

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



INSPEÇÃO

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**

2021

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



INSPEÇÃO

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**

2021



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
GABINETE DO COMANDANTE DA AERONÁUTICA

PORTARIA GABAER Nº 160/GC3, DE 6 DE OUTUBRO DE 2021.

Aprova a Instrução que dispõe sobre as Inspeções de Segurança Operacional e de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso XIV do art. 23 da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o que consta do Processo nº 67004.000396/2021-69, procedente da Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da 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”, que com esta baixa.

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

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 985/GC3, de 4 de julho de 2017, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 116, de 10 de julho de 2017.

Ten Brig Ar CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA JUNIOR
Comandante da Aeronáutica

(Publicada em BCA nº 189, de 14 de outubro de 2021)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
1.3 <u>ANTECEDENTES</u>	9
1.4 <u>CONCEITUAÇÕES</u>	13
1.5 <u>ABREVIATURAS</u>	21
2 PRINCÍPIOS DO PROCESSO DE INSPEÇÃO	24
2.1 <u>PRINCÍPIOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</u>	24
2.2 <u>PRINCÍPIOS ADICIONAIS APLICÁVEIS À INSPEÇÃO</u>	25
3 ATRIBUIÇÕES	26
3.1 <u>DIRETOR-GERAL DO DECEA</u>	26
3.2 <u>CHEFES DOS SUBDEPARTAMENTOS DO DECEA</u>	26
3.3 <u>CHEFE DA ASOCEA</u>	26
3.4 <u>ELO SOCEA</u>	27
3.5 <u>CHEFE DE EQUIPE DE INSPEÇÃO</u>	27
3.6 <u>INSPETORES</u>	28
3.7 <u>ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA</u>	28
4 PROCESSO DE INSPEÇÃO	30
4.1 <u>TIPOS DE INSPEÇÃO</u>	30
4.2 <u>ORGANIZAÇÕES SUBMETIDAS ÀS INSPEÇÕES</u>	30
4.3 <u>PERIODICIDADE DAS INSPEÇÕES</u>	31
4.4 <u>FASES DA INSPEÇÃO</u>	31
4.5 <u>PLANEJAMENTO DAS INSPEÇÕES</u>	32
4.6 <u>DEFINIÇÃO DA EQUIPE DE INSPEÇÃO</u>	32
4.7 <u>COMUNICAÇÃO DE INSPEÇÃO</u>	33
4.8 <u>PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO</u>	33
4.9 <u>FICHA DE NÃO CONFORMIDADE</u>	33
4.10 <u>PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO DE NÃO CONFORMIDADE</u>	34
4.11 <u>RELATÓRIO DE INSPEÇÃO</u>	34
4.12 <u>PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS</u>	35
4.13 <u>PRORROGAÇÃO DE PRAZO</u>	36
4.14 <u>CRÍTICA DO INSPETOR E DA ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA</u>	37
4.15 <u>REGISTRO DAS INSPEÇÕES</u>	37
4.16 <u>INFRAÇÃO ÀS NORMAS DO DECEA E DA ASOCEA</u>	38
4.17 <u>FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE INSPEÇÃO</u>	38
5 PROCESSO DE INSPEÇÃO NO DECEA	40
5.1 <u>TIPOS DE INSPEÇÃO</u>	40
5.2 <u>PERIODICIDADE DAS INSPEÇÕES NO DECEA</u>	40
5.3 <u>FASES DA INSPEÇÃO</u>	40
5.4 <u>DEFINIÇÃO DA EQUIPE DE INSPEÇÃO NO DECEA</u>	40
5.5 <u>FERRAMENTAS PARA INSPEÇÃO NO DECEA</u>	40
5.6 <u>RELATÓRIO DE INSPEÇÃO E REGISTRO DE NÃO CONFORMIDADES</u>	41
5.7 <u>REGISTRO DAS INSPEÇÕES NO DECEA</u>	41
5.8 <u>FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE INSPEÇÃO</u>	41

6 PODERES DELEGADOS AOS INSPCEA	43
7 TREINAMENTO E CERTIFICAÇÃO DOS INSPCEA	44
7.1 <u>CLASSES DE HABILITAÇÃO</u>	44
7.2 <u>REQUISITOS ESSENCIAIS PARA HABILITAÇÃO</u>	44
7.3 <u>VALIDADE, RENOVAÇÃO E REVOGAÇÃO DA HABILITAÇÃO</u>	44
7.4 <u>PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO</u>	44
8 CONSELHO DE INSPETORES	45
9 METODOLOGIA EMPREGADA DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL E DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA	46
10 SEGURANÇA E SIGILO DAS INFORMAÇÕES	47
10.1 <u>TRANSPARÊNCIA LIMITADA</u>	47
10.2 <u>CLASSIFICAÇÃO DA INFORMAÇÃO QUANTO AO GRAU DE SIGILO</u>	47
10.3 <u>SISTEMA INFORMATIZADO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO</u>	47
10.4 <u>PRAZO DE RESTRIÇÃO DE ACESSO À INFORMAÇÃO</u>	47
10.5 <u>AMEAÇA CIBERNÉTICA</u>	48
11 DIVULGAÇÃO E TRANSPARÊNCIA DAS INFORMAÇÕES	49
12 CONTROLE DE QUALIDADE NOS REGISTROS DAS INSPEÇÕES	50
13 RELATÓRIOS DE ANÁLISE DE DESEMPENHO	51
14 SERVIÇOS E ÁREAS INSPECIONADAS PELA ASOCEA	52
15 DISPOSIÇÕES FINAIS	53
REFERÊNCIA	54
Anexo A - Modelo de Credencial Funcional do INSPCEA	56
ÍNDICE	57

PREFÁCIO

Desde o início de suas atividades, nos primeiros meses de 2008, até os dias atuais, a Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASOCEA) já efetuou mais de oitocentas inspeções, propiciando à mesma uma habilidade ímpar, adquirida pela prática, no diminuto e seletivo grupo de entidades internacionais que atuam no segmento da inspeção de vigilância da segurança operacional dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea.

A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), em seu processo evolutivo, vem aperfeiçoando a metodologia empregada nas auditorias de segurança operacional em seus estados membros.

A preocupação com a segurança da aviação em todo o mundo, após os eventos de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, levou aquela organização internacional a estabelecer um programa de auditoria de segurança da aviação.

Em um passado recente, a ASOCEA em coordenação com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) deu início às inspeções de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Provedores de Serviços de Navegação Aérea, no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

Nesse cenário, a ASOCEA revisou a presente Instrução, com a finalidade de alinhar-se aos ajustes efetuados pela OACI em sua metodologia de auditoria, bem como, às atividades concernentes à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Instrução tem por finalidade estabelecer o processo de inspeção de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Provedores de Serviços de Navegação Aérea do SISCEAB e nas Organizações do COMAER que participam do processo.

1.2 ÂMBITO

Esta Instrução aplica-se a todos os integrantes do SISCEAB 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 e com a vigilância dos Serviços de Navegação Aérea.

1.3 ANTECEDENTES

1.3.1 INSPEÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL NOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1.3.1.1 Através da Convenção de Aviação Civil Internacional, assinada em sete de dezembro de 1944, na cidade de Chicago, os países signatários, dentre os quais, o Brasil, assumiam o compromisso de promover o desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil internacional, praticando o mais alto grau possível de uniformidade em suas regulamentações nacionais. Assim, “Normas e Métodos Recomendados” (SARP) pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), nos Anexos à Convenção e em outros documentos associados, passavam a servir como guias para balizar a atividade aeronáutica nos estados, visando a sua segurança operacional.

1.3.1.2 Com o intuito de promover a elevação dos níveis da segurança da aviação civil, a partir de 1995, a OACI passou a realizar auditorias nos estados contratantes, para verificar o grau de efetivo cumprimento dos compromissos assumidos naquela Convenção, em relação aos Anexos 1 (Licença de Pessoal), Anexo 6 (Operações de Aeronaves) e o Anexo 8 (Aeronavegabilidade).

1.3.1.3 Inicialmente, tais auditorias eram realizadas com um caráter voluntário e custeadas pelos próprios estados, mas, a partir de 1999, como consequência da Resolução A-32-11, a Assembleia da OACI instituiu o Programa Universal de Auditoria de Supervisão da Segurança Operacional (*Universal Safety Oversight Audit Programme* - USOAP), que assumia um caráter mandatório, passando a ser custeado pelo orçamento da própria organização.

1.3.1.4 Posteriormente, em 2004, a 35ª Assembleia da OACI aprovou a Resolução A-35-6, que expandiu o campo de atuação do USOAP, passando a avaliar o estágio de implementação das provisões de segurança operacional constantes de todos os Anexos à Convenção, à exceção do Anexo 9 (Facilitação) e do Anexo 17 (Segurança da Aviação Civil) e definiu que o USOAP passaria a adotar um enfoque sistêmico, verificando o nível em que se encontram todos os estados signatários, com relação à implementação dos elementos críticos de um sistema de supervisão da segurança operacional.

