatório da inspeção realizada no Provedor de Serviços da Navegação Aérea.

12.3.1.5 O capítulo II deve conter:

- a) dados da comunicação de inspeção expedida pela ASOCEA;
- b) resumo da programação seguida pela equipe durante a inspeção; e
- c) protocolos aplicados e respectivas versões.

12.3.1.6 O capítulo III deve indicar o estágio de implementação de cada ação corretiva da correspondente não conformidade, caso a mesma não tenha ainda sido eliminada.

12.3.1.7 No capítulo IV devem ser lançadas as informações complementares não relacionadas aos capítulos anteriores, que o chefe de equipe considere em relação a fase de inspeção local.

12.4 RELATÓRIO DA INSPEÇÃO ESPECÍFICA

O relatório da inspeção específica tem a mesma composição do relatório de inspeção regular.

12.5 TRAMITAÇÃO DOS RELATÓRIOS DE INSPEÇÃO DEPOIS DE CONCLUÍDA A INSPEÇÃO

12.5.1 A ASOCEA concluirá o relatório de inspeção, incluindo o plano de ações corretivas da organização inspecionada, num prazo máximo de 15 dias corridos, após o recebimento do material encaminhado pelo chefe de equipe e pela organização inspecionada, conforme preconiza a ICA 121-13.

12.5.2 Os relatórios de inspeção serão encaminhados ao Chefe da ASOCEA para conhecimento e assinatura.

12.5.3 Os originais dos relatórios de inspeção, assinados pelo Chefe da ASOCEA, serão arquivados na ASOCEA.

12.5.4 A ASOCEA encaminhará cópias dos relatórios de inspeção:

- a) ao DECEA;
- b) às organizações inspecionadas;
- c) aos órgãos ao qual a organização inspecionada estiver subordinada; e
- d) às Organizações Regionais ao qual a organização inspecionada encontra-se jurisdicionada.

12.5.5 Além do disposto no item anterior, os relatórios das inspeções poderão ser acessados por meio do sistema informatizado de vigilância, na INTRAER (www.asoceca.intraer) e pela INTERNET (www.asoceca.aer.mil.br).

13 PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS

13.1 Plano elaborado pela organização inspecionada após submeter-se a uma inspeção, que se destina a corrigir as não conformidades relativas à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea, observadas e indicadas pela equipe de inspeção em seus relatórios.

13.2 De posse das fichas de não conformidades, a organização inspecionada elabora seu plano de ações corretivas (PAC), utilizando o sistema informatizado de vigilância, em um prazo máximo de 15 dias corridos, a contar da data da reunião de encerramento da fase de inspeção local. Em caso de indisponibilidade do sistema informatizado de vigilância, a organização inspecionada deverá elaborar o seu PAC utilizando a ficha de ação corretiva (Anexo R), devendo ser confeccionada uma ficha para cada uma das fichas de não conformidades aplicadas pela equipe de inspeção, que deverão ser remetidas à ASOCEA.

13.3 A ASOCEA, em um prazo máximo de 15 dias corridos, avaliará o plano de ações corretivas elaborado pela organização inspecionada, com vistas a:

- a) confirmar se todas as não conformidades estão contempladas nas ações corretivas planejadas pela organização inspecionada;
- b) verificar se, para cada não conformidade, foram definidas ações corretivas ou medidas mitigadoras, quando aplicável, que deverão estar concluídas nos prazos definidos em cada FNC, estabelecidos por este Manual em função do Impacto Segurança (IS); e
- c) verificar se o cronograma, com o detalhamento das fases das ações corretivas, foi estabelecido.

13.4 Em observância ao princípio da razoabilidade, a definição e a aplicação das ações corretivas e sua eficácia na eliminação da não conformidade, apontada pela equipe de inspeção são de responsabilidade da organização inspecionada. Por esta razão, compete à ASOCEA apenas confirmar se o plano apresentado contempla os aspectos listados no item anterior.

13.5 Na hipótese de o plano de ações corretivas não atender ao disposto no item 13.3, a organização inspecionada será informada, visando à adequação do plano, adotando-se o mesmo prazo estabelecido em 13.2. Entretanto, a contagem dos prazos estabelecidos nas fichas de não conformidades, para a conclusão das ações corretivas, serão os mesmos definidos a partir da data da reunião de encerramento da fase de inspeção local. Compete exclusivamente à organização inspecionada adotar as medidas cabíveis para corrigir as discrepâncias do seu PAC.

13.6 A organização inspecionada deverá comunicar à ASOCEA o cumprimento de cada fase prevista no seu plano de ações corretivas, nas datas previamente estabelecidas para a sua conclusão, oportunidade em que deverá informar, também, o estágio em que se encontram as ações do citado Plano, ainda não concluídas.

13.7 A organização inspecionada deverá utilizar o sistema informatizado de vigilância para manter atualizada a situação de conclusão de cada fase das ações corretivas, propostas no seu plano de ações corretivas.

13.8 Na eventualidade de fato superveniente comprometer o cumprimento de parte ou da totalidade do plano de ações corretivas, a organização inspecionada deverá apresentar as devidas justificativas à ASOCEA, bem como apresentar uma proposta de um novo cronograma, para análise.

13.9 A ASOCEA poderá acolher, para análise, a solicitação de alteração no cronograma proposto pela organização inspecionada, desde que:

- a) comprove a ocorrência do fato superveniente;
- b) confirme a implementação de medidas mitigadoras, quando pertinente, enquanto não se concretiza a eliminação da não conformidade; e
- c) apresente declaração formal, onde o responsável pela referida OI assegura que foram adotadas, provisoriamente, as medidas necessárias para a manutenção dos níveis desejados de segurança das atividades aeronáuticas, assumindo total responsabilidade pela situação decorrente da não conformidade, ainda não eliminada.

13.10 A solicitação de prorrogação de prazos não suspende a obrigação de a organização inspecionada cumprir os prazos informados nas fichas de não conformidades e adotar medidas que mitiguem os riscos, enquanto não houver a manifestação formal favorável da ASOCEA.

13.11 Caso a alteração do prazo para a eliminação da não conformidade não extrapole os prazos máximos estabelecidos na Ficha de Não Conformidade, observado as condições estabelecidas no item 13.9, a ASOCEA poderá autorizar a alteração proposta pela organização inspecionada.

13.12 Quando a proposta de alteração do prazo implicar em um prazo total superior ao prazo máximo estabelecido na ficha de não conformidade, a ASOCEA avaliará a pertinência das justificativas apresentadas em consonância com o estabelecido no item 13.9.

13.13 Os novos prazos eventualmente concedidos somente passarão a vigorar a partir da expedição de manifestação formal favorável ao pleito, por parte da ASOCEA.

13.14 A prorrogação de prazo, que trata o item 13.9, poderá ser solicitada apenas uma vez pela organização inspecionada, até o último dia do prazo estabelecido na FNC, pela equipe de inspeção para a correção da não conformidade.

13.15 Especial atenção e prioridade deverá ser dada aos pleitos de revisão de prazos com IS igual a 2.

13.16 A organização inspecionada permanecerá em situação de não conformidade com relação à implementação de seu plano de ações corretivas, enquanto não for expedida a resposta formal ao pleito de alteração ou prorrogação no cronograma.

13.17 Na eventualidade de não serem implementadas as ações corretivas para o restabelecimento da normalidade, no prazo estabelecido pela equipe de inspeção ou no prazo prorrogado autorizado pela ASOCEA, a organização inspecionada receberá uma notificação de infração da ASOCEA, ficando sujeita às sanções que o DECEA estabelecer.

13.18 As organizações inspecionadas poderão solicitar, formalmente ao Chefe da ASOCEA, o cancelamento de uma não conformidade aplicada, apresentando as justificativas,

fundamentadas nas legislações, que amparem sua solicitação, conforme item 9.3 deste Manual.

14 CONTROLE DE QUALIDADE DOS REGISTROS DAS INSPEÇÕES

14.1 FINALIDADE

14.1.1 A ASOCEA executa um controle de qualidade a fim de garantir e manter os mais elevados padrões em suas inspeções.

14.1.2 A medida é adotada para verificar se os procedimentos estabelecidos são realizados de maneira uniforme.

14.1.3 O controle de qualidade consiste em uma série de procedimentos utilizados pela ASOCEA para verificar se as inspeções estão de acordo com os padrões por ela estabelecidos.

14.1.4 O objetivo principal do controle de qualidade nas inspeções é o de investigar as origens das falhas, não se limitando a apenas identificá-las.

14.1.5 Portanto, o controle da qualidade contribui para que os erros não se repitam, bem como propicia a inovação, promovendo o aperfeiçoamento do processo de inspeção, incluindo a capacitação de seus inspetores.

14.1.6 Os erros ou inconsistências identificadas, seja na documentação de inspeção ou por intermédio de informação prestada pelo provedor, além de corrigidas, deverão ser considerados para o aperfeiçoamento do processo de capacitação dos inspetores.

14.1.7 Os procedimentos específicos concernentes ao controle de qualidade executado pela ASOCEA se encontram formalmente estabelecidos em documentação interna da organização.

14.2 INSPCEA MEMBRO DE EQUIPE DE INSPEÇÃO

14.2.1 Conforme estabelecido na ICA 121-13 e as orientações constantes deste Manual, o inspetor membro da equipe de inspeção formaliza os resultados obtidos em uma inspeção de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, mediante as seguintes providências, quando aplicáveis:

- a) atualização do PAC, conforme orientação da ICA 121-13 e deste Manual;
- b) preenchimento dos protocolos de inspeção:
 - verificar com o chefe de equipe, ao final da inspeção, se o número total de perguntas não satisfatórias de sua área, que consta na página inicial do relatório de inspeção, representa o somatório das perguntas que permanecem não conformes da inspeção anterior, com aquelas não conformidades novas, que foram constatadas na inspeção atual (ver exemplo de conformidade da estatística do relatório no anexo N);
 - fechar o protocolo no sistema informatizado de vigilância somente após receber autorização para tal do chefe de equipe; e
 - realizar, imediatamente, todos os ajustes que forem orientados pelo chefe de equipe, visando eliminar eventuais discrepâncias detectadas.
- c) elaboração das fichas de não conformidades e coleta das assinaturas das contrapartes:

- verificar com o chefe de equipe, ao final da inspeção, se a quantidade de novas fichas de não conformidades geradas em sua área, na inspeção atual, é a mesma quantidade que consta no corpo e nos anexos do relatório de inspeção; e
 - excluir no sistema informatizado de vigilância, quando aplicável, as fichas de não conformidades geradas durante a fase inspeção local, porém, que foram sanadas, antes do encerramento da inspeção.
- d) elaboração do relato de possível infração, conforme previsto no Capítulo 11 deste Manual; e
- e) preencher sua ficha de críticas no sistema informatizado de vigilância, conforme orientações contidas no Capítulo 15, deste Manual.

14.3 CHEFE DE EQUIPE DE INSPEÇÃO

14.3.1 Conforme estabelecido na ICA 121-13 e as orientações deste Manual, o chefe de equipe formaliza os resultados obtidos em uma inspeção de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, mediante as seguintes providências, quando aplicáveis:

- a) complementação do relato de possível infração, conforme previsto no item 11.8, deste Manual;
- b) preenchimento da ficha de críticas conforme orientações contidas no Capítulo 15, deste Manual;
- c) elaboração do relatório de inspeção:
- certificar-se da compatibilidade dos dados constantes do corpo do relatório de inspeção com os produzidos pelos INSPCEA;
 - informar, por e-mail, à Divisão de Inspeções (SCO) da ASOCEA, dentro do prazo de quinze dias, após o término da inspeção, que os registros da equipe já foram inseridos no sistema informatizado de vigilância, para que sejam procedidas as verificações;
 - encaminhar, por e-mail, à Divisão de Inspeções da ASOCEA, o relatório de inspeção com os respectivos protocolos de inspeção, preenchidos pelos INSPCEA, no formato PDF, caso não tenha sido elaborado no sistema informatizado de vigilância;
 - realizar os ajustes que forem orientados pela Divisão de Inspeções da ASOCEA, por intermédio do formulário de verificação do relatório de inspeção, conforme modelo do anexo L;
 - informar, por e-mail, à Divisão de Inspeções da ASOCEA, que os ajustes orientados foram realizados; e
 - fechar o relatório de inspeção no sistema informatizado de vigilância, após autorização da Divisão de Inspeções da ASOCEA.
- d) supervisão do preenchimento dos protocolos de inspeção:
- determinar aos INSPCEA da sua equipe que realizem, imediatamente, os ajustes solicitados pela Divisão de Inspeções da ASOCEA, nos protocolos de inspeção e, se necessário, na validação das ações corretivas da OI no

PAC; e

- determinar aos INSPCEA de sua equipe que fechem seus protocolos de inspeção no sistema informatizado de vigilância, tão logo se encerre a fase de inspeção local.

