

RBHA 17
RBHA 17
FISCALIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL

ESTE ARQUIVO CONTÉM O TEXTO DO RBHA 17, APROVADO PELA PORTARIA Nº 202/DGAC DE 06 DE MARÇO DE 2006, PUBLICADA NO DOU Nº 46, DE 08 DE MARÇO DE 2006.

SUMÁRIO

SUMÁRIO

PREFÁCIO

SUBPARTE A - GERAL

17.1 - APLICABILIDADE

17.3 - AMPARO LEGAL

17.5 - DEFINIÇÕES

17.7 - OBJETIVOS

SUBPARTE B - PESSOAL CREDENCIADO

17.11 - APLICABILIDADE

17.13 - CARACTERÍSTICAS DA ATIVIDADE

17.15 - PRERROGATIVAS

SUBPARTE C - FISCALIZAÇÃO NA ÁREA TÉCNICO-OPERACIONAL

17.21 - FINALIDADE

17.23 - TIPOS DE FISCALIZAÇÃO

17.27 - REQUISITOS PARA FREQUENCIA DAS FISCALIZAÇÕES

17.29 - PLANEJAMENTO

17.31 - AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

17.35 - AÇÕES CORRETIVAS

17.37 - PROGRAMA INFORMATIZADO DE FISCALIZAÇÃO

SUBPARTE D - FISCALIZAÇÃO NA ÁREA DE INFRA-ESTRUTURA

17.51 - FINALIDADE

17.53 - TIPOS DE FISCALIZAÇÃO

17.55 - PROGRAMA DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA

17.57 - PROCESSO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA

SUBPARTE E - FISCALIZAÇÃO NA ÁREA DE SERVIÇOS AÉREOS

17.61 - FINALIDADE

17.62 - TIPOS DE FISCALIZAÇÃO

17.63 - PROGRAMA DE INSPEÇÃO

17.64 - PLANEJAMENTO

PREFÁCIO

Durante toda sua existência, o desafio do DAC tem sido o de manter, em nível de excelência, a segurança, a eficiência e a regularidade das operações aéreas na aviação civil, elevando cada vez mais o nome do Brasil perante a comunidade internacional.

Nesse contexto, cabe ao DAC a missão de “propiciar à sociedade brasileira a operação da aviação civil isenta de acidentes aeronáuticos, em conformidade com os altos padrões internacionais”.

As condições seguras e eficientes do transporte aéreo são mantidas através de um constante trabalho de fiscalização exercida pelos Inspetores de Aviação Civil (INSPAC), pessoas e empresas credenciadas pela Autoridade Aeronáutica.

REGULAMENTO BRASILEIRO DE HOMOLOGAÇÃO AERONÁUTICA Nº. 17**SUBPARTE A - GERAL****17.1 - APLICABILIDADE**

(a) Este regulamento define os objetivos e os tipos das fiscalizações no âmbito da aviação civil, assim como as pessoas e empresas credenciadas pela Autoridade Aeronáutica para realizar a referida fiscalização.

17.3 - AMPARO LEGAL

(a) As atividades de fiscalização têm como base legal:

(1) o artigo 18 da Lei Complementar Nº. 97, de 09 Jun. 1999, que “dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas”;

(2) os artigos 12 e 197, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica, CBAer, Lei nº. 7565, de 19/12/86; e

(3) a Portaria Interministerial nº. 3.016, de 05 de fevereiro de 1988, no seu art. 3º, parágrafo 1º.

17.5 - DEFINIÇÕES

Para os propósitos deste regulamento, os termos e expressões apresentados a seguir têm os seguintes significados:

(a) “*Fiscalização*” é o ato de verificar o cumprimento das normas estabelecidas pela autoridade competente, podendo ser exercida diretamente junto ao ente fiscalizado ou indiretamente, nos casos em que as irregularidades na adoção de procedimentos, por pessoa jurídica ou física sujeita à fiscalização, são constatadas à distância. São considerados tipos de fiscalização a “fiscalização corrente”, a “inspeção”, a “vistoria” e o “exame”.

(b) “*Fiscalização Corrente*” é toda atividade de fiscalização voltada para verificação constante do fornecimento de informações, remessa de documentos e registros, bem como da adoção de práticas de mercado, cujo critério encontra-se estabelecido em regulamentação específica, sendo conduzida à distância do ente sujeito à fiscalização e durante o exercício das atividades correntes do órgão regulador.

(c) “*Inspeção*” é toda atividade de fiscalização conduzida por pessoa credenciada pela autoridade aeronáutica com a finalidade de verificar, fora da sede do órgão regulador, se os serviços aéreos, as oficinas, as entidades aerodesportivas, as instalações aeroportuárias e os serviços direta ou indiretamente relacionados ao voo, cumprem as normas legais contidas no CBAer, bem como na legislação complementar, de que trata o Art. 1º, parágrafo 3º, do referido Código.

(d) “*Vistoria*” é toda atividade de fiscalização conduzida por pessoa credenciada pela autoridade aeronáutica com a finalidade de verificar, fora da sede do órgão regulador, se setores ou itens específicos estão em conformidade com as normas legais contidas no CBAer, bem como na legislação complementar, de que trata o Art. 1º, parágrafo 3º, do referido Código.