1.3.1.5 A partir de 2005, iniciou-se, então, o segundo ciclo de auditorias do programa USOAP, mas, ainda, com duas características adicionais além do enfoque sistêmico global: não haveria auditorias de acompanhamento e seus relatórios finais passariam a ser de conhecimento público (até então, tinham tratamento confidencial).

1.3.1.6 Assim, com o objetivo de promover a segurança de voo global, por meio de auditorias regulares nos estados signatários, que visavam verificar as suas capacidades de realizar a supervisão da segurança operacional, através da verificação da efetiva implementação dos elementos críticos de um sistema para este fim estabelecido e o estágio da implementação dos SARP de relevância para a segurança operacional, de procedimentos associados, de orientações técnicas (regulamentações) e de práticas relativas à segurança da aviação, programava-se, então, uma auditoria ao Brasil, que se previa ocorrer a partir do segundo semestre de 2008.

1.3.1.7 Em consequência dessa programação, em dezembro de 2006, o Diretor-Geral do DECEA atribuiu à CERNAI a responsabilidade de coordenar a preparação do DECEA para a auditoria da OACI e, em 2008, iniciou-se um processo de planejamento para que essa Comissão se desmembrasse em uma nova organização, de assessoria direta e imediata ao Comandante da Aeronáutica, mas com as atribuições de assessorá-lo nos assuntos relativos à vigilância da segurança operacional dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea, além de coordenar e controlar as atividades de inspeção desse serviço, no que tange à segurança operacional, bem como, gerenciar o Programa de Vigilância da Segurança Operacional dos Serviços de Navegação Aérea.

1.3.1.8 É importante ressaltar que, embora conjugando o mesmo objetivo, as atividades destinadas à vigilância da segurança operacional não devem ser confundidas com aquelas desenvolvidas pela estrutura do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), sendo ambas complementares e imprescindíveis para o cumprimento dos compromissos assumidos pelo Brasil perante a Convenção de Aviação Civil Internacional e na contínua busca pelo índice “zero acidente” na aviação brasileira.

1.3.1.9 Assim, embora ainda sob a denominação de CERNAI, a partir dos primeiros meses de 2008, iniciavam-se os trabalhos para a criação de toda uma nova estrutura operacional destinada a realizar inspeções nos órgãos do SISCEAB, que empregaria inspetores formados e habilitados especificamente para o desempenho da função, fazendo uso de protocolos para tal desenvolvidos em conformidade com a filosofia empregada pelo programa da OACI (USOAP).

1.3.1.10 No dia 5 de maio de 2009, coincidentemente, a data de início da auditoria da OACI ao Brasil, o Diário Oficial da União nº 82 publicava o Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, que alterava a Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, instituindo, em seu Art. 4º, a ASOCEA (Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo) e atribuindo-lhe as competências já citadas.

1.3.1.11 A auditoria do programa USOAP da OACI realizada no Brasil, em maio de 2009, veio a confirmar o acerto da abordagem empreendida pelo COMAER para garantir o cumprimento das disposições da Convenção de Chicago pelo Estado brasileiro, na medida em que nenhuma “não conformidade” foi apontada na área de vigilância da segurança operacional.

1.3.1.12 Além disso, pode-se, certamente, atribuir ao trabalho empreendido pela nova estrutura de vigilância da segurança operacional, uma significativa parcela de contribuição nos excelentes índices de conformidade obtidos pela auditoria da OACI às áreas de responsabilidade do DECEA, que, atingindo valores da ordem de 95%, colocaram o país entre os melhores do mundo.

1.3.1.13 Com o ciclo USOAP, inicialmente implantado, definido para terminar no final de 2010, a 37ª Sessão da Assembleia da OACI, realizada em outubro daquele ano, aprovou a Resolução A-37-5 que define um novo enfoque para o mesmo, evoluindo de auditorias programadas para um monitoramento contínuo, denominado de CMA (*Continuous Monitoring Approach*), que incorporará análise de fatores de riscos à segurança em cada estado.

1.3.1.14 O CMA é um sistema estabelecido com a finalidade de monitorar a capacidade de supervisão dos estados, por intermédio de uma central de dados, que harmonizará informações recebidas de diferentes fontes relacionadas com a segurança operacional. Assim, o USOAP será capaz de identificar a necessidade de realizar uma auditoria completa em um determinado estado ou apenas uma auditoria com a finalidade de verificar problemas específicos, ou ainda, outros tipos de intervenções, tais como, assistência técnica ou operacional.

1.3.1.15 É uma aproximação moderna de monitoramento contínuo de um sistema que segue passos que se realimentam, garantindo um ciclo típico de gestão de risco. A coleta de dados é ponto fundamental do processo, além de outras funções, como as que podem ser providas, baseadas em acordos com a OACI de organizações como a IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo/*International Air Transport Association*) e CANSO (Organização de Serviços de Navegação Aérea Civil/*Civil Air Navigation Services Organization*), sendo a principal fonte de dados aqueles fornecidos, de forma contínua, pelos estados, usando a página na *Web* da OACI/CMA.

1.3.1.16 Cabe salientar que o CMA prevê, diante da análise dos dados obtidos, definir o perfil de risco de segurança operacional do estado e acionar as ações estratégicas apropriadas para a mitigação da ameaça identificada.

1.3.1.17 A ASOCEA como entidade que efetua a vigilância da segurança operacional nos Serviços de Navegação Aérea vem, ao longo dos anos e de forma dinâmica, se ajustando, com o propósito de manter-se alinhada às novas metodologias implantadas pela OACI.

1.3.2 INSPEÇÃO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA NOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1.3.2.1 A aviação civil é suscetível a diversas ameaças, em decorrência das características e peculiaridades de sua operação.

1.3.2.2 Ao longo do tempo ocorreram diversos episódios que impactaram diretamente na segurança do transporte aéreo.

1.3.2.3 Porém, acontecimentos, em um passado recente, provocaram a implementação célere de um programa coordenado pela OACI, a fim de fazer frente às ameaças contra a aviação civil.

1.3.2.4 Antes do estabelecimento do Programa Universal de Auditoria da Segurança da Aviação (*Universal Security Audit Programme - USAP*) diversas avaliações foram conduzidas nos estados, de forma voluntária, para avaliar a conformidade com as normas do Anexo 17 e fornecer subsídios sobre quaisquer melhorias necessárias.

1.3.2.5 Entretanto, após os eventos de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos, ocorreu uma crescente preocupação com o nível de segurança da aviação em todo o mundo.

1.3.2.6 Nesse cenário, foi identificada uma necessidade para reduzir todos os atos de interferência ilegal e restaurar a confiança do público no transporte aéreo civil. O USAP foi criado para responder a essa necessidade.

1.3.2.7 Em seguida, a OACI adotou uma Resolução (A33-1) sobre o uso indevido de aeronaves civis como armas de destruição e outros atos terroristas, envolvendo a aviação civil, determinando que o Conselho da OACI e o Secretário-Geral considerassem o estabelecimento de um programa de auditoria relacionado a arranjos de segurança nos aeroportos e programas de segurança da aviação civil, bem como, o fortalecimento do papel daquela organização na adoção das “Normas e Métodos Recomendados” (SARPS) da OACI no campo da segurança da aviação e na auditoria de sua implementação.

1.3.2.8 Em 2002 foi aprovada uma estratégia global para fortalecer a segurança da aviação em todo o mundo. Um elemento central da estratégia foi o plano de ação da OACI para a segurança da aviação, que incluiu auditorias regulares, obrigatórias, sistemáticas e harmonizadas para permitir a avaliação da segurança da aviação em todos os estados membros. A implementação do programa foi iniciada com a primeira auditoria de segurança da aviação realizada em novembro de 2002.

1.3.2.9 Beneficiaram-se das auditorias de segurança da OACI, no primeiro ciclo do USAP, de 2002 a 2007, 181 estados membros e uma região administrativa especial. O objetivo do programa era promover a segurança global da aviação, através da auditoria dos estados membros, em uma base regular, para determinar o *status* da implementação dos SARPS da OACI. As auditorias do primeiro ciclo do USAP foram elaboradas para determinar o grau de conformidade de um estado na implementação das Normas do Anexo 17 e até que ponto a implementação do sistema de segurança da aviação por um estado era sustentável, através do estabelecimento de legislação apropriada, políticas nacionais e autoridade de segurança da aviação dotada de capacidades de inspeção e fiscalização.