14.4 DIVISÃO DE INSPEÇÕES DA ASOCEA

14.4.1 A Divisão de Inspeções da ASOCEA verifica a eventual existência de discrepância nos registros realizados pelos INSPCEA, a partir do cruzamento das informações constantes dos seguintes documentos, em sua forma eletrônica:

- a) protocolo de inspeção;
- b) ficha de não conformidade;
- c) relato de possível infração;
- d) relatório de inspeção; e
- e) plano de ações corretivas.

14.4.2 As avaliações das Seções da DINSP terão por base os registros eletrônicos feitos pela equipe de inspeção no sistema informatizado de vigilância e, quando aplicável, nos arquivos digitais encaminhados à Divisão, pelo chefe de equipe.

14.4.3 A Divisão de Inspeções efetuará o cruzamento das informações indicadas em 14.4.1, visando detectar eventuais discrepâncias nas informações registradas.

14.4.4 Caso seja detectada discrepância que possa ser sanada mediante ajustes no protocolo de inspeção ou no texto do relatório de inspeção, a DINSP transmitirá o fato ao chefe da equipe, por intermédio de correio eletrônico, para que sejam realizados, de imediato, os ajustes necessários.

14.4.5 Caso a discrepância não possa ser solucionada, a DINSP elaborará uma errata ao relatório de inspeção, conforme modelo anexo O.

14.4.6 Depois de concluir suas verificações, a DINSP informará ao chefe de equipe que os registros realizados na inspeção poderão ser “fechados” no sistema informatizado de vigilância.

14.4.7 Até a data da assinatura do relatório de inspeção pelo Chefe da ASOCEA, caso o chefe de equipe não tenha ainda providenciado o fechamento dos registros no sistema informatizado de vigilância, a DINSP providenciará o fechamento do relatório de inspeção e dos protocolos, bem como providenciará o “fechamento” das fichas de crítica.

15 FICHA DE CRÍTICAS DO INSPETOR E DA ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA

15.1 Questionário padronizado para a coleta de informações e sugestões dos inspetores e das organizações inspecionadas, objetivando o aperfeiçoamento do processo de inspeção.

15.2 A crítica consiste na coleta de informações sobre a eficácia do processo de inspeção e a adequabilidade das normas vigentes, além de sugestões que proporcionem o aperfeiçoamento do processo. Seu modelo será disponibilizado no sistema informatizado de vigilância, nas páginas da INTRAER (www.asocea.intraer) e da INTERNET (www.asocea.aer.mil.br) e se encontra formalmente estabelecido em documentação interna da ASOCEA.

15.3 Após cumprir com suas obrigações no atendimento às recomendações da equipe de inspeção e com a elaboração do plano de ações corretivas, a organização inspecionada poderá apresentar suas críticas sobre o processo de inspeção à ASOCEA, por meio do sistema informatizado de vigilância.

15.4 Todos os membros da equipe de inspeção deverão preencher as fichas de críticas por meio do sistema informatizado de vigilância. Caso não consiga por meio do sistema, deverá preencher fisicamente e o chefe de equipe será o responsável por coletá-las e encaminhá-las, juntamente com o relatório de inspeção, à ASOCEA.

15.5 Por meio das fichas de críticas, tanto o inspetor, quanto a organização inspecionada podem relatar, com a pertinente fundamentação, as carências porventura existentes na regulamentação nacional.

15.6 A Divisão de Inspeções da ASOCEA avaliará as críticas recebidas como subsídio para o aperfeiçoamento do processo de inspeção e encaminhará ao DECEA aquelas que versem sobre a adequabilidade das normas.

15.7 Com base no processo decisório da análise da ficha de críticas e com vistas ao aperfeiçoamento do processo de inspeção, a ASOCEA poderá:

- a) atualizar as legislações do processo de inspeção;
- b) implementar ações de orientações aos chefes de equipe e INSPCEA;
- c) promover treinamento recorrente e capacitação aos chefes de equipe e INSPCEA; e
- d) promover uma melhoria na qualidade do processo de inspeção.

16 NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO AO PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

16.1 NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO

A notificação de infração é o documento pelo qual o PSNA é comunicado que infringiu uma norma do órgão regulador do SISCEAB ou da ASOCEA.

16.2 RESPONSABILIDADES DO PROVEDOR DE SERVIÇOS

16.2.1 Todos os Provedores de Serviços de Navegação Aérea do SISCEAB, antes de iniciarem suas atividades, demonstraram possuir as competências técnicas e operacionais e assumiram a responsabilidade de sua manutenção, em conformidade com as normas vigentes.

16.2.2 Portanto, não é esperada a existência de não conformidades na avaliação dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea, excetuando-se as situações de transição para a adoção de novos requisitos.

16.2.3 No entanto, há fatores exógenos que fogem ao controle da organização e que geram não conformidades, as quais devem ser tratadas mediante a adoção de medidas que atenuem o impacto na segurança, até o restabelecimento da conformidade em relação às normas. Assim, as medidas mitigadoras devem ser adotadas pelo PSNA, sempre que necessárias, independentemente da atuação fiscalizadora do Estado.

16.2.4 Em consequência, todo comprometimento da segurança pode representar uma infração do PSNA, se constatada a ação deliberada de inobservância dos requisitos estabelecidos ou a omissão dos seus responsáveis na gestão dos problemas de segurança.

16.2.5 As notificações de infração serão aplicadas quando do descumprimento às legislações, relatadas pelos inspetores durante uma inspeção por meio do RPI, ou diretamente pela ASOCEA, pela constatação da não eliminação das não conformidades nos prazos estabelecidos. Neste caso, será aberta a Ficha de Informação da Seção de Acompanhamento de Plano de Ações Corretivas (FISPAC), conforme o modelo do anexo G.

16.2.6 A organização inspecionada que receber uma notificação de infração deverá encaminhar suas justificativas à ASOCEA, em, no máximo, 15 dias corridos a contar do seu recebimento, conforme preconiza a ICA 121-13.

16.3 FICHA INFORMATIVA DA SEÇÃO DE ACOMPANHAMENTO DE PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS (FISPAC)

16.3.1 A FISPAC é o mecanismo, utilizado pela ASOCEA, para a abertura do processo de notificação de infração à OI, que deixar de aplicar as ações corretivas dentro do prazo estabelecido.

16.3.2 A Divisão de Inspeção deverá inteirar-se da pertinência da FISPAC e efetuar seu parecer, para posterior avaliação e aprovação pelo Chefe da ASOCEA.

16.4 RESPONSABILIDADES DA ASOCEA

16.4.1 O Chefe da ASOCEA avaliará o RPI e/ou a FISPAC e decidirá pela expedição da notificação de infração ou por medida administrativa que proporcione o adequado tratamento para a situação relatada.

16.4.2 De posse dos esclarecimentos da organização notificada, a ASOCEA deverá encaminhá-los ao DECEA para as providências julgadas cabíveis.

17 CONSELHO DE INSPETORES

17.1 OBJETIVO

O Chefe da ASOCEA dispõe de um Conselho de Inspetores para assessorá-lo nas decisões sobre assuntos de vigilância da segurança, com base nas disposições da ICA 121-13 e deste Manual, estando o seu funcionamento regulado em norma específica da Organização.

17.2 COMPOSIÇÃO

O Conselho é composto por um Presidente, por Membros, por um Relator e por um Secretário.

17.3 REUNIÃO DO CONSELHO

O Conselho de Inspetores será convocado para deliberar sobre os seguintes assuntos:

- a) habilitação e revogação de habilitação dos INSPCEA, mediante avaliação do desempenho dos inspetores e com base no disposto na legislação pertinente;
- b) situações excepcionais, envolvendo a atuação de INSPCEA, ocorridas no âmbito do processo de inspeção e propor ações para o seu tratamento;
- c) assuntos concernentes à formação, qualificação e capacitação dos INSPCEA;
- d) implantação ou modificação de procedimentos pertinentes aos processos de inspeção da segurança operacional e da inspeção da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita; e
- e) outros temas, a critério do Chefe da ASOCEA.

18 RELATÓRIOS DE ANÁLISE DE DESEMPENHO

18.1 Os relatórios de análise de desempenho da vigilância da segurança operacional e o da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea têm por finalidade apresentar o grau de conformidade normativa dos PSNA, quanto ao que estabelece a legislação brasileira pertinente ao SISCEAB.

18.2 A conformidade normativa é essencial para a garantia de níveis adequados de segurança, ou seja, quanto maior o grau de conformidade dos PSNA com as normas emitidas pelo órgão regulador, o DECEA, maior será o nível de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita no SISCEAB.

18.3 O documento apresenta um registro do estágio do grau de conformidade alcançado pelos Provedores de Serviços de Navegação Aérea, uma avaliação da evolução dos indicadores de segurança operacional estabelecidos no Programa de Vigilância da Segurança Operacional dos Serviços de Navegação Aérea (ICA 63-22) e no Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil dos Serviços de Navegação Aérea (PSECNAV), bem como as recomendações com vistas a proporcionar melhor segurança da aviação no âmbito do SISCEAB.

18.4 Os relatórios de análise de desempenho devem ser disponibilizados no *site* da ASOCEA, ressalvados o sigilo de informações sensíveis.

18.5 Os relatórios de análise de desempenho devem ser elaborados anualmente, a fim de propiciar uma avaliação evolutiva do desempenho dos PSNA e, por conseguinte, do SISCEAB nas atividades de segurança operacional e da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

19 CIRCULAR DE INSPEÇÃO

19.1 OBJETIVO

19.1.1 Tem por objetivo divulgar procedimentos, recomendações, informações ou orientações complementares acerca de assuntos relativos à ASOCEA e aos processos de inspeção.

19.1.2 A Circular de Inspeção será aprovada mediante Portaria do Chefe da ASOCEA, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica e disponibilizada nos sítios da ASOCEA na INTRAER (www.asocea.intraer) e na INTERNET (www.asocea.aer.mil.br).

19.2 MODIFICAÇÃO

A CIRINSP não poderá modificar disposição contida na ICA 121-13 ou nas demais legislações da ASOCEA.

20 SEGURANÇA E SIGILO DAS INFORMAÇÕES

20.1 TRANSPARÊNCIA LIMITADA

Os resultados das inspeções realizadas pela ASOCEA serão apresentados com suas informações consolidadas em relatórios anuais de análise de desempenho. No entanto, estes relatórios não deverão disponibilizar informações classificadas para domínio público.

20.2 CLASSIFICAÇÃO DA INFORMAÇÃO QUANTO AO GRAU DE SIGILO

20.2.1 Todos os documentos de inspeção de segurança operacional são de natureza ostensiva.

20.2.2 Os documentos relativos à inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita serão classificados pela ASOCEA, de acordo com as orientações contidas na ICA 205-47 Instrução para a Salvaguarda de Assuntos Sigilosos da Aeronáutica (ISAS).

20.3 SISTEMA INFORMATIZADO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

20.3.1 O sistema informatizado de vigilância foi inicialmente concebido para realizar o registro das Inspeções de vigilância da segurança operacional do controle do espaço aéreo. Entretanto, passou também a registrar as Inspeções de vigilância da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em decorrência da similaridade de ambos os processos.

20.3.2 As informações contidas no sistema são protegidas, haja vista que o acesso ao banco de dados somente é possível com a identificação do usuário e o emprego de senha pessoal.

20.3.3 O sistema informatizado de vigilância possui guias de orientações que são “ferramentas” de auxílio ao chefe de equipe, INSPCEA e às Organizações Inspeccionadas no exercício diário de inserção de dados no sistema e se encontram disponíveis nas páginas da ASOCEA na INTRAER e na INTERNET. Sua apresentação contempla todas as telas de manuseio diário do usuário, visando dirimir dúvidas e facilitar a navegação pelo banco de dados.