(e) “*Exame*” é toda atividade de fiscalização conduzida por pessoa credenciada pela autoridade aeronáutica com a finalidade de verificar a proficiência e competência das tripulações e dos aeroviários, conforme as normas legais contidas no CBAer, bem como na legislação complementar, de que trata o Art. 1º, parágrafo 3º, do referido Código.

(f) “*Processo de Fiscalização*” é o conjunto de procedimentos necessários para que a atividade de fiscalização seja considerada encerrada, compreendendo desde o planejamento, passando pela execução, a adoção de medidas administrativas e o acompanhamento dos resultados das ações tomadas.

(g) “*Inspetor de Aviação Civil*”, doravante chamado de “*INSPAC*”, é uma pessoa credenciada pela autoridade aeronáutica que está, como seu representante, autorizada a realizar as atividades de fiscalização da aviação civil.

(h) “*Credenciado*” é uma pessoa, física ou jurídica, credenciada pela autoridade aeronáutica que está, como seu representante, autorizada a realizar determinadas atividades de fiscalização da aviação civil.

17.7 - OBJETIVOS

(a) A fiscalização visa um ou mais dos seguintes objetivos:

- (1)** determinar a conformidade do objeto fiscalizado com os requisitos da legislação em vigor;
- (2)** verificar se os procedimentos implementados continuam atendendo aos requisitos aplicáveis;
- (3)** verificar a aeronavegabilidade das aeronaves;
- (4)** verificar a proficiência dos aeronautas e aeronavegantes; e
- (5)** orientar os usuários e operadores do Sistema de Aviação Civil.

(b) Os atos administrativos advindos do cumprimento das atividades de fiscalização visam proteger e resguardar o interesse público conforme as disposições da lei, no interesse da segurança, da eficiência e da regularidade dos serviços aéreos.

SUBPARTE B - PESSOAL CREDENCIADO

17.11 - APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece as características da atividade de inspeção e estabelece as prerrogativas dos Inspectores de Aviação Civil.

17.13 - CARACTERÍSTICAS DA ATIVIDADE

(a) A capacidade do DAC de fiscalizar e controlar efetivamente as operações de transporte aéreo comercial de interesse público depende, em grande parte, da formação e do treinamento de seus Inspectores. Para cumprir eficazmente suas responsabilidades, cada setor deve estar organizado apropriadamente e composto por pessoal credenciado suficientemente capaz de realizar todas as atividades de fiscalização requeridas.

(b) Para executar adequadamente suas funções, é importante que o INSPAC tenha qualificações de experiência educacional, operacional e técnica que se compare vantajosamente com o pessoal do operador que irá inspecionar.

(c) Além de inspecionar, vistoriar e examinar, o trabalho de INSPAC envolve as atividades de avaliar, relatar e fazer recomendações. Observações e críticas relativas às operações fiscalizadas devem ser baseadas em fatos, não em opiniões pessoais, e devem ainda ser cuidadosa e completamente documentadas. Quaisquer deficiências observadas pelos Inspectores devem ser imediatamente levadas ao conhecimento do pessoal do operador envolvido. Se a ação corretiva necessária não for cumprida dentro de um prazo razoável (a ser especificado pelo Inspetor), o assunto deve ser relatado ao chefe imediato, que decidirá sobre a imposição de restrições às operações ou sobre as medidas coercitivas necessárias contra o operador ou seu pessoal.

(d) Os Inspectores que exercem atividades nas áreas técnico-operacionais devem manter contato freqüente com os operadores para avaliar o funcionamento de suas organizações e o desempenho do seu pessoal durante a condução das operações de vôo, manutenção e treinamento. No curso desses contatos com o pessoal técnico e de gerenciamento do operador, o INSPAC deve, sempre, promover a conformidade com regulamentação de segurança e esforçar-se para estabelecer e manter relacionamentos harmoniosos. O INSPAC deve mostrar, sempre, bom julgamento, iniciativa, comportamento, atitude e senso de equidade associada à firmeza necessária para lidar com os técnicos do operador.

(e) As pessoas sujeitas à supervisão por Inspectores estão sempre apreensivas e sensíveis à presença de representantes do DAC no seu ambiente de trabalho. Tal sensação pode ser reduzida ou superada quando os Inspectores têm o cuidado de explicar que seu objetivo é ajudar e não criar obstáculos, e que suas atividades de fiscalização estão sendo conduzidas com o interesse de aumentar a segurança. Considerando a natureza especializada e sensível da missão do Inspetor do DAC, é essencialmente importante que as qualificações, experiência prévia e características pessoais de cada candidato a Inspetor, assim como os requisitos de acesso e formação sejam verificados e avaliados cuidadosamente ao efetuar qualquer seleção.

(f) Algumas atividades, tais como exames periódicos de tripulantes e despachantes, exames clínicos, etc. podem ser designadas ao pessoal do operador apropriadamente treinado e devidamente credenciado ou a pessoas devidamente qualificadas.