1.3.2.10 Um programa de visitas de acompanhamento em relação ao primeiro ciclo de auditorias foi iniciado em 2005 e concluído em 2009. Cento e setenta e duas visitas de acompanhamento foram realizadas para validar a implementação dos planos de ação corretiva (PAC) dos estados.

1.3.2.11 Ao reconhecer que o USAP provou ser fundamental para identificar as preocupações de segurança da aviação e fornecer recomendações para a sua resolução, a OACI, solicitou ao Conselho a continuação do USAP, após o ciclo inicial de auditorias, que terminou em 2007.

1.3.2.12 O segundo ciclo do USAP foi iniciado em janeiro de 2008 e concluído em junho de 2013, realizando-se um total de 177 auditorias de segurança da aviação nos estados membros da OACI.

1.3.2.13 Próximo ao término do segundo ciclo de auditorias do programa, a OACI avaliou a possibilidade de extensão da Aproximação de Monitoramento Contínuo (*Continuous Monitoring Approach - CMA*) aplicada pelo USOAP (*Universal Safety Oversight Audit Programme*) ao USAP.

1.3.2.14 Após o exame de opções para o futuro do USAP foi apresentada uma metodologia proposta para o CMA e sugerido um plano de transição.

1.3.2.15 A implementação completa do USAP-CMA começou em 1º de janeiro de 2015.

1.3.2.16 A ASOCEA, desde o início de sua criação em 2009, é uma Assessoria direta e imediata ao Comandante da Aeronáutica, com as atribuições de assessorá-lo nos assuntos relativos à vigilância da segurança operacional dos Serviços de Navegação Aérea, além de coordenar e controlar as atividades de inspeção desse serviço, no que concerne à segurança operacional.

1.3.2.17 Em outubro de 2018, a ASOCEA, em coordenação com o DECEA, iniciou as inspeções de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

1.3.2.18 Mais recentemente, no período compreendido entre 27 de maio e 6 de junho de 2019, em cumprimento a sua programação de auditoria no Estado brasileiro, a OACI auditou a ASOCEA em sua atividade de controle da qualidade, no âmbito do SISCEAB, que corresponde à vigilância da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, nos Serviços de Navegação Aérea, ocasião em que a Assessoria obteve excelente índice de conformidade, perante as provisões daquela organização, logrando 100% de êxito.

1.3.2.19 Nesse cenário, vislumbrou-se a oportunidade da ASOCEA ampliar suas atividades para a área da segurança da aviação civil, por intermédio da aplicação de sua experiência e vasto conhecimento obtido em mais de 10 anos de atividades no âmbito da vigilância da segurança operacional dos Serviços de Navegação Aérea.

1.4 CONCEITUAÇÕES

Os termos empregados nesta Instrução são de uso corrente no Comando da Aeronáutica, no MCA 121-5 “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.

1.4.1 AÇÃO CORRETIVA

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

1.4.2 AÇÃO CORRETIVA CONCLUÍDA

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

1.4.3 AÇÃO CORRETIVA VALIDADA

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

1.4.4 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.

1.4.5 ATO DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA CONTRA A AVIAÇÃO CIVIL

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

1.4.6 AUDITORIA DE 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.

1.4.7 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.

1.4.8 CERTIFICAÇÃO DO INSPETOR DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Processo formal executado pela ASOCEA para certificar e habilitar o INSPCEA para o desempenho da sua função.

1.4.9 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.

1.4.10 CONSELHO DE INSPETORES

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, às situações não previstas nesta Instrução e nos demais documentos da ASOCEA, concernentes ao

processo de inspeção de segurança operacional e de segurança dos Serviços de Navegação Aérea contra atos de interferência ilícita.

1.4.11 CONTRAPARTES

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

1.4.12 CONTROLE DE QUALIDADE NA AVSEC

Técnicas e atividades de supervisão empregadas para avaliar o sistema de 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 nesta Instrução e faz referência ao Elemento Crítico 7 do USAP-CMA, para fins de entendimento e emprego do termo no processo de inspeção.

1.4.13 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.

1.4.14 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.

1.4.15 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.

1.4.16 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).

1.4.17 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.

1.4.18 ESTAÇÃO PRESTADORA DE SERVIÇO 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.

1.4.19 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.

1.4.20 FASE DE PÓS-INSPEÇÃO

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

1.4.21 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.

1.4.22 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.

1.4.23 FICHA DE ANÁLISE DE AÇÃO CORRETIVA

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

1.4.24 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.

1.4.25 FICHA DE NÃO CONFORMIDADE

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

1.4.26 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.

1.4.27 GERENCIAMENTO DO RISCO

Processo para identificar perigos e analisar, avaliar e tratar riscos, conforme parâmetros preestabelecidos. O processo de gerenciamento do risco da vigilância da segurança operacional e da segurança da aviação contra atos de interferência ilícita adotado pela ASOCEA seguirá a metodologia estabelecida no MCA 121-5 e normas setoriais da organização.

1.4.28 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.

1.4.29 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.

1.4.30 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.

1.4.31 INSPEÇÃO DE SEGUIMENTO

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

1.4.32 INSPEÇÃO ESPECÍFICA

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

1.4.33 INSPEÇÃO NÃO-PROGRAMADA

Inspeção que não foi prevista no plano anual de inspeções.

1.4.34 INSPEÇÃO PROGRAMADA

Inspeção que consta do plano anual de inspeções.

1.4.35 INSPEÇÃO REGULAR

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

1.4.36 INSPEÇÃO SISTÊMICA

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

1.4.37 INSPETOR DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

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

1.4.38 INSPETOR DO CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO CREDENCIADO

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

1.4.39 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.

1.4.40 NÃO CONFORMIDADE

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

1.4.41 NÃO CONFORMIDADE CANCELADA

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

1.4.42 NÃO CONFORMIDADE ELIMINADA

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

1.4.43 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 SISCEAB de que cometeu uma infração à norma estabelecida pelo órgão central e regulador do Sistema ou a esta Instrução.

1.4.44 ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), estabelecida pela Convenção de Chicago, que tem 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.

1.4.45 ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA

Organização submetida à inspeção sob a coordenação da ASOCEA.

1.4.46 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.

1.4.47 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.

1.4.48 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.

1.4.49 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).

1.4.50 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.

1.4.51 PROGRAMA DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

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.

1.4.52 PROGRAMA DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL DOS SERVIÇOS 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.

1.4.53 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.

1.4.54 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.

1.4.55 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.

1.4.56 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.

1.4.57 RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

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

1.4.58 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.

1.4.59 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.

1.4.60 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.

1.4.61 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.

1.4.62 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.

1.4.63 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Sistema que apresenta os objetivos, as políticas, as responsabilidades e as estruturas organizacionais necessárias 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.

1.4.64 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.

1.4.65 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.

1.4.66 TREINAMENTO RECORRENTE

Instrução que tem a finalidade de manter a habilitação do INSPCEA para o exercício de sua função.

1.4.67 VIGILÂNCIA

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.

1.5 ABREVIATURAS

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

ACC - Centro de Controle de Área (*Area Control Center*)

AFIS - Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (*Aerodrome Flight Information Service*)

APP - Controle de Aproximação (*Approach Control*)

ASOCEA - Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo

ATC - Controle de Tráfego Aéreo (*Air Traffic Control*)

ATFM - Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo (*Air Traffic Flow Management*)

AVSEC - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita

CGNA - Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea

CIMAER - Centro Integrado de Meteorologia Aeronáutica

CINDACTA - Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo

CIRINSP - Circular de Inspeção

CMA - Aproximação de Monitoramento Contínuo (*Continuous Monitoring Approach*)

COMAER - Comando da Aeronáutica

COMINSP - Comunicação de Inspeção

CRCEA-SE - Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo - Sudeste

DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo

DGCEA - Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo

DIRSA - Diretoria de Saúde da Aeronáutica

EC - Elemento crítico

EEAR - Escola de Especialistas de Aeronáutica

EPTA - Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo

FMC - Célula de Gerenciamento de Fluxo (*Flow Management Cell*)

ICA - Instituto de Cartografia da Aeronáutica

ICEA - Instituto de Controle do Espaço Aéreo

INSPCEA - Inspetor do Controle do Espaço Aéreo

IS - Impacto na Segurança

JSL - Junta de Saúde Local

OACI - Organização de Aviação Civil Internacional

PAC - Plano de Ações Corretivas

PNAVSEC - Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita

PSNA - Provedor de Serviços de Navegação Aérea

R-AFIS - Serviço de Informação de Voo de Aeródromo Remoto (*Remote Aerodrome Flight Information Service*)

SARPS - Normas e Métodos Recomendados da OACI

SGSO - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional

SISCEAB - Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

SOCEA - Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo

TPT - Treinamento no Posto de Trabalho

TWR - Torre de Controle

USAP - Programa Universal de Auditoria de Segurança da OACI (*Universal Security Audit Programme*)