20.4 AMEAÇA CIBERNÉTICA

20.4.1 O sistema informatizado de vigilância é protegido de interferências não desejáveis por intermédio de recursos de proteção dos ativos de Tecnologia de Informação. Dessa forma, é assegurado que as medidas empregadas visam garantir a confidencialidade, a integridade e a disponibilidade do Sistema e de seus dados críticos identificados.

20.4.2 O servidor está hospedado em uma infraestrutura física dedicada e localizado em uma sala segura de acordo com as boas práticas para a gestão de segurança da informação.

20.4.3 Qualquer anormalidade de funcionamento do sistema deverá ser informada para a Seção de Tecnologia da Informação da ASOCEA (sti.asocea@fab.mil.br), a qual deverá adotar as medidas adequadas, juntos aos órgãos pertinentes do Comando da Aeronáutica.

20.4.4 As Inspeções de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita deverão ser realizadas manualmente, ou seja, sem a utilização do sistema informatizado de vigilância, caso seja identificada alguma ameaça cibernética.

21 DIVULGAÇÃO E TRANSPARÊNCIA

21.1 SÍTIOS DA ASOCEA

21.1.1 A ASOCEA possui um portal que pode ser acessado na INTRAER (www.asocea.intraer) e na INTERNET (www.asocea.aer.mil.br) onde o usuário pode obter diversas informações concernentes às atividades desenvolvidas pela Organização, mostrando, dessa forma, a transparência com que divulga e executa os seus trabalhos.

21.1.2 Os sítios, além de apresentarem os aspectos institucionais da Organização, também abordam assuntos relacionados com a instrução, o treinamento e a capacitação do pessoal, com as Inspeções propriamente ditas, e com temas relacionados com as atividades da ASOCEA.

21.1.3 Disponibiliza os documentos que norteiam o processo de inspeção, propiciando a disponibilização e o acesso à informação a partir de um único local.

21.1.4 Esse recurso também é utilizado para divulgar, de forma expedita, orientações para as inspeções e avisos de inspeção, tornando-se uma “ferramenta” de grande utilidade para alcançar a todos, especialmente, os inspetores e Provedores de Serviços de Navegação Aérea, envolvidos no processo de inspeção.

21.1.5 O Portal da ASOCEA é uma das possibilidades de acesso às informações restritas contidas no sistema informatizado de vigilância da segurança do controle do espaço aéreo.

21.1.6 Por meio do Portal da ASOCEA, pode-se acessar o portal do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) – órgão central e regulador do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) – possibilitando, dessa forma, aos inspetores, Provedores de Serviços de Navegação Aérea e demais interessados, o alcance às normas pertinentes à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC).

22 DISPOSIÇÕES FINAIS

22.1 As dificuldades de utilização do Sistema Vigilante no cumprimento das orientações e procedimentos estabelecidos neste Manual deverão ser informadas à ASOCEA para o fornecimento das orientações necessárias visando à continuidade das atividades do processo de inspeção.

22.2 Os casos não previstos neste Manual ou que suscitem dúvidas deverão ser submetidos à apreciação do Chefe do GABAER.

REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição 1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 05 out. 1988.
Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 fev. 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo. Inspeções de Segurança Operacional e de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro: ICA 121-13. Brasília-DF. [s.n.], 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo. Regimento Interno da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA): RICA 21-231. [Brasília-DF], 2020.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo. Regulamento da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA): ROCA 21-81. [Brasília-DF], 2018.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica. Confecção, Controle e Numeração de Publicações Oficiais do Comando da Aeronáutica: NSCA 5-1. [Brasília-DF], 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral do Pessoal. Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica. Correspondência e atos oficiais do COMAER: NSCA 10-2. [Brasília-DF], 2019.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 30 dez. 1986.

BRASIL. Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010. Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 06 maio 2010.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (ICAO). Resolução A32-11 da 32ª Assembleia da OACI. **Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)**. Montreal, 1999.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (ICAO). Resolução A35-6 da 35ª Assembleia da OACI. **Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)**. Montreal, 2004.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (ICAO). **Aviation Security Oversight Manual – DOC 10047**. Montreal, 2015.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (ICAO). **Universal Security Audit**

Programme Continuous Monitoring Manual – DOC 9807. Montreal, 2016.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (ICAO). **USOAP CMA Protocol Questions – LEG.** Montreal, 2017.

CANADÁ. International Civil Aviation Organization (ICAO). **USOAP CMA Protocol Questions – ORG.** Montreal, 2017.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA nº 95/DGCEA, de 9 de junho de 2010. Aprova a edição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Gerenciamento do Risco à Segurança Operacional (GRSO) no SISCEAB” = ICA 63-26. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 141, 02 ago. 2010.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA nº 201/DGCEA, de 22 de novembro de 2017. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Elaboração de Procedimentos de Navegação Aérea” = ICA 100-24. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 201, 23 nov. 2017.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA nº 136/DGCEA, de 4 de setembro de 2018. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Serviço de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo” = ICA 100-22. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 159, 11 set. 2018.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA nº 251/DGCEA, de 26 de dezembro de 2019. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Sala de Informação Aeronáutica (Sala AIS)” = ICA 53-2. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 15, 28 jan. 2020.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA nº 157/DGCEA, de 12 de agosto de 2020. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Serviços de Telecomunicações do Comando da Aeronáutica” = ICA 102-16. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 151, 24 ago. 2020.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA nº 256/DGCEA, de 10 de novembro de 2020. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Serviços de Tráfego Aéreo” = ICA 100-37. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 210, 19 nov. 2020.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA nº 283/DGCEA, de 1º de dezembro de 2020. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo – EPTA” = ICA 63-10. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 225, 10 dez. 2020.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 1.425/GC3, de 14 de dezembro de 2020. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Processos da Área de Aeródromos (AGA) no Âmbito do COMAER” = ICA 11-3. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 233, 22 dez. 2020.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Portaria DECEA nº 18/DGCEA, de 11 de janeiro de 2021. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Horário de Trabalho do Pessoal ATC, COM, MET, AIS, SAR e OPM” = ICA 63-33. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 16, 25 jan. 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 63/GC3, de 19 de março de 2021. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviços de Navegação Aérea” = ICA 63-22. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 56, 24 mar. 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 21/CHGC, de 29 de junho de 2020. Aprova a reedição do “Regimento Interno da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA)” = RICA 21-231. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 114, 29 jun. 2020.

Anexo A - Tabela do Plano Anual de Inspeções

INSPEÇÕES PROGRAMADAS PARA 2021
(Organizações Inspecionadas de Classe 1, 2 e 3)

MARÇO				
PSNA	CL	LOCALIDADE - UF	RESP	PERÍODO
DTCEA-SL (SBSL)	1	SÃO LUIS - MA	III	02 A 05
DTCEA-CT (SBCT)	1	CURITIBA - PR	II	09 A 12
EPTA A SBVC	3	VITÓRIA DA CONQUISTA - BA	III	09 A 12
DTCEA-NT (SBNT)	1	NATAL - RN	III	16 A 19
JES E.S. FZ	2	FORTALEZA - CE	DIRSA	16 A 17
DTCEA-CO (SBCO)	1	CANOAS - RS	II	23 A 26
EPTA A SBNV	3	GOIÂNIA - GO	I	23 A 26
ABRIL				
PSNA	CL	LOCALIDADE - UF	RESP	PERÍODO
DTCEA-SM (SBSM)	1	SANTA MARIA - RS	II	06 A 09
EPTA A SBPO	3	PATO BRANCO - PR	II	06 A 09
DTCEA-PV (SBPV)	1	PORTO VELHO - RO	IV	13 A 16
EPTA A SBPG	3*	PONTA GROSSA - PR	II	13 A 16
JES E.S. SM	2	SANTA MARIA - RS	DIRSA	27 A 28
JES BAENSPA	2	SÃO PEDRO DA ALDEIA - RJ	M.B.	27 A 28
MAIO				
PSNA	CL	LOCALIDADE - UF	RESP	PERÍODO
DTCEA-RB (SBRB)	1	RIO BRANCO - AC	IV	04 A 07
EPTA A SBMI	3	MARICÁ - RJ	SRPV-SP	04 A 07
DTCEA-SP (SBSP)	1	SÃO PAULO - SP	SRPV-SP	11 A 14
EPTA A SBAX	3*	ARAXÁ - MG	I	11 A 14
DTCEA-MN (SBMN)	1	MANAUS - AM	IV	18 A 21
DTCEA-GM (SBGM)	3	GUAJARÁ MIRIM - RO	IV	18 A 21
EPTA ESP SBSG	1	SÃO GONÇALO DO AMARANTE - RN	III	25 A 28
JES E.S. LS	2	LAGOA SANTA - MG	DIRSA	25 A 26
JUNHO				
PSNA	CL	LOCALIDADE - UF	RESP	PERÍODO
EPTA ESP SBJD	1	JUNDIAÍ - SP	SRPV-SP	8 A 11
EPTA A SBVG	3*	VARGINHA - MG	I	8 A 11
EPTA ESP SBUL	1	UBERLÂNDIA - MG	I	15 A 18
JES HABE	2	BELÉM - PA	DIRSA	15 A 16
EPTA ESP SBMA	1	MARABÁ - PA	IV	22 A 25
DTCEA-OI (SBOI)	3	OIAPOQUE - AP	IV	22 A 25
EPTA ESP SBGO	1	GOIÂNIA - GO	I	29/06 A 02/07

Anexo B - Lista de Verificação da ASOCEA

	Duração estimada (dias)	ATIVIDADE	Data limite planejada	Estágio atual	Data de efetivo cumprimento
SPL		Verificação da disponibilidade dos INSPCEA			
		Verificação da validade da Credencial dos INSPCEA escalados			
		Formalização da ASOCEA, junto as Organizações, sobre a autorização de participação do INSPCEA na equipe de inspeção.			
		Expedição da Comunicação de Inspeção à Organização Inspeccionada com as informações do Chefe de Equipe			
		Definição da Equipe de Inspeção			
		Fornecimento de dados ao Chefe de Equipe:			
		Informações sobre a última inspeção na Organização <input type="checkbox"/> Plano de Ações Corretivas em vigor <input type="checkbox"/> Lista de Verificação das atividades do Chefe de Equipe			
		Fornecimento de dados aos demais membros:			
		Informações sobre a última inspeção na Organização <input type="checkbox"/> Plano de Ações Corretivas em vigor <input type="checkbox"/> Lista de Verificação das atividades do Membro da Equipe			
SAN		Recebimento das Fichas de Críticas dos INSPCEA, após a fase de inspeção local			
		Recebimento das Fichas de Críticas da Organização Inspeccionada, após a fase de inspeção local			
SPAC		Recebimento das Fichas de Ações Corretivas da Organização Inspeccionada			
		Aceitação, pela ASOCEA, das Fichas de Ações Corretivas			
SCO		Recebimento do Relatório da Inspeção			
		Encaminhamento do Relatório da Inspeção e do Plano de Ações Corretivas ao DECEA, pela ASOCEA			
		Encaminhamento do Relatório da Inspeção à Organização Inspeccionada			

Anexo C - Comunicação de Inspeção

**COMANDO DA AERONÁUTICA**

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

COMUNICAÇÃO DE INSPEÇÃO Nº XX / ano**Organização Inspeccionada**

Nome da Organização

Período

dd/mm/aaaa a dd//mm/aaaa

Tipo de Inspeção
 Regular Seguimento Sistemica Especifica
Áreas a serem avaliadas
 AIS AGA ATS AVSEC CNS CTG
 ENS MET PANS OPS SAU SAR SGSO
Chefe de Equipe de Inspeção

Nome / Posto / Especialidade / Unidade

nome<posto/graduação>om

Telefones

(99) 9999-9999

E-mails

email@provedor.com

Rio de Janeiro, de de

Posto>nome completo
CHEFE DA ASOCEA

Anexo D - Planejamento de Inspeção Sistemática

PLANO ANUAL DE INSPEÇÕES DE < ano >

CRONOGRAMA DE EVENTOS DA INSPEÇÃO SISTEMÁTICA
PARA CUMPRIMENTO PELA ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA

Organização inspecionada: _____

Áreas da Inspeção – Protocolos aplicáveis: _____

EVENTO	DATAS LIMITES
Preparação para o levantamento no local, com eliminação de eventuais dúvidas da organização inspecionada sobre os Protocolos, junto ao Chefe de Equipe.	Até < dia D > de < mês >
Organização inspecionada realiza o levantamento no local, com base nos Protocolos de Inspeção aplicáveis, empregando técnicos do seu efetivo.	De < dia D > a < dia D+ 2 > de < mês >
Organização inspecionada remete ao Chefe de Equipe do Protocolo de Inspeção preenchido.	Até < dia D+ 5 > de < mês >
Chefe de Equipe remete à organização inspecionada as Fichas de Não-Conformidades.	Até < dia D+ 15 > de < mês >
O Chefe de Equipe elabora e remete o Relatório de Inspeção à ASOCEA.	Até < dia D+ 30 > de < mês >
A organização inspecionada elabora e remete seu Plano de Ações Corretivas à ASOCEA.	Até < dia D+ 35 > de < mês >

Anexo E – Lista de Verificação do Chefe de Equipe

Duração estimada (dias)	ATIVIDADE DE PRÉ-INSPEÇÃO	Data limite planejada	Estágio atual	Data de efetivo cumprimento
	Verificação do material recebido para a inspeção			
	<input type="checkbox"/> Informações sobre a última inspeção na Organização <input type="checkbox"/> Plano de Ações Corretivas em vigor <input type="checkbox"/> Cópia da Comunicação à Organização a ser inspecionada <input type="checkbox"/> Relação membros da equipe e dados de contato <input type="checkbox"/> Lista de Verificação das atividades do Chefe de Equipe <input type="checkbox"/> Lista de Verificação das atividades do Membro da Equipe <input type="checkbox"/> Arquivos dos Protocolos de Inspeção <input type="checkbox"/> Modelo de Ficha de Não-Conformidade <input type="checkbox"/> Modelo de Ficha de Ação Corretiva <input type="checkbox"/> Formulário do Treinamento no Posto de Trabalho - TPT (quando aplicável) <input type="checkbox"/> Minuta de Relatório de Inspeção <input type="checkbox"/> Modelo de Apresentação da Reunião de Coordenação Inicial <input type="checkbox"/> Modelo de Apresentação de Abertura <input type="checkbox"/> Modelo de Apresentação de Encerramento <input type="checkbox"/> Ficha de Crítica da Inspeção - Organização Inspecionada <input type="checkbox"/> Ficha de Crítica da Inspeção - Inspetor			
	Confirmação de que membros da equipe receberam o material da ASOCEA			
	Elaboração da minuta de Planejamento da Inspeção Local pelo Chefe de Equipe			
	Recebimento da Ordem de Serviço da missão			
	Recebimento das passagens para os deslocamento da missão.			
	Confirmação de que membros da equipe já possuem OS e passagens para deslocamentos.			
	Reserva de hospedagem para toda equipe			
	Distribuição da minuta de Planejamento da Inspeção Local atualizada aos membros da equipe			
	Preenchimento prévio das Perguntas do Protocolo com o material disponível			
	Reunião de Coordenação Inicial com a Equipe de Inspeção, versando, no mínimo:			
	<input type="checkbox"/> Princípios do processo de inspeção <input type="checkbox"/> Responsabilidades dos Inspetores <input type="checkbox"/> Planejamento da Inspeção Local <input type="checkbox"/> Verificação do cumprimento do Plano de Ações Corretivas, se aplicável <input type="checkbox"/> Definição do dia e hora para entrega do material pelos Inspetores ao Chefe de Equipe <input type="checkbox"/> Dia, hora e local da reunião de coordenação final			

Continuação do Anexo E - Lista de Verificação do Chefe de Equipe

Duração estimada (dias)	ATIVIDADE DE INSPEÇÃO LOCAL E PÓS-INSPEÇÃO	Data limite planejada	Estágio atual	Data de efetivo cumprimento
	Reunião de abertura da Inspeção, contendo, no mínimo:			
	<input type="checkbox"/> Visão geral do processo de Inspeção <input type="checkbox"/> Apresentação dos Protocolos e do modelo de Ficha de Não Conformidade <input type="checkbox"/> Apresentação dos Membros da Equipe e respectivas áreas de atuação <input type="checkbox"/> Planejamento das atividades da Fase de Inspeção Local <input type="checkbox"/> Data, hora e local da Reunião de Encerramento			
	Atualização do Planejamento da Inspeção Local			
	Recebimento das informações da inspeção dos demais membros			
	Reunião de Coordenação Final com Equipe de Inspeção			
	<input type="checkbox"/> Discussão das não conformidades identificadas <input type="checkbox"/> Conclusão das Fichas de Não Conformidade <input type="checkbox"/> Coleta dos Relatos de possíveis infrações, se aplicável <input type="checkbox"/> Verificação do cumprimento do Plano de Ações Corretivas em vigor			
	Reunião de Encerramento da Inspeção Local			
	<input type="checkbox"/> Entrega das Fichas de Não Conformidade <input type="checkbox"/> Explicação sobre o Plano de Ações Corretivas <input type="checkbox"/> Orientação sobre as próximas etapas do processo de inspeção <input type="checkbox"/> Entrega da Ficha de Críticas da Inspeção para preenchimento da Organização Inspeccionada			
	Remessa do Relatório de Inspeção à ASOCEA, incluindo:			
	<input type="checkbox"/> Corpo principal do Relatório e Fichas de Não Conformidade <input type="checkbox"/> Informações sobre o cumprimento do Plano de Ações Corretivas em vigor, se aplicável			
	Remessa à ASOCEA:			
	<input type="checkbox"/> Ficha de Críticas da Inspeção de todos INSPCEA da Equipe <input type="checkbox"/> Relatos efetuados pelos INSPCEA, quando aplicável			
	Encaminhamento da Ordem de Serviço e da Ficha de Diária da missão assinadas à ASOCEA			
	Encaminhamento da cópia dos bilhetes de embarque (passagem aérea) ao setor responsável			

Anexo F - Lista de Verificação de Membro da Equipe

Duração estimada (dias)	ATIVIDADE DE PRÉ-INSPEÇÃO	Data limite planejada	Estágio atual	Data de efetivo cumprimento
	Verificação do material pertinente à Inspeção			
	<input type="checkbox"/> Informações sobre a última inspeção na Organização <input type="checkbox"/> Plano de Ações Corretivas em vigor <input type="checkbox"/> Cópia da Comunicação de Inspeção à Organização a ser inspecionada <input type="checkbox"/> Relação membros da equipe e dados de contato <input type="checkbox"/> Lista de Verificação das atividades do Membro da Equipe <input type="checkbox"/> Arquivos dos Protocolos de Inspeção <input type="checkbox"/> Modelo de Ficha de Não Conformidade <input type="checkbox"/> Modelo de Ficha de Ação Corretiva <input type="checkbox"/> Formulário do Treinamento no Posto de Trabalho - TPT (quando aplicável) <input type="checkbox"/> Ficha de Críticas da Inspeção - Inspetor <input type="checkbox"/> Minuta de Relatório de Inspeção			
	Preenchimento prévio das Perguntas do Protocolo com o material disponível			
	Recebimento da Ordem de Serviço da missão			
	Recebimento das passagens para os deslocamento da missão.			
	Confirmação da reserva de hospedagem			
	Contato com o Chefe de Equipe para confirmação de que está pronto para a Inspeção Local.			
	Reunião de Coordenação Inicial com a Equipe de Inspeção			

Continuação do Anexo F - Lista de Verificação de Membro da Equipe

Duração estimada (dias)	ATIVIDADE DE INSPEÇÃO LOCAL E PÓS-INSPEÇÃO	Data limite planejada	Estágio atual	Data de efetivo cumprimento
	Reunião de abertura da Inspeção			
	Atualização do Planejamento da Inspeção Local			
	Fornecimento das informações da inspeção ao Chefe de Equipe			
	<input type="checkbox"/> Protocolos preenchidos <input type="checkbox"/> Fichas de Não Conformidades <input type="checkbox"/> Verificação do cumprimento do Plano de Ações Corretivas, se aplicável <input type="checkbox"/> Quando aplicável, entrega de Relato de possível infração ao Chefe de Equipe			
	Reunião de Coordenação Final com Equipe de Inspeção			
	Reunião de Encerramento da Inspeção Local			
	<input type="checkbox"/> Entrega das Fichas de Não Conformidade <input type="checkbox"/> Entrega da Ficha de Críticas da Inspeção - Organização Inspeccionada			
	Entrega ao Chefe de Equipe da Ficha de Críticas da Inspeção			
	Se solicitado, apoio à ASOCEA na aceitação do Plano de Ações Corretivas			
	Encaminhamento da Ordem de Serviço e da Ficha de Diária da missão assinadas à ASOCEA			
	Encaminhamento da cópia dos bilhetes de embarque (passagem aérea) ao setor responsável			

**Anexo G - Ficha Informativa da Seção de Acompanhamento de Plano de Ações
Corretivas - FISPAC**

FISPAC XXX/2020

DADOS DO PROVEDOR DE SERVIÇOS	
Nome da Organização:	
Endereço:	
Município:	UF:
Telefones:	
Data da Observação:	

NÃO CONFORMIDADES RELACIONADAS		
Ficha de Não Conformidade	Questão	Correlação
XXX 2020001	XXX Versão XX	XXX Versão XX

RELATO DA SITUAÇÃO OBSERVADA (Usar o verso, se necessário)	
.	
Dispositivos provavelmente infringidos:	
____/____/_____ Data	_____ nome por extenso Auxiliar da SPAC

COMENTÁRIOS DO CHEFE DA SPAC	
____/____/_____ Data	_____ nome por extenso Chefe da SPAC

AVALIAÇÃO DO CHEFE DA ASOCEA	
Parecer da ASOCEA:	
____/____/_____ Data	_____ nome por extenso Chefe da ASOCEA

Continuação do Anexo G - Modelo de FISPAC**INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DA FICHA****➤ DADOS DO PROVEDOR DE SERVIÇOS**

- i. Nome da Organização:
Registrar o mesmo nome da organização inspecionada constante do relatório de inspeção
- ii. Endereço, Município e UF:
Endereço completo, para correspondência postal, da organização inspecionada.
- iii. Telefones:
Telefones de contato do responsável local pela organização inspecionada.
- iv. Data da Observação:
Ainda que a Ficha seja preenchida em data posterior, neste campo, deve ser indicada a data em que o Auxiliar da SPAC verificou o fato.

➤ RELATO DA SITUAÇÃO OBSERVADA

- i. Texto do Relato:
Descrever, de forma clara e sucinta, a situação que pode caracterizar uma possível infração.
- ii. Dispositivos provavelmente infringidos:
Citar qual ou quais disposições normativas julga que estão sendo descumpridos.
- iii. Data:
Data de assinatura da Ficha, que pode ser posterior à data da observação.

➤ COMENTÁRIOS DO CHEFE DA SPAC

- i. Texto do comentário:
Depois de tomar ciência da Ficha e realizar verificações próprias sobre o assunto, o Chefe da SPAC deve apor suas considerações sobre o Ficha Informativa.
- ii. Data:
Data de assinatura do comentário realizado pelo Chefe da SPAC.

➤ AVALIAÇÃO DA ASOCEA

- i. Parecer da ASOCEA:
Campo destinado para registro do parecer da ASOCEA sobre a ficha, incluindo a providência a ser adotada que pode consistir na expedição de notificação de infração; no encaminhamento ao DECEA para as avaliações ou o seu arquivamento, por não se constituir em infração; ou outra razão identificada no curso da análise.
- ii. Data:
Data em que o Chefe da ASOCEA assina a ficha, formalizando o parecer da Assessoria sobre o assunto.