17.15 - PRERROGATIVAS

As prerrogativas do Inspetor de Aviação Civil são as seguintes:

(a) Atuar como representante de Autoridade Aeronáutica na realização das fiscalizações das condições gerais de transporte aéreo, das aeronaves, tripulações, aeroviários, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas, escolas, centros de treinamento, infra-estrutura aeronáutica, e nos serviços, direta ou indiretamente, relacionados ao vôo;

(b) Acessar, quando em serviço, as aeronaves civis em território brasileiro, as aeronaves civis brasileiras em qualquer parte, as instalações de todas as empresas ligadas à aviação civil, exceto locais restritos por repartições de outros Ministérios; e

(c) Requisitar, quando em serviço e devidamente autorizado, transporte aéreo doméstico.

SUBPARTE C - FISCALIZAÇÃO NA ÁREA TÉCNICO-OPERACIONAL

17.21 - FINALIDADE

Esta subparte estabelece os diferentes tipos de fiscalizações que são realizadas na área técnico-operacional, assim como orientações sobre a realização das referidas fiscalizações.

17.23 - TIPOS DE FISCALIZAÇÃO

São de responsabilidade do setor técnico-operacional os seguintes tipos de fiscalização:

(a) Inspeções:

- (1) operacionais em aeronaves civis brasileiras e estrangeiras;
- (2) de base em empresas aéreas nacionais;
- (3) de estação de linha (bases secundárias) de empresas aéreas nacionais e estrangeiras;
- (4) de operações de helicópteros com carga externa;
- (5) de segurança operacional de aeronaves em pátio, em quaisquer aeroportos nacionais;
- (6) das facilidades da estação;
- (7) em empresas aéreas, empresas de manutenção, aeroclubes, escolas de aviação civil, associações aerodesportivas, serviços aéreos especializados e nos serviços direta ou indiretamente relacionados ao voo;

(b) Vistorias:

- (1) técnica especial de aeronaves civis brasileiras; e
- (2) técnica inicial em aeronaves que pretendam obter a matrícula brasileira.

(c) Exames:

- (1) para concessão das licenças e certificado de habilitação técnica;
- (2) para revalidação de certificados de habilitação técnica;
- (3) de pilotos envolvidos em acidentes ou incidentes aéreos para constatação de perícia;
- (4) de pilotos requerendo exame após reprovação;
- (5) de pilotos candidatos à elevação de nível (de segundo em comando para piloto em comando);
- (6) em candidatos a serem designados como Examinadores Credenciados;
- (7) em Examinador Credenciado com vistas ao seu recredenciamento;
- (8) em candidatos a serem designados como instrutores de voo das empresas operando segundo o RBHA 121 e 135;
- (9) para convalidação de licenças; e
- (10) em rota de pilotos e mecânicos de voo.

17.27 - REQUISITOS PARA FREQUENCIA DAS FISCALIZAÇÕES

(a) Ao desenvolver um programa de fiscalização deve ser determinado o número e o tipo de fiscalização a ser conduzido. Para cada área de competência deve haver um número representativo de fiscalizações.

(b) O setor responsável deve avaliar os recursos disponíveis e ainda determinar os tipos e quantidades necessárias de fiscalizações que serão conduzidas com vistas a atingir as metas estabelecidas pelo órgão central. A legislação emitida pela Direção-Geral ou setores competentes, além do histórico de cada empresa, contem um nível básico de informações que devem ser considerados na análise inicial de levantamento de dados. O resultado dessa avaliação deve ser usado como base para elaboração de um programa de fiscalização. Estas e outras informações relevantes, tais como relatórios de inspeções prévias, relatórios de incidentes/acidentes, informações de cumprimento de regulamentos e denúncias, dentro outras, devem ser usada

para determinar o tipo e a frequência de fiscalizações que serão conduzidas durante a aplicação do programa.

(c) Outro instrumento eficiente e eficaz que pode ser adotado antes da realização da fiscalização é o envio antecipado de questionários para as empresas que serão fiscalizadas. O processo consta do desenvolvimento de questões de interesse do órgão fiscalizador, baseado na legislação em vigor.

(d) Normalmente, o questionário envolve todas as áreas operacionais e de manutenção da empresa, sendo enviado até seis meses antes da data prevista do início da fiscalização e estabelecido o prazo de dois meses para o retorno do mesmo, sendo facultado à empresa o direito de não responder às perguntas.

(e) Entretanto, a empresa deve ser informada que as respostas ao questionário servirão de base para a fiscalização que será realizada. Tal procedimento, além de padronizar a fiscalização, proporciona à empresa a possibilidade de manter-se atualizada em relação à regulamentação em vigor, além de não ser surpreendida com solicitações imprevistas durante a fiscalização.

(f) Cabe ressaltar que a OACI emite recomendações sobre a frequência mínima de fiscalizações em empresas e entidades. Essas recomendações passam a ser de cumprimento obrigatório por parte de cada setor responsável pela área a ser fiscalizada e farão parte do programa de fiscalização.

(g) Contudo, circunstâncias ou resultados de fiscalizações anteriores podem indicar que uma determinada área deve receber ênfase e, portanto maior frequência de um particular tipo de fiscalização. Reciprocamente, dados de fiscalizações podem indicar que certos tipos de inspeções ou vistorias são ineficazes ou que menor frequência poderá alcançar a mesma efetividade.