USOAP - Programa Universal de Auditoria de Supervisão de Segurança Operacional da OACI (*Universal Safety Oversight Audit Programme*)

VICEA - Vice-Diretor do Departamento de Controle do Espaço Aéreo

2 PRINCÍPIOS DO PROCESSO DE INSPEÇÃO

2.1 PRINCÍPIOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

O processo de inspeção obedecerá, dentre outros, aos princípios da administração pública que estão presentes no Art. 37 da Constituição Federal de 1988, quais sejam: os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

2.1.1 LEGALIDADE

O princípio da legalidade deve orientar as ações das inspeções de segurança nos provedores do SISCEAB e nas organizações do COMAER que contribuem para o Sistema, com base nas publicações oficiais que estabelecem os requisitos e procedimentos. Dessa forma, para se caracterizar uma dada situação como uma não conformidade, necessariamente, deve-se indicar, com clareza, o dispositivo normativo nacional que está sendo descumprido ou, no caso das inspeções no DECEA, a provisão da OACI que não está sendo observada. Analogamente, deve-se buscar amparo formal, nos regulamentos, nos certificados ou nas autorizações concedidas pelos órgãos competentes, ao se atribuir a uma determinada entidade, pública ou privada, a responsabilidade pela solução de uma dada não conformidade identificada na inspeção. Com isso, ainda que a equipe reúna profissionais com elevada competência técnica acerca dos serviços e áreas avaliadas, não é suficiente a manifestação da expertise desses técnicos, devendo todas as afirmações e atribuições de responsabilidade estarem associadas a documentos oficiais que as ampare.

2.1.2 IMPESSOALIDADE

O princípio da impessoalidade, aplicado às inspeções de segurança nos provedores do SISCEAB e nas organizações do COMAER que contribuem para o Sistema, deve estar caracterizado na ausência de qualquer tratamento preferencial ou discriminatório, preservando a independência da atuação do inspetor e a equidade na avaliação dos diferentes provedores de serviço. As avaliações devem ser pautadas no interesse público, confirmando o cumprimento da normativa que proporciona o nível desejado de segurança. Qualquer ação que se afaste dessa postura se sujeita à invalidação por desvio de finalidade.

2.1.3 MORALIDADE

O princípio da moralidade obriga à correta aplicação dos recursos materiais e humanos despendidos para a realização da inspeção, com o máximo aproveitamento do tempo alocado e valorizando a honestidade de propósito da equipe de inspetores. É, também, fundamental assegurar que os agentes do estado, que compõem a equipe de inspeção, observem o agir padrão da coletividade, considerando os valores éticos e princípios morais da sociedade, não deixando oportunidade para ocorrência de qualquer ato que possa comprometer os objetivos estabelecidos.

2.1.4 PUBLICIDADE

O princípio da publicidade preconiza a visibilidade (transparência) dos atos, dando conhecimento pleno do processo ao inspecionado e garantindo a divulgação dos resultados da inspeção a todas as organizações que devam atuar para a solução dos problemas identificados, bem como dando ciência aos interessados, através do meio de divulgação que proporcione o alcance desejado. O atendimento ao princípio da publicidade não significa a

inexistência de controle sobre informações que precisam ser resguardadas e, sim, da prestação de esclarecimentos suficientes sobre as condições dos serviços prestados que possam afetar providências ou decisões de outros agentes.

2.1.5 EFICIÊNCIA

O princípio da eficiência impõe a todos os envolvidos no processo de inspeção o permanente zelo pela manutenção de suas competências profissionais, bem como requer um programa contínuo de aperfeiçoamento dos recursos humanos. Aliado à busca pela excelência técnica, deve-se também zelar pelo conhecimento e aplicação das ferramentas padronizadas, que otimizam o emprego do potencial técnico da equipe de inspeção.

2.2 PRINCÍPIOS ADICIONAIS APLICÁVEIS À INSPEÇÃO

Somando-se aos princípios anteriormente descritos, os princípios da oportunidade e da razoabilidade também deverão ser obedecidos durante o processo de inspeção.

2.2.1 OPORTUNIDADE

O princípio da oportunidade requer o cumprimento dos prazos estabelecidos nas diversas etapas dos processos de inspeção. O cumprimento dos prazos é fator essencial para a garantia da adoção de medidas adequadas em prazos compatíveis com o grau de severidade da discrepância identificada. Adicionalmente, em situações especiais, quando detectado um grave problema na atuação de um provedor de serviço, devem-se promover, tempestivamente, ações que assegurem o restabelecimento dos níveis desejados de segurança, tendo em vista que a ausência destas ações imediatas pode implicar em riscos inaceitáveis.

2.2.2 RAZOABILIDADE

O princípio da razoabilidade deve ser utilizado como forma de limitar o exercício da competência discricionária do inspetor. Este, no desempenho de suas funções de verificação do cumprimento da normativa 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 de segurança nas operações. No entanto, há que se admitir que o cumprimento da regulamentação possa ser obtido de formas distintas, devendo-se reconhecer a responsabilidade do provedor de serviço na adoção da alternativa mais conveniente para atendimento da finalidade desejada. Impor a adoção de medidas que extrapolem os objetivos mínimos pretendidos pelas normas nacionais e que possam representar elevado ônus, desnecessariamente, ferem o princípio da razoabilidade.

3 ATRIBUIÇÕES

3.1 DIRETOR-GERAL DO DECEA

3.1.1 Apoiar a ASOCEA na execução do processo de inspeção de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

3.1.2 Disponibilizar à ASOCEA especialistas com formação profissional em áreas específicas do SISCEAB, a fim de capacitá-los INSPCEA.

3.2 CHEFES DOS SUBDEPARTAMENTOS DO DECEA

3.2.1 Prover o suporte técnico para a elaboração e a atualização dos protocolos de inspeção, mediante coordenação da ASOCEA, nos serviços e áreas de suas respectivas competências normativas.

3.2.2 Informar à ASOCEA as medidas adotadas sobre os processos concernentes às notificações de infração expedidas pela própria.

3.3 CHEFE DA ASOCEA

3.3.1 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.

3.3.2 Planejar, coordenar, acompanhar e controlar as atividades de inspeção de segurança operacional e de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea, no âmbito do SISCEAB e nas organizações do COMAER que contribuem para o Sistema com a formação, capacitação e o treinamento de pessoal, bem como, com a avaliação psicofísica dos profissionais que o integram.

3.3.3 Planejar, coordenar, acompanhar, controlar e gerenciar a realização de inspeções de segurança operacional e de inspeções de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea, no DECEA.

3.3.4 Manter estreita coordenação com os Subdepartamentos do DECEA para elaboração e a permanente atualização dos protocolos de inspeção.

3.3.5 Notificar o provedor de serviço em caso de ocorrência de infração.

3.3.6 Apresentar os relatórios das inspeções realizadas no órgão regulador dos Serviços de Navegação Aérea ao Comandante da Aeronáutica.

3.3.7 Encaminhar os relatórios das inspeções realizadas às organizações e entidades previstas nesta Instrução.

3.3.8 Acompanhar a implementação dos planos de ações corretivas, em coordenação com as organizações inspecionadas, com as organizações regionais do DECEA e com a DIRSA.

3.3.9 Designar os profissionais das organizações regionais e, quando for o caso, das organizações do COMAER que contribuem para o SISCEAB ou que fazem parte do mesmo, para exercer a função de Elos SOCEA, em coordenação com essas organizações.

3.3.10 Habilitar e desabilitar os Inspectores do Controle do Espaço Aéreo.

3.4 ELO SOCEA

3.4.1 Controlar a implementação das atividades do plano anual de inspeções, acompanhando todas as tarefas de sua organização e das organizações situadas na área de jurisdição de sua organização regional.

3.4.2 Atuar como facilitador na veiculação das informações e documentos que tramitem entre a organização regional, a organização a que pertence, a ASOCEA e a organização inspecionada.

3.4.3 Acompanhar a implementação do plano de ações corretivas de sua organização, bem como das organizações jurisdicionadas.

3.4.4 Apoiar os inspetores do efetivo das organizações situadas na área de jurisdição de sua regional no cumprimento das tarefas definidas nesta Instrução.

3.4.5 Atender às solicitações provenientes da ASOCEA, relativas ao envolvimento de inspetores, da organização regional, da organização a que pertence e das organizações jurisdicionadas no processo de inspeção.

3.5 CHEFE DE EQUIPE DE INSPEÇÃO

3.5.1 Coordenar as atividades da inspeção, orientando os inspetores acerca da aplicação dos princípios pertinentes ao processo, bem como a responsabilidade dos envolvidos, em todas as suas fases, incluindo a organização inspecionada.