Anexo H - Relato de Possível Infração

DADOS DO PROVEDOR DE SERVIÇOS	
Nome da Organização:	
Endereço:	
Município:	UF:
Telefones:	
E-mail:	
Data da Observação:	

NÃO CONFORMIDADES RELACIONADAS		
Ficha(s) de Não Conformidade(s)	Pergunta(s)	Correlação
AIS-2014001	1.005 Versão 4	1.005 Versão 14

RELATO DA SITUAÇÃO OBSERVADA (Usar o verso, se necessário)
Texto do Relato
Dispositivos provavelmente infringidos:
<p>____ / ____ / ____</p> <p style="text-align: center;">Data</p> <p style="text-align: center;">Nome e assinatura do Relator – INSPCEA Nº _____</p>

COMENTÁRIOS DO CHEFE DE EQUIPE
Texto do comentário
<p>____ / ____ / ____</p> <p style="text-align: center;">Data</p> <p style="text-align: center;">Nome e assinatura do chefe de equipe – INSPCEA Nº _____</p>

AVALIAÇÃO DA ASOCEA			
O Relato reflete uma das condições descritas no item 11.4 do MCA 121-5?		Sim	Não
a) inobservância deliberada de requisito legal ou normativo	b) ausência de providências para solução de não conformidade	c) prestação de serviço deficiente com inaceitável IS	
Existe não conformidade(s) associada(s) ao relato que consta(m) da base de dados?		Sim	Não
Parecer da ASOCEA:			
<p>____ / ____ / ____</p> <p style="text-align: center;">Data</p>	<p style="text-align: center;">Chefe da ASOCEA</p>		
Relato nº ____ / _____			

Obs. 1: Os campos sombreados são reservados para preenchimento pela ASOCEA

Obs. 2: O INSPCEA deverá atentar para o que relato esteja em folha única ao imprimir. Caso necessite da segunda página, não deverá seccionar a parte de avaliação da ASOCEA em folhas separadas.

Continuação do Anexo H - Relato de Possível Infração**INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DO RELATO****DADOS DO PROVEDOR DE SERVIÇOS****I. Nome da Organização:**

Registrar o mesmo nome da organização inspecionada constante do relatório de inspeção.

II. Endereço, Município e UF:

Endereço completo, para correspondência postal, da organização inspecionada.

III. Telefones:

Telefones de contato do responsável local pela organização inspecionada.

IV. Data da Observação:

Ainda que o Relato seja preenchido em data posterior, neste campo, deve ser indicada a data em que o INSPCEA verificou o fato.

NÃO CONFORMIDADES RELACIONADAS**I. Ficha de Não Conformidade:**

Numeração da Ficha de Não Conformidade. Exemplo: AIS-2014001.

II. Pergunta:

Número da pergunta da Ficha de Não Conformidade. Exemplo: 1.005 Versão 4.

III. Correlação:

Número da correlação atual. Exemplo: 1.005 Versão 14.

RELATO DA SITUAÇÃO OBSERVADA**I. Texto do Relato:**

Descrever, de forma clara e sucinta, a situação encontrada que pode caracterizar uma infração. Atentar para que esteja dentro das situações listadas no parágrafo 11.4 do MCA 121-5.

II. Dispositivos provavelmente infringidos:

Citar qual ou quais disposições normativas julga que estão sendo descumpridas pela organização inspecionada.

III. Data:

Data de assinatura do Relato, que pode ser posterior à data da observação, porém dentro do período da inspeção local.

COMENTÁRIOS DO CHEFE DE EQUIPE**I. Texto do comentário:**

Depois de tomar ciência do Relato e realizar verificações próprias sobre o assunto, o chefe de equipe deve apor suas considerações sobre o Relato do INSPCEA.

II. Data:

Data de assinatura do comentário realizado pelo chefe de equipe, dentro do período da inspeção local.

AVALIAÇÃO DA ASOCEA

IMPORTANTE: Este campo será respondido pela Divisão de Inspeções da ASOCEA, não devendo ser efetuada nenhuma marcação pelo INSPCEA, nem pelo chefe de equipe.

Continuação do Anexo H - Relato de Possível Infração

I. O Relato reflete uma das condições descritas no item 11.4 do MCA 121-5?

Marcar a opção, dentre as listadas de “a” a “c”, em que se enquadra o Relato em análise.

II. Existe não conformidade(s) associada(s) ao relato que consta(m) da base de dados?

Registrar se o relato se refere a uma não conformidade da organização inspecionada constante dos registros da Divisão de Inspeções. Se a não conformidade existe e foi detectada durante a inspeção em que foi feito o relato, deve-se responder “sim”.

III. Parecer da ASOCEA:

Campo destinado para registro do parecer da ASOCEA sobre o Relato, incluindo a providência a ser adotada que pode consistir na expedição de notificação de infração; no encaminhamento ao DECEA para as avaliações; no arquivamento, por não se constituir em infração; ou outra razão identificada no curso da análise.

IV. Data:

Data em que o Chefe da ASOCEA assina o Relato, formalizando o parecer da Assessoria sobre o assunto.

V. Numeração do Relato:

A numeração será gerada pela ASOCEA.

Anexo I - Ficha de Não Conformidade Preenchida

FICHA DE NÃO CONFORMIDADE

SETOR INSPECIONADO	PSNA ABC	DATA 25 / 02 / 2021
--------------------	----------	------------------------

NÃO CONFORMIDADE NÚMERO	CNS-001	PERGUNTAS DO PROTOCOLO (Versão)
IMPACTO NA SEGURANÇA - IS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input checked="" type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	CNS 3.005 Versão 12

DESCRIÇÃO DA NÃO CONFORMIDADE
O PSNA ABC não foi homologado e ativado pelo DECEA.

RECOMENDAÇÃO DO INSPETOR
O PSNA ABC deverá ser homologado e ativado pelo DECEA.
Prazo máximo para correção: 6 meses Deve ser identificada e adotada medida mitigadora em prazo não superior a 10 dias.

<assinatura>

<NOME DO RESPONSÁVEL PELO SETOR INSPECIONADO>

<assinatura>

<NOME DO INSPETOR> – INSPCEA Nº _____

Continuação do Anexo I - Ficha de Não Conformidade Preenchida

Instruções para preenchimento

SETOR INSPECIONADO: Nome ou sigla do setor avaliado da organização inspecionada.

Exemplos:

Seção CNS do PSNA-ABC, CNS/PSNA-ABC, etc.

DATA: Data (dd/mm/aa) da formalização da Ficha de Não Conformidade, com assinatura do INSPCEA e do responsável do setor.

NÃO CONFORMIDADE NÚMERO: Número sequencial atribuído pelo INSPCEA para a não conformidade, precedido pela abreviatura da área avaliada. Cada área terá sua própria sequência numérica.

Exemplos:

ATS-001, ATS-002, ATS-003, MET-001, MET-002, CNS-001, CNS-002, CNS-003, etc.

PERGUNTAS DO PROTOCOLO (Versão): Transcrição dos números que identificam as perguntas do protocolo que geraram a não conformidade, precedida pelos caracteres que designam a área da avaliação e pela versão do protocolo que foi aplicado. Toda não conformidade deve estar associada a uma pergunta do protocolo e uma pergunta não satisfatória não poderá constar em mais de uma Ficha de Não Conformidade.

Exemplos:

ATS 2.003, CNS 3.005, MET 7.001, etc.

IMPACTO NA SEGURANÇA (IS): Indicação do valor do IS, entre 1 e 5, identificado após a aplicação dos procedimentos descritos no Capítulo 10, do MCA 121-5.

DESCRIÇÃO DA NÃO CONFORMIDADE: Texto gerado pelo INSPCEA que contemple o(s) aspecto(s) abordado(s) pela(s) correspondente pergunta não satisfatória do protocolo. A redação deve ser clara e concisa, sendo relatada a ressalva que se constitui na não conformidade. Deverá ser realizada a “negativa” da respectiva pergunta.

Exemplo:

O PSNA ABC não foi homologado e ativado pelo DECEA.

RECOMENDAÇÃO DO INSPETOR: Texto que oriente a ação da organização inspecionada no sentido de eliminar a não conformidade relatada. Deve-se descrever “o que” deverá ser feito. A identificação de “como” será realizada é de responsabilidade da organização inspecionada. Deve ser informado o prazo máximo para a correção e a necessidade de aplicação de medida mitigadora, conforme descrito na Tabela 4 (item 10.4.2) do MCA 121-5.

Exemplo:

O PSNA ABC deverá ser homologado e ativado pelo DECEA.

Prazo máximo para a correção: 6 meses;

Prazo máximo para implementação de medida mitigadora: 10 dias.

Anexo J - Ficha Ações Corretivas Pendentes (FACP)



COMANDO DA AERONÁUTICA
ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
DIVISÃO DE INSPEÇÕES

AÇÕES CORRETIVAS PENDENTES - 2021

PSNA		Localidade		
Próxima Inspeção		Orgão Regional		
Última Inspeção		Orgão Superior		

NÃO CONFORMIDADES IDENTIFICADAS EM INSPEÇÕES ANTERIORES QUE PERMANECEM PENDENTES

AÇÃO CORRETIVA		PROTOCOLO		CORRELAÇÃO		ESTADO ATUAL
Nº	IS	PERGUNTA	VERSÃO	PERGUNTA	VERSÃO	

OBSERVAÇÃO:

- 1) O Inspetor deverá preencher o protocolo das perguntas não conformes de inspeções anteriores de acordo com o MCA 121-5 (item 5.2.12).
- 2) O Inspetor deverá gerenciar a atualização do PAC, verificar se o que foi lançado pela OI atende a eliminação da não conformidade, bem como se a OI marcou o campo CONCLUÍDO no Vigilante, antes de validar as não conformidades de inspeções anteriores.
- 3) O Inspetor deverá assegurar a correlação preliminar proposta nesta FACP (MCA 121-5, item 5.2.12).

Continuação do Anexo J - Ficha Ações Corretivas Pendentes (FACP)**INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DA FICHA****1 – DADOS DO PROVEDOR DE SERVIÇOS**

PSNA: Lançar o nome da organização inspecionada.

Ex.: SBAQ, DTCEA-ST

Localidade: Lançar o nome do Município por extenso.

Ex.: Passo Fundo, Santos

Próxima Inspeção: Lançar a data prevista no plano anual de inspeções.

Ex.: 13/05/2019

Última Inspeção: Lançar a data da última inspeção conforme relatório de inspeção.

Ex.: 27/02/2017

Órgão Regional: Lançar o Órgão Regional ao qual está jurisdicionado o PSNA.

Ex.: CINDACTA I, CRCEA-SE

Órgão Superior: Lançar o Órgão Superior ao qual está subordinado administrativamente o PSNA.

Ex.: INFRAERO, PETROBRAS

2 – IDENTIFICAÇÃO DAS NÃO CONFORMIDADES

Nº da Ação Corretiva: Lançar o número da Não Conformidade (NC), conforme o sistema informatizado de vigilância.

Ex.: CNS-2017001, MET-2018001

IS: Lançar o IS correspondente a NC, conforme o sistema informatizado de vigilância. Ex.: 5

Questão: Lançar o número da questão referente a NC, conforme o sistema informatizado de vigilância.

Ex.: 3.035, 5.125

Versão: Lançar a versão do protocolo aplicado na última inspeção, conforme o sistema informatizado de vigilância.

Ex.: 8, 11

Vencimento: Lançar a data em que vencerá o prazo determinado pelo IS ou pela prorrogação deferida, caso não esteja vencido, ou lançar “expirado”, caso já esteja vencido o prazo.

Ex.: 20/07/2019, Expirado.

Anexo K – Protocolo de Inspeção

<i>Requisito Regulamentar</i>	<i>Pergunta a ser respondida com base no requisito regulamentar</i>	<i>Resposta da OI</i>	<i>Exemplo de evidência a ser verificada</i>	<i>Posicionamento do INSPCEA</i>	<i>Resposta/Comentários do INSPCEA</i>
<p>1ª</p> <p>MCA 63-4 Itens 3.2 e 3.3</p> <p>ICA 63-10 Itens 10.2.5 e 10.3</p>	<p>2ª</p> <p>CNS 3.005 O Provedor de Serviço CNS foi homologado e ativado pelo DECEA?</p>	<p>3ª</p> <p><input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não</p>	<p>4ª</p> <p>-Verificar documentos da homologação (Portaria ou publicação no Boletim do DECEA ou do COMAER) e da ativação (PRENOTAM ou registro nas publicações aeronáuticas). -Diário Oficial da União (INFRAERO). -ROTAER/NOTAM é um documento de ativação somente. -Decretos de criação de Destacamentos. -APO/AIOP para as EPTAs: verificar validade do documento apresentado.</p>	<p>5ª</p> <p><input type="checkbox"/> Satisfatório <input type="checkbox"/> Não satisfatório <input type="checkbox"/> Não aplicável</p>	<p>6ª</p>

Continuação do Anexo K - Protocolo de Inspeção**SIGNIFICADO DAS COLUNAS DO PROTOCOLO
ORIENTAÇÃO AO INSPCEA****1ª coluna**

Indica o requisito regulamentar que ampara a pergunta constante da segunda coluna.