(h) Algumas áreas podem exigir a necessidade de se determinar um número especial de inspeções, vistorias ou exames a serem realizadas, levando-se em consideração a complexidade e o volume das operações de uma empresa. Um método que pode ser utilizado para considerar a complexidade e o volume das operações é separar uma operação em grupos homogêneos. Exemplos de grupos homogêneos incluem pilotos, mecânicos, aeronaves, comissários, treinamento e registros de qualificação, estações de linha e vários tipos de manuais. Cada um desses grupos pode ser considerado separadamente ao avaliar a frequência e o tipo de fiscalização que deve ser conduzida.

(i) Ao considerar um grupo homogêneo relativamente grande, tais como registros de vôos, certos métodos estatísticos podem ser úteis para determinar a frequência da fiscalização a ser conduzida.

(j) A amostra de um grupo pode produzir um nível de confiabilidade de 95% e que um número suficiente de fiscalizações será suficiente para probabilisticamente avaliar a situação de uma particular área. A tabela a seguir provê um guia para tamanhos de amostras (número de fiscalizações) de variados tamanhos de populações (grupo homogêneo) que irão resultar em um nível estatístico de confiabilidade de 95%.

Número de fiscalizações recomendadas para alcançar um nível de confiabilidade de 95%	
População de Grupos Homogêneos	Número de Inspeções Recomendadas
Até 100	50% (50)
200	40% (80)
400	35% (140)
500	33% (165)
1000	28% (280)
2000	16% (322)
3000	11% (330)
4000	8.8% (352)
5000	7.7% (355)
10.000	3.7% (370)

(k) Amostras podem ser tiradas de um grupo homogêneo de várias maneiras. Entretanto, para ser aceitável por avaliação estatística, a amostra a ser inspecionada ou vistoriada deve ser aleatória.

(l) Primeiramente, um intervalo de uma amostra deve ser estabelecido. Por exemplo, se uma amostra de 330 registros é selecionada em um grupo homogêneo de 3000 registros, o intervalo da amostragem seria todo nono registro (3000 divididos por 330). Se uma fiscalização é iniciada num registro selecionado aleatoriamente entre 1 e 9, ela deve continuar com a seleção de todo nono registro depois disso, ou seja, se for escolhido o 7º registro, o próximo será o 16º registro. Com isso, é esperado que um nível de 95% de confiabilidade seja produzido. Quando um método como este é usado, todos os elementos (registros) no grupo têm a mesma chance de serem incluídos na amostra.

(m) Cada tipo de fiscalização varia em seu objetivo básico. Muitos tipos de inspeções, contudo, compartilham eventos ou elementos comuns no sistema da aviação. Por exemplo, pilotos são avaliados durante inspeções em rota, treinamento em sessões de simulador e exames requeridos. Os Inspetores devem considerar este fato ao desenvolver programas de fiscalização. Por exemplo, se um operador possui 500 tripulantes de vôo (comandante, co-piloto e mecânicos de vôo), é recomendado que pelo menos 33% (ou 165 tripulantes de vôo) sejam avaliados durante um programa de fiscalização. Se o objetivo for verificar este número de tripulantes de vôo, a verificação pode incluir qualquer combinação de inspeções em rota, sessões de treinamento, exame em rota ou exame de proficiência para um total de 165 inspeções.

(n) As informações contidas na tabela são apenas um guia e não devem ser construídas como um método mandatório para determinar o número de fiscalizações que devem ser conduzidas durante a aplicação de um programa de fiscalização. Um dos objetivos primários de um programa de fiscalização é que os inspetores conduzam inspeções com qualidade e que obtenham resultados efetivos. Os Inspetores devem criticar e quando necessário solicitar a revisão do programa de fiscalização para assegurar a qualidade e a efetividade dos objetivos planejados.

17.29 - PLANEJAMENTO

(a) O planejamento das fiscalizações deve conter as seguintes fases:

(1) FASE UM - planejamento das fiscalizações, determinando os tipos necessários e as respectivas frequências.

(i) O desenvolvimento de uma fiscalização requer planejamento com a participação dos mais diversos segmentos do Sistema de Aviação Civil, desde o Subdepartamento, os Serviços Regionais de Aviação Civil (SERAC) podendo chegar ao nível individual, ou seja, o Inspetor.

(ii) Uma fiscalização pode ser baseada em dois tipos de necessidades: fiscalização de rotina – periódica (ex: inspeção em empresas aéreas); e fiscalização especial – baseada em eventos relacionados com acidentes, incidentes e denúncias (ex: “Campanha de Vigilância Operacional na Amazônia”).

(2) FASE DOIS - colocando em prática a fiscalização.

(i) Os inspetores, durante o desenvolvimento das fiscalizações previstas no programa de fiscalização, devem, em primeiro lugar, levar em consideração as diretrizes contidas no referido programa. Esses requisitos, contudo, somente estabelecem informações em um nível básico de fiscalização. Portanto, o nível de conformidade de um operador ou administrador, bem como outros fatores relacionados com as atividades relativas à certificação ou homologação, deve ser levado em consideração quando se desenvolvem as atividades de fiscalização previstas no programa. Outro fator a ser considerado diz respeito à área geográfica onde os diversos tipos e frequências de fiscalização ocorrerão.