3.5.2 Elaborar o relatório de inspeção, consolidando o material fornecido pelos demais membros da equipe de inspeção, encaminhando-o à ASOCEA dentro dos prazos estabelecidos.

3.5.3 Planejar e realizar as reuniões de coordenação inicial e final com a equipe de inspeção, bem como as reuniões de abertura e de encerramento da inspeção, com os responsáveis pela organização inspecionada.

3.5.4 Orientar a equipe de inspeção na reunião de coordenação final, quanto à correta identificação do impacto na segurança (IS) de cada não conformidade.

3.5.5 Representar a equipe de inspeção perante a organização inspecionada e em qualquer contato que seja necessário realizar com outras organizações, durante uma inspeção.

3.5.6 Atuar junto aos membros da equipe de inspeção e à organização inspecionada, dirimindo eventuais dúvidas que surjam no decorrer do processo, bem como eliminando os conflitos entre os inspetores e suas contrapartes que possam comprometer os objetivos da inspeção.

3.5.7 Aplicar o protocolo, no caso de ausência de algum INSPCEA, durante a fase de inspeção local, se a sua formação profissional, especialização ou capacitação por cursos ao longo da carreira for a mesma do serviço ou área do protocolo. Nos demais casos, ficará a critério da ASOCEA a substituição ou não do INSPCEA pelo chefe de equipe ou por membro da equipe que esteja capacitado para tal.

3.5.8 Coordenar, junto ao responsável pelo PSNA, durante a fase de pré-inspeção, para que a equipe da ASOCEA acesse as áreas de interesse, durante o período de inspeção, conforme estabelecido no Art. 69 do Decreto 7.168, de 05 de maio de 2010 (PNAVSEC).

3.6 INSPETORES

3.6.1 Manter-se atualizado com as normas relacionadas à sua área ou serviço de atuação como INSPCEA.

3.6.2 Atender as solicitações da ASOCEA no trato dos assuntos relativos à capacitação e ao treinamento recorrente.

3.6.3 Executar as inspeções para as quais for escalado pela ASOCEA, aplicando os protocolos de inspeção.

3.6.4 Executar as tarefas que lhes forem atribuídas pelo chefe de equipe.

3.6.5 Encaminhar, ao Chefe da ASOCEA, por intermédio do chefe de equipe, os relatos de possível infração identificados durante as inspeções.

3.6.6 Portar a credencial funcional sempre que estiver no exercício da função.

3.7 ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA

3.7.1 Envidar todos os esforços, no sentido de atender às solicitações da ASOCEA para o cumprimento do plano anual de inspeções.

3.7.2 Preparar-se para a inspeção, realizando uma verificação prévia das perguntas aplicáveis dos protocolos de inspeção e coletando evidências a serem apresentadas aos inspetores.

3.7.3 Designar pelo menos um representante, em cada serviço ou área a ser avaliada pela equipe de inspetores, para atuar como contraparte, respondendo aos questionamentos dos inspetores em nome da organização.

3.7.4 Disponibilizar acesso a todas as informações e documentos pertinentes aos serviços e áreas avaliadas aos inspetores, independentemente do seu grau de sigilo, bem como a qualquer área, instalação ou equipamento, incluindo a realização de testes ou demonstrações, sempre que solicitados pelos inspetores, coordenando também com a administração aeroportuária local, quando necessário.

3.7.5 Preencher os protocolos de inspeção e disponibilizar as evidências relativas a todos os serviços e áreas a serem inspecionadas no sistema informatizado de vigilância ou de acordo com as orientações do chefe de equipe, designado por meio da comunicação de inspeção da ASOCEA.

3.7.6 Acatar o planejamento da inspeção no local, de acordo com o que for apresentado pelo chefe da equipe de inspeção, providenciando a presença de pessoal com delegação suficiente para responder em nome da organização, em todos os eventos planejados.

3.7.7 Avaliar as não conformidades indicadas pelos inspetores, identificando e implementando as correspondentes ações corretivas e medidas mitigadoras aplicáveis, de acordo com os prazos máximos estabelecidos nas respectivas fichas de não conformidade.

3.7.8 Implementar todas as recomendações apresentadas pelos inspetores.

3.7.9 Encaminhar o plano de ações corretivas à ASOCEA, dentro do prazo estipulado nesta Instrução.

3.7.10 Manter a ASOCEA informada sobre a execução do plano de ações corretivas, transmitindo, periodicamente, o estágio atualizado da implementação de cada medida corretiva.

4 PROCESSO DE INSPEÇÃO

4.1 TIPOS DE INSPEÇÃO

4.1.1 As inspeções são do tipo regular, sistêmica, específica e de seguimento.

4.1.2 Caberá à ASOCEA definir o tipo de inspeção a ser adotada nos provedores.

4.2 ORGANIZAÇÕES SUBMETIDAS ÀS INSPEÇÕES

4.2.1 Para efeito desta Instrução, todas as orientações concernentes às inspeções nos Provedores de Serviços de Navegação Aérea se aplicam também às organizações do COMAER que contribuem para o SISCEAB com a formação, a capacitação e o treinamento de pessoal, bem como, com a avaliação psicofísica dos profissionais integrantes do Sistema.

4.2.2 Deverão ser submetidas às inspeções:

- a) organizações com órgãos de serviços de tráfego aéreo;
- b) organizações com órgãos de coordenação de fluxo de tráfego aéreo;
- c) Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR);
- d) Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA);
- e) Instituto de Cartografia da Aeronáutica (ICA);
- f) Centro Integrado de Meteorologia Aeronáutica (CIMAER);
- g) organizações com Juntas de Saúde Local (JSL); e
- h) Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo de Categoria “M” (EPTA CAT “M”).

4.2.3 Para efeito desta Instrução, as organizações a serem inspecionadas são divididas em classes, conforme a tabela a seguir:

Tabela 1 - Classes das Organizações Inspecionadas

CLASSES	ORGANIZAÇÕES
1	Organização Regional, ICA, CGNA, CIMAER e órgão ATC
2	ICEA, EEAR e JSL
3	DTCEA (AFIS/R-AFIS), EPTA CAT “A” e EPTA CAT “M”

4.2.4 Nas localidades onde houver o FMC serão inspecionados os serviços ATFM.

4.2.5 O DTCEA/EPTA R-AFIS, que possua instalado em suas dependências os serviços de Meteorologia Aeronáutica, de Informação Aeronáutica, bem como a manutenção técnica dos equipamentos do Serviço de Radionavegação, será inspecionado nos respectivos serviços.

4.2.6 O serviço AFIS na modalidade remota (R-AFIS) será inspecionado na Organização Regional responsável pelo referido serviço.

4.2.7 As inspeções de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita serão realizadas nos PSNA e nas organizações do COMAER que contribuem para o SISCEAB com a formação, a capacitação e o treinamento de pessoal, bem como, com a avaliação psicofísica dos profissionais integrantes do Sistema, conforme planejamento da ASOCEA, em coordenação com o DECEA.

4.3 PERIODICIDADE DAS INSPEÇÕES

4.3.1 Os Provedores de Serviços de Navegação Aérea e as organizações do COMAER que contribuem para o SISCEAB deverão ser submetidos às inspeções, conforme o cronograma estabelecido no plano anual de inspeções.

4.3.2 Conjugando-se os princípios da moralidade, da impessoalidade e da eficiência e, tendo em vista o grande número de provedores de serviços atuando no país, a frequência das inspeções serão estabelecidas em função da classe da organização a ser inspecionada, de modo a otimizar o emprego dos meios existentes, priorizando-se as avaliações das organizações de acordo com o desempenho em inspeções anteriores. Assim, as inspeções nos Provedores de Serviços de Navegação Aérea e nas organizações do COMAER que contribuem para o SISCEAB deverão ocorrer, sempre que possível, com a periodicidade máxima abaixo indicada:

Tabela 2 - Classe da Organização e Periodicidade das Inspeções

CLASSE DE ORGANIZAÇÃO	PERIODICIDADE
1	Até 3 anos
2	Até 4 anos
3	Até 5 anos

4.3.3 Independentemente da periodicidade anteriormente indicada, o DECEA poderá propor à ASOCEA a realização de inspeções em qualquer Provedor de Serviços de Navegação Aérea, a qualquer tempo.

4.3.4 A ASOCEA poderá reduzir ou aumentar a periodicidade das inspeções, estabelecidas na Tabela 2, mediante gerenciamento do risco, em decorrência, dentre outros, dos resultados das inspeções já realizadas, do tempo decorrido desde a última inspeção, dos indicadores de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea e do volume de tráfego associado a cada provedor.