2ª coluna

Pergunta para verificação do cumprimento, pelo provedor, do requisito regulamentar indicado na primeira coluna.

3ª coluna

Resposta da organização inspecionada à pergunta constante da segunda coluna.

4ª coluna

Exemplos de evidências que poderão ser pesquisadas pelo inspetor em suporte à sua avaliação quanto ao cumprimento daquele requisito regulamentar, por parte da organização inspecionada.

5ª coluna

Posicionamento do inspetor (satisfatório, não-satisfatório ou não aplicável) em relação à pergunta do protocolo, depois de avaliar as evidências obtidas.

6ª coluna

Campo no qual o INSPCEA descreve ou indica as evidências apresentadas pela organização inspecionada que o levaram à conclusão indicada na quinta coluna. Esse procedimento deve ser efetuado tanto para as perguntas com respostas não-satisfatórias, quanto para as perguntas com respostas satisfatórias. As perguntas cujo posicionamento do INSPCEA seja não aplicável, deverão, também, ser justificadas.

Anexo L - Formulário de Incorreções do Relatório - FORM


**ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
FORMULÁRIO DE VERIFICAÇÃO DO RELATÓRIO DE INSPEÇÃO**

PSNA		CH EQUIPE	
RELATORIO Nº		PERIODO	
DATA REL PREVIO		DATA VERIF	
VERIFICADOR		REVISOR	

De modo a atender o controle da qualidade das inspeções da ASOCEA, foi verificado pela Seção de Controle:

GERAL (CITAR O TÍTULO DO TEXTO QUE SERÁ ALTERADO. EX.: EQUIPE DE PAG. 01)

Discrepância que exige ação:

Nenhuma discrepância encontrada.

ITEM ABERTO EM:	20/03/2017	ITEM FECHADO EM:	20/03/2017
------------------------	------------	-------------------------	------------

ESTATISTICA

PAG. 01

Discrepância que exige ação:

Nenhuma discrepância encontrada.

ITEM ABERTO EM:	14/03/2017	ITEM FECHADO EM:	25/03/2017
------------------------	------------	-------------------------	------------

CAMPO I - FINALIDADE

PAG. 02

Discrepância que exige ação:

Nenhuma discrepância encontrada.

ITEM ABERTO EM:	14/03/2017	ITEM FECHADO EM:	25/03/2017
------------------------	------------	-------------------------	------------

CAMPO II - DESENVOLVIMENTO DA INSPEÇÃO

PAG. 02

Discrepância que exige ação:

Nenhuma discrepância encontrada.

ITEM ABERTO EM:	14/03/2017	ITEM FECHADO EM:	14/03/2017
------------------------	------------	-------------------------	------------

CAMPO III - FICHAS DE NÃO CONFORMIDADES

PAG. 03

a) Discrepância que exige ação:

As versões dos protocolos anteriores, informadas no 3º parágrafo, referentes às NC validadas CNS2012004 CNS2012007 e CNS2012008 não estão de acordo com as versões dos protocolos do ano em que foram emitidas.

ITEM ABERTO EM:	14/03/2017	ITEM FECHADO EM:	
------------------------	------------	-------------------------	--

b) Discrepância que exige ação:

O número da NC ATS 2014002 não condiz com a pergunta do protocolo apresentado na ficha de não conformidade.

ITEM ABERTO EM:	14/03/2017	ITEM FECHADO EM:	
------------------------	------------	-------------------------	--

CAMPO IV - COMENTARIOS FINAIS

PAG. 04

Discrepância que exige ação:

As versões dos protocolos anteriores, informadas no 3º parágrafo, referentes às NC validadas CNS2012004 CNS2012007 e CNS2012008 não estão de acordo com as versões dos protocolos do ano em que foram emitidas.

ITEM ABERTO EM:	14/03/2017	ITEM FECHADO EM:	
------------------------	------------	-------------------------	--

ASSINATURAS

PAG. 04

Discrepância que exige ação:

Nenhuma discrepância encontrada.

ITEM ABERTO EM:	14/03/2017	ITEM FECHADO EM:	
------------------------	------------	-------------------------	--

FICHAS DE NÃO CONFORMIDADE

ANEXOS

Discrepância encontrada:

Nenhuma discrepância encontrada.

ITEM ABERTO EM:	27/03/2017	ITEM FECHADO EM:	
------------------------	------------	-------------------------	--

Ação necessária da Seção de Controle:

Entrar em contato com o Chefe de equipe para ratificar ou retificar as informações.

Continuação do Anexo L - Formulário de Incorreções do Relatório - FORM**INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DO FORMULÁRIO****1 – DADOS DO PROVEDOR DE SERVIÇOS**

PSNA: registrar o nome da organização inspecionada.

Ex.: EPTA A SBAQ, DTCEA-ST

CH EQUIPE: nome do militar designado chefe de equipe e registrado no relatório de inspeção

Ex: MAJ Fulano, CEL R/1 Siclano

RELATÓRIO N°: registrar o número e o ano do relatório de inspeção

Ex.: 001/ASOCEA/2008, 048/ASOCEA/2020

PERÍODO: registro da data do período da inspeção

Ex.: 22 a 25 MAIO 2018, 1° a 04 ABR 2020, 29 SET a 02 OUT 2019

ENVIO PREV REL: registro da data do envio do relatório para a ASOCEA

Ex.: 27 MAIO 2018, 09 ABR 2020, 15 OUT 2019

DATA: registro da data que foi feita a verificação do relatório

Ex.: 30 MAIO 2018, 10 ABR 2020, 15 OUT 2019

VERIFICADOR: nome do militar da SCO que fez a verificação do relatório de inspeção

Ex: 3S Fulano, CB Siclano

REVISOR: nome do militar da SCO que fez a revisão da verificação do relatório de inspeção

Ex: 3S Fulano, CB Siclano

Anexo M - Avaliação do IS

PROBLEMA 1

O Aeródromo SXXX possui, há 10 anos, ligações regulares com 3 aeródromos: SXXY, SXXXZ e SXXXW. Em todos os 10 anos de operação, as tripulações ao elaborarem seus planos de voos indicam como alternativa, respectivamente, AXXY, AXXXZ e AXXXW.

A equipe MET do CMA, como o faz há 10 anos, coleta todas as informações meteorológicas sobre os aeródromos SXXY, SXXXZ, SXXXW, AXXY, AXXXZ e AXXXW, porém, não tem fornecido à Sala AIS as informações de todos os aeródromos sob a responsabilidade daquele Centro Meteorológico, às vezes, deixando de fornecer as condições do aeródromo TXXX.

O aeródromo TXXX está na área de responsabilidade do CMA, porém, como não possui terminal de passageiros, nunca foi utilizado como alternativa pela aviação que se utiliza de SXXX.

Uma possibilidade de evento perigoso seria ocorrer alguma condição meteorológica adversa em TXXX que deveria ser de conhecimento de uma tripulação que se dirige à Sala AIS e que não tenha sido divulgada pelo CMA.

PASSOS PARA AVALIAÇÃO DO IMPACTO NA SEGURANÇA – IS

1º Passo: Listar a sequência de eventos que podem resultar em um evento perigoso.

1. A tripulação de uma aeronave reporta a ocorrência de cortante de vento em TXXX;
2. O CMA não divulga a informação recebida para a Sala AIS.
3. A tripulação de uma aeronave com 3 tripulantes e 45 passageiros planeja voo para SXXY e declarando TXXX como alternativa, inferindo que as condições meteorológicas em TXXX são as mesmas que em SXXY devido à proximidade desses dois aeródromos.
4. SXXY suspende temporariamente as operações e a aeronave segue para a alternativa para aguardar a reabertura de SXXY.
5. Aeronave enfrenta perda de sustentação na final e choca-se com o solo imediatamente antes da cabeceira com perda total e morte de todos os ocupantes.

2º Passo: Determinar o Fator Severidade a partir da Tabela 1.

Tendo em vista a ocorrência de destruição da aeronave com morte de seus ocupantes FS=CATASTRÓFICO (A).

3º Passo: Determinar o Fator Probabilidade a partir da Tabela 2.

1. Um evento perigoso dependeria de uma tripulação optar pela alternativa TXXX, no fechamento de SXXY. Esta situação ocorre muito raramente, não havendo registro de que isso tenha ocorrido nos últimos 5 anos, já que existem as alternativas SXXXW e SXXXZ usualmente utilizadas.
2. Há registros de que no período de 1964 a 1985 ocorreram 26 acidentes que tiveram o *windshear* como fator contribuinte. Muitas aeronaves já são equipadas com dispositivos que permitem detectar a ocorrência desse fenômeno meteorológico. Além disso, a situação torna-se crítica quando o problema se dá em baixos níveis, na aproximação para o pouso, por exemplo. Tal situação pode ocorrer, porém, é pouco provável o que leva a um FP=POSSÍVEL (3).

Continuação do Anexo M - Avaliação do IS

4º Passo: Obter o Nível do Risco a partir do produto dos dois Fatores (FS X FP – Tabela 3) e identificar o Impacto da Segurança – IS na Tabela 4.

Nível do Risco = $A \times 3 = 3A$.

Com tal valor, na Tabela 4, identifica-se $IS = 3A$, ou seja, é “Alto” o impacto na segurança, requerendo a adoção de medida mitigadora em, no máximo, 48 horas e correção definitiva do problema em, no máximo, 2 meses.

PROBLEMA 2

Os aeródromos SXXX e TXXX estão afastados cerca de 30 km.

Apesar da proximidade, existem procedimentos específicos para a operação por instrumento nos dois aeródromos, que permitem o máximo aproveitamento de suas capacidades.

No entanto, o procedimento de aproximação para SXXX requer a existência de teto mínimo de 2500 pés na vertical da ATZ José Longo. Quando cancelado este procedimento, o circuito para SXXX e TXXX é único, restringindo a capacidade dos dois aeródromos.

O Previsor MET, muito experiente na função e profundo conhecedor das condições da região, faz uso de observação visual das condições atmosféricas, não consultando regularmente os METAR para orientar suas informações quanto ao cancelamento ou liberação dos procedimentos de aproximação por instrumentos. Historicamente, há problemas de teto na vertical da ATZ, apenas, algumas vezes por semana no inverno.

Uma possibilidade de evento perigoso seria ocorrer a melhoria das condições que permitisse a liberação do procedimento específico de SXXX e o Previsor, baseando-se em avaliações que não levem em conta informações oficiais, manter o procedimento cancelado, na hora pico dos aeródromos.

PASSOS PARA AVALIAÇÃO DO IMPACTO NA SEGURANÇA – IS

1º Passo: Listar a sequência de eventos que podem resultar no evento perigoso.

1. Previsor MET cancela procedimento baseado em informação do METAR.
2. Cancelamento do procedimento é mantido até a hora pico de operação em SXXX e TXXX.
3. Novo METAR indica teto acima de 2500 pés na vertical da ATZ José Longo mas Previsor não libera procedimento porque, baseando-se em sua experiência prática, enquanto o Morro do Justo estiver encoberto o teto na ATZ José Longo seria inferior a 2500 pés.
4. Ocorre grande acúmulo de tráfego e atraso nas operações em SXXX e TXXX.

2º Passo: Determinar o Fator Severidade a partir da Tabela 1.

Não risco há segurança. O que ocorre é o comprometimento da regularidade das operações. Assim, FS=INSIGNIFICANTE (E).

Continuação do Anexo M - Avaliação do IS

3º Passo: Determinar o Fator Probabilidade a partir da Tabela 2.

1. Considerando que o problema ocorre algumas vezes por semana, no período do inverno e que o evento perigoso se dá na hora pico.
2. Uma vez que o Previsor sempre faz uso de sua experiência, prescindindo a consulta aos METAR, trata-se de situação que certamente se repetirá na época do inverno, levando a um FP=POSSÍVEL (3).

4º Passo: Obter o Nível do Risco a partir do produto dos dois Fatores (FS X FP – Tabela 3) e identificar o Impacto da Segurança – IS na Tabela 4.

Nível do Risco = $E \times 3 = 3E$.

Com tal valor, na Tabela 4, identifica-se $IS = 4$, ou seja, é “Baixo” o impacto na segurança, requerendo a adoção de medida mitigadora em, no máximo, 10 dias e correção definitiva do problema em, no máximo, 6 meses.