(ii) Durante a realização das inspeções ou vistorias é essencial que se elaborem relatórios com clareza e qualidade. Um relatório de alta qualidade é necessário para a efetividade das demais fases do planejamento.

(3) FASE TRÊS - análise dos dados coletados nos relatórios de fiscalização e informações relacionadas com outras fontes.

(i) Após os dados coletados na fiscalização terem sido relatados, uma avaliação dessas informações deve ser realizada. O propósito dessa avaliação é identificar aspectos e áreas que geraram maior preocupação, tais como descumprimento da regulamentação ou práticas operacionais inseguras; tendências positivas e negativas (ou ambas), deficiências ou incidentes isolados, e causas de descumprimento, tendências ou

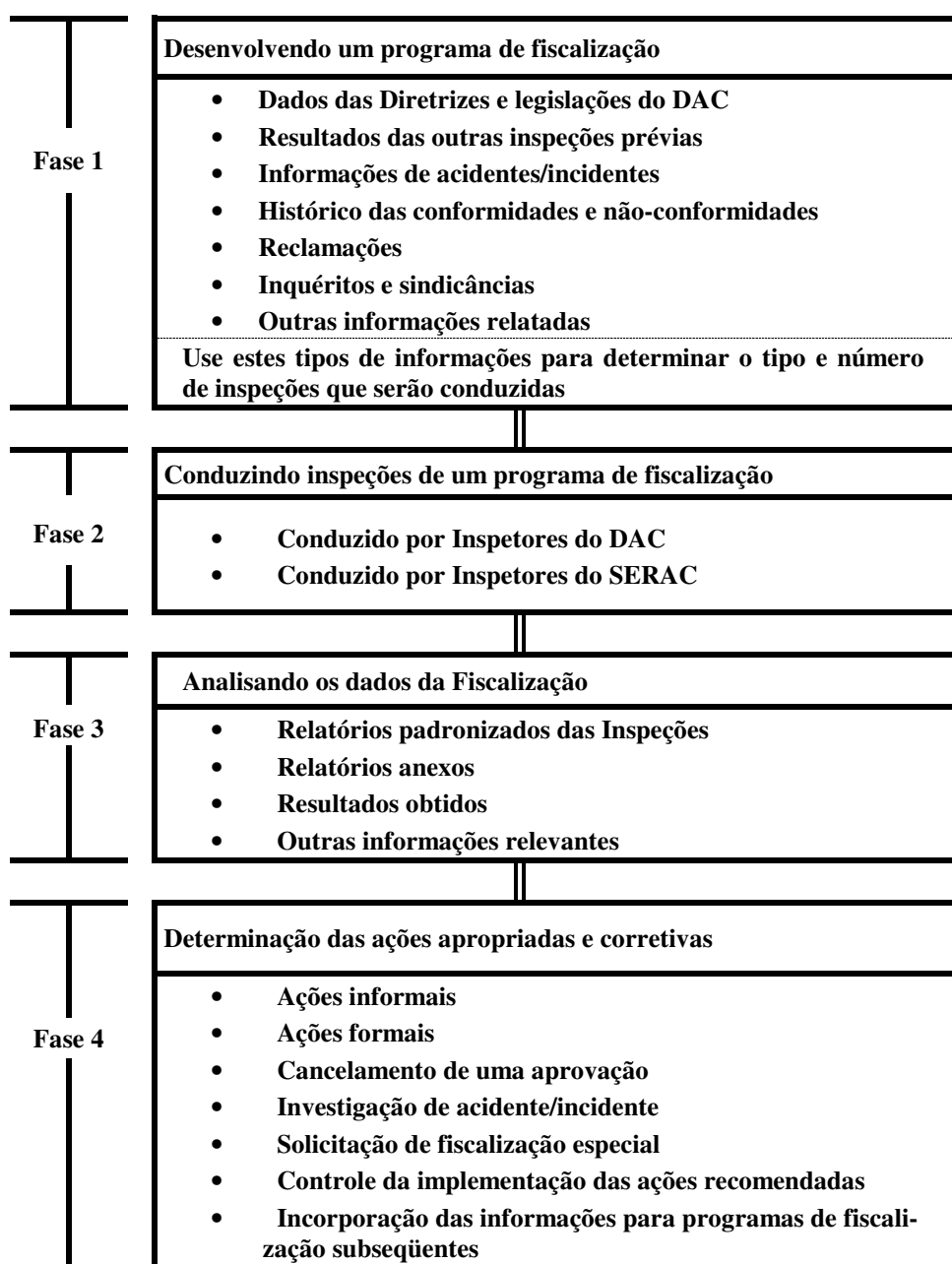
deficiências isoladas.

(4) FASE QUATRO - determinação de ações apropriadas e corretivas.

(i) Os Inspetores devem possuir boa capacidade para decidir que ações devem ser adotadas, quando necessário, pelos elementos fiscalizados. A avaliação, tanto dos resultados da fiscalização, quanto às respostas dos operadores/administradores, no que tange as ações que devem ser adotadas, deve ser levada em consideração por cada setor que esteja gerenciando uma fiscalização. Parte das informações colhidas nesta fase servirá para a Autoridade Aeronáutica determinar que requisitos sejam avaliados em programas de fiscalização subsequentes. Dependendo da situação, poderá gerar um aumento ou uma redução na quantidade de inspeções a serem conduzidas durante os programas de fiscalização subsequentes. Isso pode ser apropriado para alterar a ênfase ou o objetivo do programa pela substituição dos tipos e números de inspeções que serão conduzidas.