4.4 FASES DA INSPEÇÃO

O processo de inspeção nos Provedores de Serviços de Navegação Aérea é composto de três fases:

- a) pré-inspeção: inicia-se com a comunicação da ASOCEA diretamente ao Provedor de Serviços de Navegação Aérea a ser inspecionado, por intermédio de um formulário de comunicação de inspeção, conforme modelo estabelecido no MCA 121-5, no qual constará o período de sua realização e os serviços a serem inspecionados. É a fase de preparação da inspeção, onde cada membro da equipe, sob a coordenação do chefe de equipe, reúne informações, de sua área ou serviço de atuação, relativas à

inspeção e à organização a ser inspecionada. Encerra-se no momento em que é concluída a reunião de coordenação inicial entre os componentes da equipe de inspeção;

- b) inspeção local: é a fase de 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. Nesta fase, são apresentadas as orientações complementares para que a organização inspecionada cumpra com suas obrigações no processo de inspeção. Esta fase tem início com a reunião de abertura e encerra-se ao término da reunião de encerramento da inspeção; e
- c) pós-inspeção: é a fase caracterizada pela elaboração do plano de ações corretivas e consolidação do relatório de inspeção. Tem início ao término da reunião de encerramento da inspeção e encerra-se com o encaminhamento à ASOCEA do relatório de inspeção, pelo chefe de equipe, e do plano de ações corretivas, pela organização inspecionada.

4.5 PLANEJAMENTO DAS INSPEÇÕES

4.5.1 As inspeções que a ASOCEA executa podem ser programadas ou não programadas.

4.5.2 Todo o planejamento do processo de inspeção de segurança operacional e de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos Serviços de Navegação Aérea, no âmbito do SISCEAB, é realizado pela ASOCEA, que deverá elaborar um plano anual de inspeções onde constarão as inspeções programadas para cada ano.

4.5.3 O plano anual de inspeções será elaborado em consonância com o estabelecido no item 4.3.

4.5.4 A ASOCEA deverá elaborar o plano anual de inspeções no ano que precede a sua execução.

4.5.5 O plano anual de inspeções, após a aprovação do Chefe da ASOCEA, deverá ser divulgado nos *sites* institucionais da ASOCEA, atendendo ao princípio da publicidade.

4.5.6 As inspeções programadas são as que constam no plano anual de inspeções e as inspeções não programadas são aquelas não incluídas no citado plano, podendo ser realizadas a partir das seguintes situações:

- a) condição excepcional que indique a necessidade de inspeção no provedor de serviços; e
- b) a critério do Chefe da ASOCEA.

4.6 DEFINIÇÃO DA EQUIPE DE INSPEÇÃO

4.6.1 A ASOCEA definirá a composição das equipes de inspeção e a designação dos INSPCEA para aplicação dos protocolos de inspeção, de acordo com a sua habilitação.

4.6.2 A ASOCEA manterá atualizada a relação dos INSPCEA e dos INSPCEA Credenciados que poderão ser escalados para compor as equipes de inspeção.

4.6.3 Os INSPCEA Credenciados, que não estiverem atuando junto a uma organização do COMAER, não poderão integrar uma equipe de inspeção designada para inspecionar uma organização do COMAER.

4.6.4 Para cada inspeção, será indicado um oficial superior, habilitado INSPCEA, para atuar como chefe de equipe, independentemente da composição desta.

4.6.5 Os INSPCEA de qualquer organização podem ser escalados como membros de uma equipe de inspeção, no entanto, um INSPCEA não poderá integrar a equipe de inspeção que avaliará a organização à qual pertence.

4.6.6 Os INSPCEA de qualquer organização regional não poderão integrar uma equipe de inspeção designada para avaliar um provedor de serviço jurisdicionado à organização à qual pertença.

4.7 COMUNICAÇÃO DE INSPEÇÃO

4.7.1 A organização inspecionada será oficializada com o período da inspeção, por meio da comunicação de inspeção (COMINSP), conforme modelo do MCA 121-5.

4.7.2 O formulário da COMINSP terá os serviços e áreas dos protocolos de inspeção a serem empregados e os dados do chefe de equipe da inspeção.

4.7.3 O formulário da COMINSP será enviado formalmente à organização inspecionada com antecedência mínima de 20 dias da inspeção.

4.8 PROTOCOLOS DE INSPEÇÃO

4.8.1 Os protocolos de inspeção são elaborados e atualizados pela ASOCEA, com base nas normas vigentes, conforme modelo estabelecido no MCA 121-5.

4.8.2 São ferramentas de uso obrigatório, devendo ser preenchido pelos inspetores. Propicia a aplicação do princípio da impessoalidade, assegurando a igualdade das avaliações, mediante a padronização dos questionamentos a serem feitos pelos inspetores durante as inspeções.

4.8.3 As organizações inspecionadas deverão ter os protocolos de inspeção disponibilizados, devidamente preenchidos no sistema informatizado de vigilância, com as evidências anexadas, num prazo máximo de 07 dias corridos antes da data de início da fase de inspeção local, que consta na COMINSP.

4.8.4 Nas inspeções sistêmicas, o titular da organização inspecionada é responsável pela veracidade das informações registradas nos protocolos de inspeção, estando passível das penalidades previstas no que dispõe o inciso V, do Artigo 299, da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

4.9 FICHA DE NÃO CONFORMIDADE

4.9.1 Com base nos protocolos e na coleta de evidências durante a fase de inspeção local, deverão ser preenchidas as correspondentes fichas de não conformidades, conforme modelo estabelecido no MCA 121-5, caso sejam identificadas não conformidades na avaliação de um provedor de serviço.

4.9.2 A ficha de não conformidade deve ser preenchida em duas vias originais, para cada questão do protocolo considerada não satisfatória. Uma via será entregue à organização inspecionada e outra será anexada no relatório de inspeção.

4.9.3 A ficha de não conformidade deve ser assinada pelo inspetor que a elaborou e pela contraparte.

4.10 PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO DE NÃO CONFORMIDADE

4.10.1 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.

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

4.11 RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

4.11.1 O relatório de inspeção deverá ser elaborado conforme modelo estabelecido no MCA 121-5 e encaminhado à ASOCEA.

4.11.2 O relatório de inspeção será elaborado pelo chefe de equipe, em coordenação com a equipe de inspetores.

4.11.3 O chefe de equipe deverá encaminhar o relatório de inspeção original à ASOCEA, em um prazo máximo de 15 dias corridos, a contar da data do término da fase de inspeção local.

4.11.4 Os relatórios das inspeções realizadas pela ASOCEA, de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, serão sempre elaborados separadamente.

4.11.5 O Chefe da ASOCEA aprovará o relatório de inspeção elaborado pelo chefe de equipe.

4.11.6 A via original do relatório de inspeção, aprovada pelo Chefe da ASOCEA, será arquivada de acordo com as normas vigentes.

4.11.7 A ASOCEA encaminhará cópia do relatório de inspeção, incluindo o PAC, em um prazo de 15 dias corridos, após o recebimento do material encaminhado, respectivamente, pelo chefe de equipe e pela organização inspecionada, conforme indicado a seguir:

- a) à organização inspecionada;
- b) ao DECEA;
- c) ao órgão ao qual a organização inspecionada estiver subordinada; e
- d) à organização regional à qual a organização inspecionada encontrar-se jurisdicionada.

4.11.8 Além do disposto no item anterior, o DGCEA, o VICEA, o Diretor da DIRSA, os Chefes dos Subdepartamentos do DECEA, os Comandantes / Chefe das Organizações Regionais, os Elos SOCEA e as organizações inspecionadas poderão ter acesso aos resultados das inspeções de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de

interferência ilícita, coordenadas pela ASOCEA, por meio do sistema informatizado de vigilância.

4.12 PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS

4.12.1 O plano de ações corretivas consiste na juntada das fichas de ações corretivas.

4.12.2 As fichas de ações corretivas deverão ser preenchidas pela organização inspecionada, conforme o modelo estabelecido no MCA 121-5, sendo elaborada uma ficha para cada uma das não conformidades identificadas pela equipe de inspeção.

4.12.3 A organização inspecionada deverá remeter o seu plano de ações corretivas à ASOCEA, em um prazo máximo de 15 dias corridos, após a conclusão da fase de inspeção local.

4.12.4 A ASOCEA deverá verificar se o plano de ações corretivas abrange todas as fichas de não conformidades elaboradas.

4.12.5 Quando o plano de ações corretivas não contemplar todas as fichas de não conformidades, ou quando os prazos para a implementação de cada ação não forem compatíveis com o grau de impacto que a deficiência gera para a segurança operacional e para a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, a ASOCEA restituirá o plano à organização inspecionada para ajustes em um prazo de 15 dias corridos.

4.12.6 Ocorrendo o que prevê o item anterior, a organização inspecionada deverá providenciar os ajustes decorrentes das orientações da ASOCEA, restituindo seu plano de ações corretivas, em um prazo máximo de 15 dias corridos, a contar do momento em que tomar conhecimento das discrepâncias.