PROBLEMA 3

Em SXXX existem diversos voos regulares destinados a 10 aeroportos.

Embora exista um terminal de computador dedicado à consulta de NOTAM pela tripulação, a Sala AIS disponibiliza, antecipadamente, os NOTAM impressos, distribuídos em 10 pastas, uma para cada aeroporto, para facilitar a consulta da tripulação. No entanto, os operadores da Sala AIS estabeleceram uma rotina de atualizar as referidas pastas duas vezes ao dia: no início das operações da Sala, às 8 horas, e no início da tarde, às 13 horas.

Uma possibilidade de evento perigoso seria uma tripulação efetuar o planejamento do seu voo sem o conhecimento de informação constante de NOTAM que não foi colocado na pasta correspondente.

PASSOS PARA AVALIAÇÃO DO IMPACTO NA SEGURANÇA – IS

1º Passo: Listar a sequência de eventos que podem resultar no evento perigoso.

1. Às 10 horas foi expedido um NOTAM, com efeito imediato, notificando que a pista de pouso e decolagem do aeródromo TXXX encontra-se escorregadia quando molhada, devido à existência de coeficiente de atrito abaixo do valor mínimo estabelecido pelas normas em vigor.
2. A tripulação da aeronave KKK, com 3 tripulantes e 29 passageiros, acostumada à facilidade criada pela Sala AIS, consulta, apenas, a pasta dos NOTAM vigentes do TXXX, não utilizando o sistema informatizado.
3. Às 11 horas a tripulação da aeronave KKK planeja seu voo para TXXX e considera, apenas, a informação da existência de chuva leve sobre o aeródromo TXXX, fazendo uso do máximo peso permitido pelas condições naquele aeródromo.

Continuação do Anexo M - Avaliação do IS

4. Durante o pouso no TXXX a tripulação enfrenta problemas de controle direcional e a aeronave derrapa, sai da pista lateralmente e ocorre o colapso do trem de pouso, danificando a asa esquerda e com derramamento de combustível, gerando incêndio e uma explosão que rompe a parte central da fuselagem. Resulta perda total da aeronave e falecimento de 20 dos 32 ocupantes.

2º Passo: Determinar o Fator Severidade a partir da Tabela 1.

Tendo em vista a ocorrência de destruição da aeronave com morte de 20 dos seus ocupantes, FS= CATASTRÓFICO (A).

3º Passo: Determinar o Fator Probabilidade a partir da Tabela 2.

1. A disponibilização de NOTAM em pastas como facilidade para a tripulação e sua atualização 2 vezes ao dia gera a possibilidade de que a pasta não esteja atualizada em várias horas durante o dia.

2. Considerando que é prática comum o procedimento da Sala AIS a ocorrência de acidente dependeria da existência de condições críticas da pista do aeroporto de destino e da perda do controle direcional da aeronave pela tripulação. Reconhecidamente, sabe-se que alguns aeródromos têm dificuldades em realizar os serviços de remoção de borracha, podendo significar, em alguns casos, que o atrito da pista seja comprometido. Adicionalmente, a condição de pista escorregadia precisaria estar conjugada com a existência de condições meteorológicas desfavoráveis. Trata-se de um evento perigoso e deverá ocorrer, sendo o FP = 1.

4º Passo: Obter o Nível do Risco a partir do produto dos dois Fatores (FS X FP – Tabela 3) e identificar o Impacto da Segurança – IS na Tabela 4.

Nível do Risco = A x 1 = 1A

Com tal valor, na Tabela 4, identifica-se IS = 1, ou seja, é “Inaceitável” o impacto na segurança, requerendo a adoção de medida mitigadora, se não for possível a correção imediata, caso contrário as operações deverão ser suspensas.

PROBLEMA 4

Em uma TWR há uma instrução interna que detalha o conteúdo do treinamento a ser ministrado aos controladores que são incorporados a equipe, antes de assumir posições operacionais, entretanto, o treinamento previsto não contempla o fornecimento de todas as informações operacionais específicas do setor, tal como a existência de acordo operacional que restringe a utilização simultânea da pista de táxi paralela e da pista de pouso e decolagem por aeronaves Classe D ou E. Naquele aeroporto, uma vez por semana (às sextas-feiras) existe a proximidade nos horários das operações de uma aeronave Classe E com outra Classe D.

Uma possibilidade de evento perigoso seria a TWR receber um novo controlador e ministrar seu treinamento, porém, a instrução não contemplar a orientação da existência do mencionado acordo operacional e o controlador, quando na posição operacional, autorizar a operação simultânea.

Continuação do Anexo M - Avaliação do IS

PASSOS PARA AVALIAÇÃO DO IMPACTO NA SEGURANÇA – IS

1º Passo: Listar a sequência de eventos que podem resultar no evento perigoso.

1. A aeronave Classe E atrasa sua preparação para o voo e novo horário para decolagem está próximo do pouso da aeronave Classe D.
2. Novo controlador é integrado na equipe de uma TWR, porém, o treinamento não contempla orientações sobre a observância do acordo operacional que restringe a utilização simultânea da pista de táxi paralela e da pista de pouso e decolagem por aeronaves classe D ou E.
3. O operador autoriza o taxiamento de uma aeronave classe E após já haver autorizado o pouso de uma outra aeronave classe D.
4. A aeronave no pouso enfrenta problemas de controle direcional e sai lateralmente da pista de pouso, ocorrendo um choque entre as pontas das asas das duas aeronaves.
5. Ocorre derramamento de combustível de uma das aeronaves e inicia-se um incêndio, seguido de explosão em uma das aeronaves. Resulta perda total de uma aeronave, significativos danos na outra e morte de 5 dos 60 ocupantes da aeronave que efetuava o pouso.

2º Passo: Determinar o Fator Severidade a partir da Tabela 1.

Tendo em vista a ocorrência de destruição em uma das aeronaves com morte de 5 dos seus ocupantes e danos significativos na outra, FS= CATASTRÓFICO (A).

3º Passo: Determinar o Fator Probabilidade a partir da Tabela 2.

1. O Controlador recém incorporado à equipe desconhece o acordo operacional e sempre autorizará a operação simultânea, quando estiver em serviço na TWR. No entanto, a coincidência dos dois movimentos (taxi da Classe E e pouso da Classe D) é rara, ocorrendo algumas pouquíssimas vezes no ano.
2. A possibilidade de ocorrer o desvio lateral da aeronave no pouso e seu deslocamento ocorrer de forma a gerar o impacto com uma aeronave no táxi é situação excepcional, que depende do encadeamento de situações raras, por exemplo, incluindo condições meteorológicas adversas e má condição de frenagem da pista. Desta forma, trata-se de situação improvável, sendo o FP= REMOTA (5).

4º Passo: Obter o Nível do Risco a partir do produto dos dois Fatores (FS X FP – Tabela 3) e identificar o Impacto da Segurança – IS na Tabela 4.

Nível do Risco = A x 5 = 5A

Com tal valor, na Tabela 4, identifica-se IS = 4, ou seja, é “Baixo” o impacto na segurança, requerendo a adoção de medida mitigadora em, no máximo, 10 dias e a correção do problema, no máximo, em 6 meses.

Continuação do Anexo M - Avaliação do IS

PROBLEMA 5

A Subdivisão da entidade Aeroespço Brasil XWXY possui aprovado o Programa de Segurança e Defesa dos órgãos e entidades provedoras dos Serviços de Navegação Aérea, na sua área de jurisdição. Entretanto, em face da elevada carga de trabalho dos colaboradores do setor não foi possível estabelecer rotinas padronizadas a serem adotadas, nos órgãos ATS, nas diversas situações relacionadas com os atos de interferência ilícita contra a aviação civil (SEC 3.020/NCF). A Subdivisão tem envidado esforços, porém, sem lograr êxito, junto à SIAT, no sentido de capacitar, conforme previsto, o pessoal ATS dos órgãos da área de jurisdição do CINDACEA VI, incluindo os da INFRAERA e de outras empresas. O Plano de Segurança e Defesa foi elaborado com base em normas revogadas, ficando o plano, dessa forma, sem abordar os elementos essenciais previstos para o seu conteúdo.

1º Passo: Listar a sequência de eventos que podem resultar no evento perigoso.

1. As ações a serem adotadas nos casos de atos de interferência ilícita inexistem no Programa de Segurança e Defesa.
2. O pessoal ATS dos órgãos de sua área de jurisdição não estão capacitados por meio de curso específico e nem por treinamento de reciclagem para lidarem com casos de atos de interferência ilícita.
3. O Plano de Segurança e Defesa está defasado, por ter sido elaborado com base em normas revogadas, sendo pouco confiável em caso da necessidade de ações defensivas, ofensivas e de proteção, a fim de garantir o grau de segurança desejado das instalações dos órgãos e entidades provedoras dos Serviços de Navegação Aérea.

2º Passo: Determinar o Fator Severidade a partir da Tabela 1.

Tendo em vista a vulnerabilidade dos órgãos ATS diante de atos de interferência ilícita sem que haja ações a serem adotadas nos casos de atos de interferência ilícita. Dependendo dos danos causados podem tornar inoperante um órgão de controle de tráfego aéreo que tenha sido o alvo de atos de interferência ilícita por explosivo. Com isto, FS = CATASTRÓFICO (A).

3º Passo: Determinar o Fator Probabilidade a partir da Tabela 2.

A possibilidade de ocorrerem atos de interferência ilícita em quaisquer órgãos provedoras dos Serviços de Navegação Aérea subordinados à entidade Aeroespço Brasil XWXY de forma a impactar a prestação de serviço é situação de constante preocupação. Mesmo que nunca tenha ocorrido e sem nenhuma evidência de planejamento de ataque este cenário é plausível. Desta forma, trata-se de situação possível, sendo o FP = POSSÍVEL (3).

4º Passo: Obter o Nível do Risco a partir do produto dos dois Fatores (FS X FP – Tabela 3) e identificar o Impacto da Segurança – IS na Tabela 4.

Nível do Risco = $A \times 3 = 3A$.

Com tal valor, na Tabela 4, identifica-se IS = 2, ou seja, é “Alto” o impacto na segurança, requerendo a adoção de medida mitigadora em, no máximo, 2 meses e a correção do problema, no máximo, em 48 dias.

Anexo N - Relatório de Inspeção

**COMANDO DA AERONÁUTICA**

ASSESSORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

Nº / ASOCEA / 20XX

ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA

DESTACAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO DE XXX – DTCEA-XX

PERÍODO

00/00/00 a 00/00/00

EQUIPE DE INSPEÇÃO

Ten Cel Av JOÃO ALVES – chefe de equipe

Maj Com JOSÉ SOUSA – CNS1º Ten CTA JOSÉ RIBEIRO – ATS2º Sgt BMT MARIA SANTOS – MET2º Sgt SAI ANA SILVA - AIS

Serviços Inspeccionados	Qtd Perguntas do Protocolo Aplicáveis	Qtd Respostas não Satisfatórias
AIS Informação Aeronáutica	26	2
ATS Tráfego Aéreo	32	0
CNS Comunicação, Navegação e Vigilância	34	0
CTG Cartografia	NA	NA
ENS Ensino	NA	NA
EPTA-B Estação Provedora de Svç de Telecom. e ATS Classe B	NA	NA
MET Meteorologia Aeronáutica	28	1
PANS-OPS Procedimentos de Navegação Aérea	NA	NA
SAR Busca e Salvamento	NA	NA
SAU Saúde	NA	NA
SGSO Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional	NA	NA

Continuação do Anexo N - Relatório de Inspeção**DADOS DA ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA**

DESTACAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO DE XXXX – DTCEA-XX

ENDEREÇO

Aeroporto Internacional XXXXX - Av. XXXXX, Nº 00 - Cidade - UF CEP: 00000-000

RESPONSÁVEL

COMANDANTE – JOÃO DA SILVA MAJ COM

TEL. FUNCIONAL

(00) 0000-0000

FAX

(00) 0000-0000

E-MAIL

dtceaxx@cindactax.intraer

I – FINALIDADE

O presente relatório apresenta o resultado da inspeção regular realizada no(a) DTCEA-XX (EPTA YYYY), em cumprimento ao plano anual de inspeções de 20XX.