(b) O diagrama abaixo ilustra as quatro fases de um planejamento:

AS QUATRO FASES DE PLANEJAMENTO



17.31 - AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

(a) A avaliação dos resultados da fiscalização realizada pelo Inspetor é a principal fase para qualquer programa de fiscalização.

(b) O principal propósito de se avaliar os dados da fiscalização é o de identificar tendências positivas e negativas, bem como deficiências que não estão associadas a uma tendência aparente.

(c) Deve ser determinado o apropriado programa de ação a ser implementado baseando-se nas avaliações dos resultados das inspeções. Esta avaliação dos resultados de fiscalização é também importante em termos de redefinição e implementação subsequentes aos objetivos do programa de fiscalização.

(d) Os Inspetores devem adotar métodos sistemáticos que permitam uma avaliação acurada e efetiva dos resultados de fiscalização. Adicionalmente, outras informações relacionadas a acidentes, incidentes, ações executadas e outras fontes podem fornecer informações valiosas que poderão estar relacionadas com a segurança e o status do operador/administrador.

(e) Devem ser usados todos os resultados de inspeções e informações disponíveis para decidir quais ações devem ser tomadas. Por exemplo, se um relatório de uma série qualquer de inspeção de segurança operacional em aeronaves em pátio identificou uma tendência de deficiência no uso da MEL, porém a causa dessa deficiência não pôde ser identificada, o Inspetor pode necessitar ajustar a ênfase nos tipos de inspeções a serem conduzidas. Neste caso, inspeções no programa de treinamento, inspeções nos manuais ou inspeções no controle de voo (procedimentos para liberação de voo) podem ser mais efetivas para determinar a causa destas deficiências. Neste exemplo, o Inspetor pode adotar uma abordagem informal, colocando em discussão a tendência identificada de deficiência no uso da MEL com o operador/administrador. Após a realização dos outros tipos de fiscalização, cujas causas da deficiência tenham sido identificadas, o Inspetor pode estabelecer as ações corretivas que devem ser colocadas em prática, informando formalmente ao operador/administrador objetivando corrigir o problema identificado. Este exemplo apenas ilustra como informações das fiscalizações podem ser usadas para determinar as ações que devem ser tomadas para uma particular situação.

(f) Existem grandes áreas de interesse no programa de fiscalização que, quando organizadas em mais elementos, permitirá uma avaliação efetiva e compreensiva dos dados da fiscalização. Um sistema de busca de relatórios é uma efetiva ferramenta que pode ser utilizada durante a avaliação continuada de um programa de fiscalização. Assim sendo, os resultados das inspeções devem estar disponíveis em formatos pré-definidos pelos Subdepartamentos.

17.35 - AÇÕES CORRETIVAS

(a) A análise dos diversos relatórios de fiscalização indicará as fraquezas e deficiências que possam existir e permitirá, freqüentemente, identificar as causas e possíveis soluções. Cabe ao setor responsável pela Segurança Operacional, assegurar que os operadores possuam a competência apropriada para conduzir operações seguras. Por esse motivo, o setor competente concede a maior importância e confia nos relatórios e recomendações dos Inspetores de Aviação Civil.

(b) É fundamental que todas as insuficiências importantes observadas durante as inspeções sejam encaminhadas rapidamente por escrito ao operador/administrador. Primeiramente, entretanto, o assunto deve ser discutido entre o administrador e o INSPAC, evitando que as recomendações enviadas oficialmente sejam interpretadas de maneira incorreta. Este procedimento geralmente elimina o risco de mal entendidos, reduz ao mínimo as correspondências e facilita as relações entre o administrador e o DAC.

(c) Em vista da complexidade cada vez maior das técnicas de operação modernas, das aeronaves e do equipamento, é preciso examinar constantemente o alcance, as técnicas, as recomendações e os procedimentos de fiscalização a fim de avaliar melhor as áreas específicas de interesse e assegurar a utilização eficaz do programa.

17.37 - PROGRAMA INFORMATIZADO DE FISCALIZAÇÃO

(a) Os resultados das fiscalizações devem ser inseridos em sistemas computadorizados, criando um banco de dados unificado.

(b) O sistema deve proporcionar base para análises estatísticas acerca das atividades de fiscalização realizadas. Com base nos registros, devem ser apresentados dados estatísticos, gráficos e bandeiras de alerta (“*flags*”) representativas do desempenho da entidade fiscalizada (empresas aéreas e de manutenção aeronáutica, centros de treinamento, escolas, fabricantes e outros) e do seu segmento.

(c) Para as empresas aéreas, o sistema deve permitir identificar, através de questionários específicos, a possibilidade de ocorrência de situações que possam ter conseqüências adversas ao funcionamento dos segmentos da empresa, no que tange a Segurança Operacional.