4.12.7 Quando o plano de ações corretivas estiver contemplando todas as fichas de não conformidades e os prazos para a implementação de cada ação estiverem compatíveis com o grau de impacto que a deficiência gera para a segurança operacional e para a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, a ASOCEA deverá anexar o plano de ações corretivas ao relatório de inspeção da organização inspecionada.

4.12.8 O plano de ações corretivas é um documento cuja elaboração e cumprimento é de exclusiva responsabilidade da organização inspecionada. Desta forma, a verificação do plano de ações corretivas pela ASOCEA não significa a sua aprovação e sim, que as ações propostas pela organização inspecionada abrangem todas as não conformidades identificadas na inspeção, com prazos de execução compatíveis com o impacto da deficiência na segurança operacional e na segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

4.12.9 A responsabilidade pela eficácia das medidas constantes do plano de ações corretivas para a mitigação ou correção das não conformidades, identificadas na inspeção, recai unicamente sobre a organização inspecionada, devendo a mesma assumir as consequências decorrentes de eventuais dispêndios de recursos com medidas que não cumpram a finalidade de eliminar ou mitigar as deficiências apontadas na fase de inspeção local.

4.12.10 Atendendo ao princípio da oportunidade e com o objetivo de agilizar a eliminação das não conformidades, as ações corretivas identificadas pela organização inspecionada poderão ser implementadas de imediato, a partir do recebimento das fichas de não conformidade.

4.12.11 A ASOCEA deverá manter um banco de dados das não conformidades, mantendo um controle sobre cada uma delas e suas correspondentes ações corretivas, bem como acompanhar as implementações por parte da organização inspecionada.

4.12.12 A organização inspecionada deverá manter a ASOCEA informada sobre a execução dos seus planos de ações corretivas e eventuais alterações, atualizando o cumprimento das etapas parciais e totais de cada ação.

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

4.12.14 A ação corretiva, bem como cada etapa da mesma, pode ser concluída ou validada.

4.12.15 A organização inspecionada deverá fazer os necessários ajustes em seu PAC, para cada não conformidade cujas ações corretivas forem consideradas não concluídas, pela ASOCEA, para a eliminação das deficiências apontadas.

4.12.16 A declaração do cumprimento total de uma dada ação corretiva pelo inspecionado não é o ato formal que elimina a não conformidade do banco de dados.

4.12.17 Compete exclusivamente à ASOCEA validar a ação corretiva de uma não conformidade registrada no respectivo banco de dados.

4.12.18 Os provedores que forem desativados terão os seus planos de ações corretivas e suas respectivas não conformidades canceladas.

4.12.19 A ASOCEA poderá, com a pertinente fundamentação, registrar uma etapa no cronograma da ação corretiva da organização inspecionada, contendo informações adicionais sobre o andamento daquela não conformidade, tais como: cancelamento, prorrogação de prazo, emissão de notificação, etc.

4.13 PRORROGAÇÃO DE PRAZO

4.13.1 Na eventualidade de fato superveniente comprometer o cumprimento de parte ou da totalidade do plano de ações corretivas, as organizações inspecionadas poderão solicitar, ao Chefe da ASOCEA, a prorrogação do prazo estabelecido pela equipe de inspeção para a correção de cada não conformidade, apresentando as justificativas que amparem sua solicitação.

4.13.2 A ASOCEA poderá acolher a solicitação de prorrogação dos prazos apenas uma vez, e por período máximo igual ao estipulado anteriormente, caso a justificativa apresentada comprove a ocorrência do fator superveniente e contenha uma declaração formal do responsável pela organização inspecionada de que a extensão do prazo não compromete a segurança operacional das atividades ou, conforme o caso, da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em razão de medidas alternativas ou mitigadoras adotadas.

4.13.3 A solicitação de prorrogação de prazo, que trata o item anterior, deverá dar entrada, no protocolo da ASOCEA, até o último dia do prazo estabelecido pela equipe de inspeção, para a correção das não conformidades.

4.13.4 A solicitação de prorrogação de prazo, que trata o item 4.13.2, deverá contemplar uma proposta de um novo cronograma de etapas planejado pela organização inspecionada, para a eliminação da não conformidade.

4.13.5 A solicitação da prorrogação de prazos não suspende a obrigação da organização inspecionada cumprir os prazos informados nas fichas de não conformidade, até nova deliberação formal da ASOCEA.

4.13.6 O pedido de prorrogação de prazo tem como pressuposto que o responsável pela organização solicitante assegura que foram adotadas as medidas para a manutenção dos níveis necessários de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, assumindo total responsabilidade pela situação decorrente da não conformidade ainda não validada.

4.13.7 Os eventuais novos prazos concedidos passam a vigorar, somente, a partir da expedição de manifestação formal favorável ao pleito, por parte da ASOCEA.

4.14 CRÍTICA DO INSPETOR E DA ORGANIZAÇÃO INSPECIONADA

4.14.1 A crítica consiste na coleta de informações para o aperfeiçoamento do processo de inspeção e das normas vigentes.

4.14.2 A organização inspecionada poderá encaminhar à ASOCEA eventuais críticas de seus técnicos, sendo estas consolidadas em uma única ficha de críticas, com a pertinente fundamentação, conforme modelo estabelecido no MCA 121-5.

4.14.3 Todos os membros da equipe de inspeção deverão efetuar suas críticas, com a pertinente fundamentação, através de ficha, conforme o modelo estabelecido no MCA 121-5.

4.14.4 A ASOCEA avaliará as críticas recebidas como subsídio para a melhoria do processo de inspeção e encaminhará ao DECEA aquelas que versem sobre o aperfeiçoamento das normas.

4.15 REGISTRO DAS INSPEÇÕES

4.15.1 Os registros produzidos nas inspeções deverão ser arquivados pelo prazo previsto e demais condições estabelecidas nas normas vigentes.

4.15.2 Em cumprimento ao princípio da publicidade, os resultados das inspeções deverão ser disponibilizados eletronicamente pela ASOCEA à organização inspecionada, ao DGCEA e aos Subdepartamentos do DECEA, em até 30 dias após o recebimento do relatório de inspeção e do plano de ações corretivas.

4.15.3 A ASOCEA deverá manter um banco de dados contendo as não conformidades existentes de todas as organizações inspecionadas, para efeito de acompanhamento do desempenho do SISCEAB.

4.15.4 As organizações inspecionadas deverão seguir as orientações da ASOCEA com respeito às participações e responsabilidades na inserção, manutenção e atualização de dados nos registros das inspeções.

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

4.15.6 Os documentos produzidos, em decorrência da realização das inspeções de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, terão o grau de sigilo “RESERVADO” atribuídos pela ASOCEA.

4.16 INFRAÇÃO ÀS NORMAS DO DECEA E DA ASOCEA

4.16.1 RELATO DE POSSÍVEL INFRAÇÃO

4.16.1.1 O relato do INSPCEA sobre uma possível infração da organização inspecionada não representa uma sanção ao provedor de Serviços de Navegação Aérea e, sim, a oportunidade para que seus responsáveis demonstrem o cumprimento de suas responsabilidades perante a Autoridade Aeronáutica.

4.16.1.2 O relato de possível infração será emitido quando o INSPCEA identificar inobservância deliberada de requisito legal ou normativo.

4.16.1.3 O relato de possível infração ocorrerá quando o INSPCEA, no decorrer de uma inspeção na organização inspecionada, constatar uma não conformidade, em que a ação corretiva, referente à mesma pergunta do protocolo de inspeção, não tenha sido concluída.

4.16.1.4 O relato poderá ser emitido pela constatação de prestação de serviço deficiente, com inaceitável impacto na segurança, conforme procedimento de avaliação do IS.

4.16.2 NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO

4.16.2.1 Os descumprimentos das normas do DECEA e da ASOCEA, por parte da organização inspecionada, serão analisados pela ASOCEA e passíveis de notificação.

4.16.2.2 O Chefe da ASOCEA analisará o descumprimento da norma e decidirá sobre a pertinência da expedição de notificação à organização inspecionada, conforme modelo estabelecido no MCA 121-5.

4.16.2.3 O Chefe da ASOCEA deverá também expedir notificação à organização inspecionada que não cumprir com os prazos para correção das suas não conformidades.