II – DESENVOLVIMENTO DA INSPEÇÃO

O DTCEA-XX foi comunicado pela ASOCEA por intermédio de comunicação de inspeção nº 000/20XX, datada de dia/mês/ano, sobre a realização de inspeção regular, no período de dia/mês a dia/mês/ano.

Em cumprimento ao que estabelece a ICA 121-10 e o MCA 121-2, os eventos da inspeção se sucederam conforme abaixo detalhado:

- reunião de coordenação inicial da equipe de inspeção – dia / mês;
- reunião de abertura – dia / mês;
- avaliação no local – dia / mês a dia / mês;
- reunião de coordenação final da equipe de inspeção – dia / mês; e
- reunião de encerramento – dia / mês.

Esta foi a primeira inspeção realizada no(a) DTCEA XX (EPTA YY).

Foram utilizadas as seguintes versões dos protocolos de inspeção:

- AIS – versão 8 – 25/FEV/201X.
- ATS – versão 9 – 03/JUN/201X.
- CNS – versão 8 – 25/FEV/201X.
- MET – versão 8 – 28/MAI/201X.

Com respeito aos levantamentos realizados pela equipe de inspeção, atuaram como responsáveis pelo fornecimento das informações solicitadas pelos inspetores os seguintes técnicos do efetivo do DTCEA-XX:

- AIS – 1º Ten SIA João da Silva.
- ATS – 2º Ten CTA João Santos.
- CNS – SO BET João Gomes.
- MET – 1º Sgt BMT João Oliveira.

Continuação do Anexo N - Relatório de Inspeção

III – FICHAS DE NÃO CONFORMIDADES

Anexas ao presente relatório constam as fichas de não conformidades elaboradas pelos inspetores das respectivas áreas, e assinadas tanto pelo INSPCEA quanto pelo responsável da organização inspecionada, conforme abaixo discriminado:

- Anexo A – AIS 0 ficha(s);
- Anexo B – ATS 2 ficha(s);
- Anexo C – CNS 1 ficha(s); e
- Anexo D – MET 0 ficha(s).

01 (uma) via original de cada FNC foi entregue ao Comandante do DTCEA-XX (ou responsável pela EPTA X), Maj Com JOÃO DA SILVA (Sr. Antônio José), por ocasião da reunião de encerramento, visando à elaboração do seu plano de ações corretivas.

Foram eliminadas e validadas as não conformidades referentes às FAC:

AIS 2011001(1.085V2/1.085V9);
ATS 2011001 (2.087V2/2.087V9);
CNS 2011001 (3.007V2/3.007V9); e
MET 2011001 (7.021V2/7.021V8).

As não conformidades abaixo discriminadas não foram avaliadas, visto não existir correlação com as perguntas dos respectivos protocolos, vigentes nesta inspeção:

FAC AIS 2011002(1.113V2);
FAC ATS 2011002 (2.095V2);
FAC CNS 2011004(3.029V2); e
FAC MET 2011004(7.055V2).

Permaneceram as seguintes Não Conformidades, conforme abaixo discriminado:

FAC CNS 2008002 (7.401.05V1/3.039V9), referente ao efetivo das especialidades BCO e BET. O prazo para solução da não conformidade encontra-se prorrogado até dia/mês/ano, por intermédio da MSG (FAX) N° XXX/ASOCEA/YYYY, de 00.00.2016 (ou: ...O prazo para solução da não conformidade vencerá em 00/00/2017).

FAC AIS 2011003 (7.348V2/1.139V9) – O DTCEA-XX (EPTA) permanece com quantidade insuficiente de pessoal AIS qualificado para cumprir todas as suas atribuições. Foi solicitada prorrogação do prazo à ASOCEA, por meio do Ofício/Carta/FAX n° 00, de 00/00/00.

FAC MET 2014003 [7.007V4/(7.005V9 e 7.289V9)] - O DTCEA-XX permanece com efetivo de meteorologistas de nível superior e técnico com qualificação e em quantidade insuficientes para a execução de todas as suas atribuições relativas ao Serviço de Meteorologia Aeronáutica.

Continuação do Anexo N - Relatório de Inspeção

As seguintes não conformidades foram identificadas pela equipe e eliminadas durante a fase de inspeção local:

MET 7.001, 7.003, 7.009 e 7.029 - Instruções de Serviço desatualizadas.

AIS 1.009, 1017, 1.043, 1.055, 1.149 - não implementação de documentos.

IV – COMENTÁRIOS FINAIS

A inspeção ocorreu conforme planejado e seguiu as normas vigentes.

Localidade, dia de mês de ano.

Aprovo:

JOÃO ALVES Ten Cel Av - INSPCEA Nº 00
CHEFE DA EQUIPE DE INSPEÇÃO

Cel Av XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Chefe da ASOCEA

Anexo O - Errata

ERRATA DO RELATÓRIO DE INSPEÇÃO Nº ____/ASOCEA/_____

Onde se lê:

<Texto a ser corrigido ou complementado>

Inclua-se (ou Leia-se):

<Novo texto a ser considerado ou a ser incluído>

Rio de Janeiro, <dia> de <mês> de <ano>

<nome e posto do Chefe da ASOCEA>
Chefe da ASOCEA

Errata processada através dos FORM 001 nº 001/2019 arquivados na Seção de Controle da Divisão de Inspeções da ASOCEA.

Anexo P - Pedido de Reconsideração de Não Conformidade

Ofício / Carta 056/XXX 2020

Local , (dia) de (mês) de (ano).

Ao Senhor
(POSTO E NOME DO CHEFE DA ASOCEA)
Chefe da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo
Av. Marechal Câmara, 233 - 12º andar - Castelo.
CEP: 20020-080 - Rio de Janeiro - RJ.

Assunto: Pedido de Reconsideração de Não Conformidade
Referência: Questão MET 2010004 (7.023/7.021).

Prezado Senhor,

Ao cumprimentar o Senhor, reporto-me à inspeção de segurança operacional realizada neste(a) DTCEA ou EPTA, no período do (dia) ao (dia) do (mês) deste ano, quando esta Chefia foi comunicada da emissão de um Relato de Possível Infração referente à questão [identificar a questão do Protocolo de Inspeção Ex.: MET 2010004 (7.023/7.021)] que trata da instalação dos sensores dos equipamentos meteorológicos.

Conforme registro no Plano de Ações Corretivas (PAC) deste (a) DTCEA / EPTA no Sistema Vigilante, no detalhamento da Ação Corretiva correspondente, consta: (exemplo) "Com a instalação concluída em 13/10/2010, o equipamento encontra-se em observação pelos operadores, com repasse de informações ao setor técnico do _____, para operação definitiva".
Com base nas legislações: ICA 105-15 e MCA 101-1, no qual a questão foi baseada, pode-se observar:

(texto livre para ser utilizado pelo PSNA com as justificativas julgadas pertinentes e com as respectivas evidências em anexo)

Pelo exposto, esta Chefia / Gerência entende que o aeródromo de _____ atende aos requisitos normativos em vigor, motivo pelo qual solicita ao Senhor a validação da Não Conformidade referente à questão supramencionada.

Atenciosamente ou Respeitosamente,

NOME DO RESPONSÁVEL (completo e por extenso)
Supervisor da EPTA XXXX ou Comandante do DTCEA XX

Anexo Q - Notificação de Infração

NOTIFICAÇÃO Nº XXX/ASOCEA-NI/ANO

Ao Senhor _____

DADOS DO PROVEDOR DE SERVIÇOS NOTIFICADO		
Endereço:		
Município:	UF:	
E-mail		
Telefones:		
Data da Observação:		
NÃO CONFORMIDADE(S) RELACIONADA(S)		
Ficha(s) de Não Conformidade	Questão(ões)	Correlação(ões)
MET 2011003	7.037 Versão 4	7.037 Versão 11
RELATO DA POSSÍVEL INFRAÇÃO		
Dispositivos provavelmente infringidos:		

Encaminho para as providências, alertando quanto à necessidade de serem prestados os esclarecimentos devidos e solicitando, após o preenchimento do quadro abaixo e sua assinatura, a remessa de cópia desta notificação para o Fax (21) 2139-9678 ou para o e-mail dinsp.asocea@fab.mil.br.

Encaminho para as providências, alertando quanto à necessidade de serem prestados os esclarecimentos devidos e solicitando, após o preenchimento do quadro abaixo e sua assinatura, a remessa de cópia desta notificação para o Fax (21) 2139-9678 ou para o e-mail protocolo.asocea@fab.mil.br.

Rio de Janeiro, ____ de _____ de _____.

Chefe da ASOCEA

Recorte aqui

DADOS DO RESPONSÁVEL PELA ORGANIZAÇÃO PROVEDORA DE SERVIÇOS	
Nome:	
Identidade:	CPF:
Telefones de contato:	
E-mails:	
<p>Estou ciente de que, tendo em vista o disposto no item 16.2.6 da ICA 121-5/2021, esta Organização deverá, em um prazo máximo de 15 dias corridos a contar da data do recebimento desta notificação, encaminhar suas justificativas à ASOCEA sobre o relato acima (Av. Marechal Câmara 233, 12º andar, Rio de Janeiro/RJ – CEP 20.020-080). Tenho conhecimento de que a ausência de manifestação desta Organização provedora de serviços, dentro do prazo estabelecido, implicará no reconhecimento dos termos desta notificação e ensejará a aplicação das sanções que o DECEA julgar pertinentes.</p>	
_____/_____/_____ Data de recebimento	_____ Assinatura

Anexo R - Ficha de Ação Corretiva

FICHA DE AÇÃO CORRETIVA

SETOR INSPECIONADO	GNA ABC	DATA 22/02/2020
--------------------	---------	--------------------

NÃO CONFORMIDADE NÚMERO	CNS-001	PERGUNTAS DO PROTOCOLO (VERSÃO)
IMPACTO NA SEGURANÇA - IS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	CNS 3.087 Versão 12

TRANSCRIÇÃO DA RECOMENDAÇÃO
<p>O GNA-ABC deverá assegurar que os equipamentos requeridos se mantenham em condições operacionais.</p> <p>Prazo máximo para a correção: 4 meses. Prazo máximo para implementação de medida mitigadora: 48 horas.</p>
AÇÃO CORRETIVA DO(A) <u>GNA ABC</u>

Implantação de um Plano de Manutenção dos Equipamentos NAV/COM e contratação de empresa especializada para sua execução, conforme detalhamento a seguir:

Detalhamento da Ação	Implementação	
	Início	Fim
<i>Elaboração do Plano de Manutenção dos Equipamentos NAV/COM</i>	<i>05/03/2020</i>	<i>31/03/2020</i>
<i>Contratação de Empresa Especializada para a execução do Plano de Manutenção</i>	<i>01/04/2020</i>	<i>15/05/2020</i>
<i>Inclusão no procedimento de programação financeira da Empresa de provisão para a renovação anual do contrato de manutenção dos equipamentos NAV/COM</i>	<i>16/05/2020</i>	<i>20/05/2020</i>
<i>Atividade da Empresa contratada para a manutenção dos equipamentos NAV/COM</i>	<i>20/05/2020</i>	<i>19/05/2020</i>

MEDIDA MITIGADORA ADOTADA

Contratado, em caráter emergencial, a Empresa MNTNAVCOM Ltda para realizar um diagnóstico dos equipamentos sob a responsabilidade do GNA ABC e executar ações corretivas das discrepâncias identificadas.

<NOME DO RESPONSÁVEL DA ORGANIZAÇÃO>
<assinatura>

ÍNDICE

Elementos Críticos	3.1
Evidências	8.4
Fator	
Severidade	10.2
Probabilidade	10.3
Ficha de Não Conformidade	9
Impacto na Segurança	10.4
Inspeção	
Regular	5
Sistêmica	6
Seguimento	7
Notificação	16
Protocolo de Inspeção	8
Plano Anual de Inspeções	4.1
Plano de Ações Corretivas	
da Inspeção Regular	5.4.3
da Inspeção Sistêmica	6.3.1
Princípios	
eficiência	2.2.20
impessoalidade	2.2.6
legalidade	2.2.2
moralidade	2.2.11
oportunidade	2.2.24
publicidade	2.2.16
razoabilidade	2.2.25
Protocolos de Inspeção	8
Relato de Possível Infração	11
Relatório da Inspeção	
Regular	12.1
Sistêmica	12.2
de Seguimento	12.3
Específica	12,4