(d) É importante que seja desenvolvido um programa que disponibilize as informações básicas necessárias como, por exemplo, endereços principais, pessoal de direção e autorizações e restrições operacionais. Esse programa deve providenciar, para uma recuperação organizada, dados de fiscalização que é relatado para uma principal área de interesse, as quais podem ser designadas como “áreas primárias”. No âmbito da fiscalização do Sistema de Aviação Civil, as áreas de interesse (áreas primárias) podem receber os seguintes títulos:

- (1) Operações de Empresas Aéreas;
- (2) Operações de Aviação Geral;
- (3) Aeroportos;
- (4) Agências Aéreas;
- (5) Empresas de Transporte Aéreo;
- (6) Aeronaves;
- (7) Tripulantes; e
- (8) Aeroclubes e entidades de ensino.

(e) Além disso, cada área primária está organizada por uma palavra chave da lista dos elementos de informação. Esse quadro provê aos Inspectores um método para ser utilizado quando estiverem organizando as informações de fiscalização para a efetiva avaliação estratégica das tendências. Como exemplo, na área de operações de uma Empresa Aérea podem existir as seguintes palavras chaves:

- (1) Pessoal;
- (2) Manuais;
- (3) Relatórios/Registros;
- (4) Treinamento;
- (5) Instalações/Equipamentos;
- (6) Adaptabilidade (conformidade com regulamentos/práticas de operação segura);
- (7) Operações (conduta de vôo);
- (8) Controle de vôo;
- (9) Programas chaves para pessoal;
- (10) Administração; e
- (11) Aeronaves.

SUBPARTE D - FISCALIZAÇÃO NA ÁREA DE INFRA-ESTRUTURA

17.51 - FINALIDADE

Esta subparte estabelece os diferentes tipos de fiscalizações que são realizados na área de infra-estrutura, assim como orientações sobre a realização das referidas fiscalizações.

17.53 - TIPOS DE FISCALIZAÇÃO

(a) As fiscalizações na área de infra-estrutura estão divididas em:

- (1) Inspeção Aeroportuária Periódica; e
- (2) Inspeção Aeroportuária Especial.

(b) Os planejamentos das inspeções periódicas são coordenados através de um gerenciamento centralizado.

(c) A inspeção aeroportuária é exercida sobre a infra-estrutura aeronáutica, abrangendo as seguintes áreas de atuação:

- (1) Segurança da Aviação Civil;
- (2) Infra-Estrutura Aeroportuária;
- (3) Facilitação do Transporte Aéreo;
- (4) Facilidades Aeroportuárias;
- (5) Empresa de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo (ESATA); e
- (6) Carga Aérea.

17.55 - PROGRAMA DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA

(a) Na elaboração do programa de inspeção, devem ser considerados fatores de planejamento, obedecendo às prioridades, de acordo com as características dos aeroportos, definidas a seguir:

- (1) aeroporto com operação de transporte aéreo internacional;
- (2) aeroporto com operação de transporte aéreo doméstico, utilizando aeronaves com capacidade superior a 60 (sessenta) assentos;
- (3) aeroporto com operação de transporte aéreo doméstico, utilizando aeronaves com capacidade superior a 30 (trinta) e inferior a 61 (sessenta e um) assentos;
- (4) aeroporto com operação de transporte aéreo doméstico, utilizando aeronaves com capacidade inferior a 31 (trinta e um) assentos; e
- (5) demais aeródromos públicos

(b) O programa deve ser divulgado às Administrações Aeroportuárias, oportunamente, contendo a programação das inspeções a serem realizadas nos aeroportos sob suas respectivas responsabilidades.

17.57 - PROCESSO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA

Os processos de inspeção aeroportuária periódica e especial devem seguir a mesma linha de ação que se constitui das seguintes fases:

(a) FASE UM - planejamento das fiscalizações, onde são definidos:

- (1) as informações técnicas e operacionais do aeroporto a ser inspecionado;
- (2) a composição da equipe de inspeção aeroportuária;
- (3) as áreas a serem inspecionadas no aeroporto; e
- (4) o período para a execução da inspeção.

(b) FASE DOIS - execução das fiscalizações, onde são inspecionadas as seguintes áreas de atuação, conforme as características operacionais do aeroporto:

(i) Segurança da Aviação Civil

- Organização e Administração
- Controle de Acesso
- Segurança do Passageiro e Bagagem de Mão
- Segurança da Bagagem de Porão
- Segurança das Aeronaves em Solo e em Vôo
- Segurança da Carga e das Provisões de Bordo
- Resposta aos Atos de Interferência Ilícita

(ii) Infra-Estrutura Aeroportuária

- Administração Aeroportuária Local
- Características do Aeródromo
- Procedimentos Operacionais e Medidas de Segurança Operacional do Aeroporto
- Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional

(iii) Facilitação do Transporte Aéreo

- Administração Aeroportuária
- Serviço Aduaneiro
- Operador Aéreo
- Serviço de Migração
- Serviço de Vigilância Sanitária

(iv) Facilidades Aeroportuárias

- Terminal de Passageiros
- Terminal de Carga
- Pista de Pouso
- Pista de Táxi
- Pátio de Manobras
- Área de Estadia

(v) Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

(vi) Carga Aérea

- Administração Aeroportuária Local
- Operador de Transporte Aéreo
- Empresa de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo

(c) FASE TRÊS - elaboração de relatório e estabelecimento do Plano de Ações Corretivas.

(1) Ao término da fiscalização, o Chefe da Equipe de Inspeção é o responsável pela elaboração do Relatório, dentro dos prazos estabelecidos.

(2) O Relatório de Inspeção deve ser submetido à aprovação da autoridade competente e remetido às Administrações das Empresas envolvidas na Inspeção, para conhecimento e elaboração de seus Planos de

Ações Corretivas, devendo os mesmos serem submetidos à Autoridade Aeronáutica para análise e aprovação.

(3) A implementação do Plano de Ações Corretivas deve ser fiscalizada pela Autoridade Aeronáutica, cabendo-lhe a responsabilidade pela aplicação das sanções administrativas, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica ou Legislação Complementar, quando for o caso.

SUBPARTE E - FISCALIZAÇÃO NA ÁREA DE SERVIÇOS AÉREOS

17.61 - FINALIDADE

Esta subparte estabelece os diferentes tipos de fiscalização que são realizados na área dos serviços aéreos assim como orientações sobre a realização das referidas fiscalizações.

17.62 - TIPOS DE FISCALIZAÇÃO

São de responsabilidade do setor responsável pela regulação dos serviços aéreos os seguintes tipos de fiscalização:

(a) Inspeções:

- (1) no setor econômico e contábil, com relação à consistência das informações fornecidas pela empresa;
- (2) no setor jurídico, com relação à regularidade dos atos constitutivos e suas alterações, bem como aos demais contratos relacionados aos serviços aéreos,
- (3) no setor de tarifas aéreas domésticas, com relação aos critérios adotados para a sua definição, a identificação de práticas predatórias ou abusivas;
- (4) no setor de tarifas aéreas internacionais, com relação ao cumprimento dos acordos bilaterais, bem como a identificação de práticas contrárias ao dispõe a regulamentação em vigor;
- (5) no setor de estatística de tráfego, com relação aos dados fornecidos pelas empresas; e
- (6) no setor de planejamento de linhas, com relação à verificação do cumprimento dos horários de transporte (controle da regularidade e pontualidade).

(b) Fiscalizações correntes:

- (1) de remessa de informações econômicas, contábeis e estatísticas;
- (2) de registros tarifários; e
- (3) de tarifas praticadas no mercado por meio de sistemas de reservas e mídia em geral.

17.63 - PROGRAMA DE INSPEÇÃO

Na elaboração do Programa Anual de Inspeção de Serviços Aéreos (PAISA) deve-se levar em conta a natureza e a periodicidade da atividade. Para tanto, faz-se necessário:

- (a) de acordo com a natureza da inspeção, definir as prioridades através de indicadores administrativos, jurídicos ou econômicos; e
- (b) elaborar um cronograma de inspeções, obedecendo às prioridades anteriormente estabelecidas, considerando a data e a periodicidade das inspeções.

17.64 – PLANEJAMENTO

O planejamento da inspeção dos serviços aéreos deve obedecer as seguintes fases:

(b) FASE UM - levantamento dos recursos administrativos, através da:

- (1) obtenção de informações cadastrais atualizadas sobre a empresa a ser inspecionada;
- (2) definição dos setores da empresa a serem inspecionados;
- (3) definição da composição da equipe de inspeção;
- (4) nomeação do coordenador da equipe, levando-se em conta sua experiência na área de serviços aéreos;
- (5) preparação da documentação interna, bem como passagens e meios de deslocamento no local de destino;
- (6) consulta aos sistemas informatizados de controle;
- (7) comunicação à empresa acerca da inspeção, no tocante as áreas envolvidas, o período de realização e

o nome dos integrantes da equipe de inspeção;

(8) realização da reunião de coordenação; e

(9) elaboração da pasta de inspeção, que deve conter os seguintes documentos:

(i) Código Brasileiro de Aeronáutica,

(ii) regulamentação relativa às Condições Gerais de Transporte, ao processamento de irregularidades e em relação as as áreas envolvidas na inspeção, e

(iii) quando necessário, os documentos ou registros fornecidos pela empresa.

(b) FASE DOIS - execução da inspeção.

(1) a equipe de inspeção deve proceder a um “*briefing*” inicial, contemplando a apresentação individual dos Inspectores, as áreas envolvidas na inspeção, o objetivo e a forma como devem ser conduzidos os trabalhos;

(2) durante a atividade de fiscalização, a equipe de Inspectores deve ater-se tão somente à sua área de responsabilidade, não se envolvendo nas áreas técnico-operacional e de infra-estrutura; e

(3) no encerramento da fiscalizado, o Chefe da equipe de inspetores deve discriminar as não conformidades verificadas durante a inspeção e esclarecer os procedimentos administrativos para atendimento do cumprimento das orientações.

(c) FASE TRÊS – durante a análise das informações obtidas e elaboração do Relatório de Inspeção é preconizado que seja:

(1) realizada uma análise técnica das informações coletadas;

(2) elaborado o Relatório de Inspeção; e

(3) elaborado uma síntese do Relatório para enviá-lo ao setor fiscalizado com as ações corretivas.