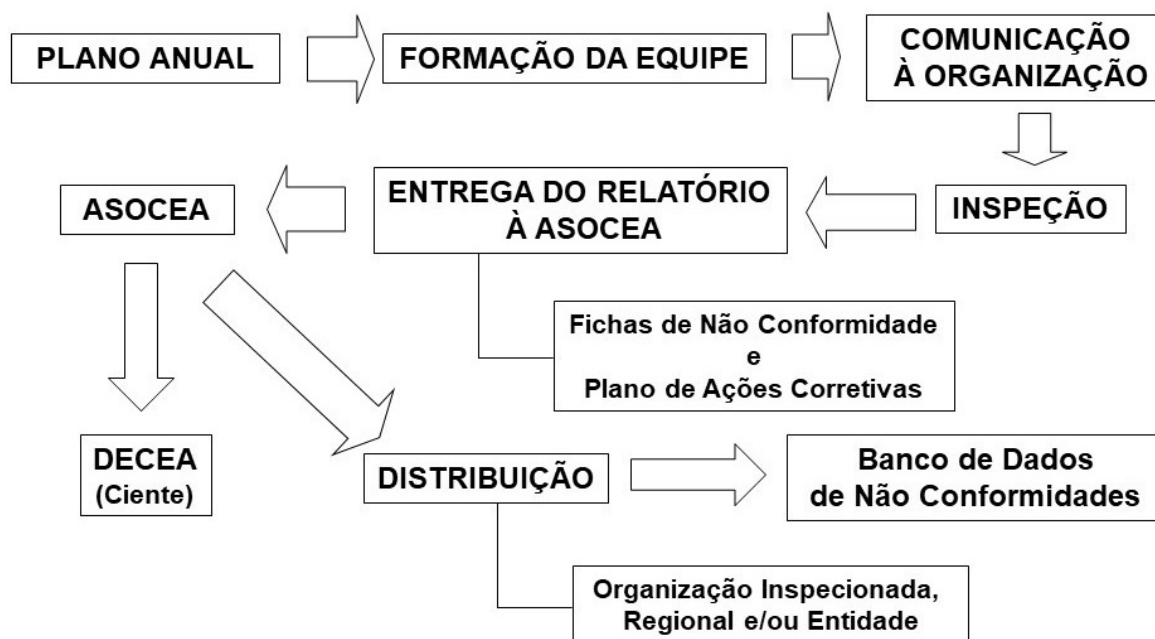
4.16.2.4 Em caso de expedição da notificação, a organização notificada deverá encaminhar suas justificativas ao Chefe da ASOCEA, em um prazo máximo de 15 dias corridos, a contar do recebimento da notificação.

4.16.2.5 A ausência de manifestação da organização notificada, dentro do prazo mencionado, implicará, para a ASOCEA, no reconhecimento dos termos da notificação que a encaminhará ao DECEA, para as providências julgadas adequadas.

4.16.2.6 O Chefe da ASOCEA submeterá ao DECEA as justificativas apresentadas pela organização notificada, para as providências julgadas apropriadas por aquele Departamento.

4.16.2.7 O DECEA decidirá sobre a solução final da notificação de infração emitida e informará à ASOCEA.

4.17 FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE INSPEÇÃO



5 PROCESSO DE INSPEÇÃO NO DECEA

A ASOCEA realiza as inspeções de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita no DECEA.

5.1 TIPOS DE INSPEÇÃO

As inspeções no DECEA são dos tipos regular e de seguimento.

5.2 PERIODICIDADE DAS INSPEÇÕES NO DECEA

5.2.1 A ASOCEA deverá coordenar a realização de inspeções regulares no DECEA, em intervalos máximos de quatro anos, intercalada com inspeções de seguimento.

5.2.2 A correção das não conformidades, decorrente de uma inspeção realizada no DECEA, deverá ser avaliada pela ASOCEA, por intermédio da realização de uma inspeção de seguimento.

5.2.3 As inspeções de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita poderão ser realizadas concomitante ou separadamente, mediante coordenação entre a ASOCEA e o DECEA.

5.3 FASES DA INSPEÇÃO

5.3.1 O processo de inspeção no DECEA é composto de três fases:

- a) pré-inspeção: inicia-se com a definição sobre o período de realização da inspeção, mediante coordenação entre a ASOCEA e o DECEA. É a fase de preparação da inspeção, onde cada membro da equipe, sob a coordenação do chefe de equipe, reúne as informações necessárias à realização da inspeção. Encerra-se quando concluída a reunião de coordenação inicial entre os componentes da equipe de inspeção;
- b) inspeção local: é a fase de coleta de evidências objetivas e observadas por meio da aplicação dos protocolos de auditoria da OACI e de apresentação das recomendações do INSPCEA originadas das não conformidades. Nesta fase, são apresentadas as orientações complementares para as providências dos setores inspecionados, na fase de pós-inspeção. Esta fase tem início com a reunião de abertura e encerra-se ao término da reunião de encerramento da inspeção; e
- c) pós-inspeção: é a fase caracterizada pelo término da reunião de encerramento da inspeção local e remessa, pela ASOCEA, do relatório de inspeção ao Comandante da Aeronáutica.

5.4 DEFINIÇÃO DA EQUIPE DE INSPEÇÃO NO DECEA

5.4.1 A ASOCEA estabelecerá a equipe de inspeção, utilizando-se do quadro de INSPCEA.

5.4.2 Os INSPCEA do efetivo do DECEA e os INSPCEA Credenciados não poderão integrar uma equipe de inspeção designada para inspecionar o DECEA.

5.5 FERRAMENTAS PARA INSPEÇÃO NO DECEA

5.5.1 Nas inspeções no DECEA, deverão ser aplicados os protocolos de auditoria da OACI, atualizados até a data de início da fase de pré-inspeção.

5.5.2 Também devem ser considerados, nas avaliações do DECEA, juntamente com os protocolos de auditoria da OACI, os resultados das inspeções anteriores.

5.6 RELATÓRIO DE INSPEÇÃO E REGISTRO DE NÃO CONFORMIDADES

5.6.1 O relatório de inspeção será elaborado pelo chefe de equipe, em coordenação com a equipe de inspetores, e encaminhado à ASOCEA em um prazo de 15 dias corridos, após concluída a fase de inspeção local.

5.6.2 Os relatórios das inspeções de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita realizadas no DECEA serão elaborados separadamente, independentemente das inspeções terem sido realizadas concomitantes.

5.6.3 Deverão ser utilizados os mesmos modelos aplicados no processo de inspeção, descrito no capítulo 4, com os ajustes pertinentes para o registro das não conformidades e para a elaboração do relatório de inspeção.

5.6.4 A ASOCEA deverá encaminhar o relatório de inspeção e o registro das não conformidades ao DECEA, no prazo máximo de 15 dias corridos, após o seu recebimento.

5.6.5 O Chefe da ASOCEA deverá encaminhar cópia do relatório da inspeção no DECEA ao Comandante da Aeronáutica no prazo de 15 dias corridos.

5.7 REGISTRO DAS INSPEÇÕES NO DECEA

5.7.1 Os registros produzidos nas inspeções no DECEA, incluindo o relatório de inspeção e as não conformidades, deverão ser arquivados pelo prazo e demais condições previstas nas normas vigentes.

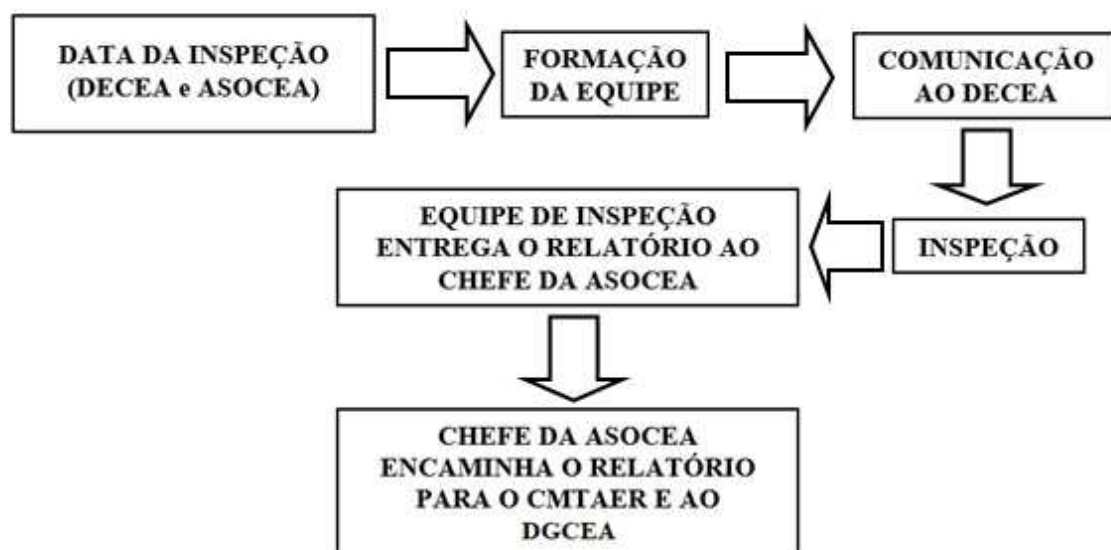
5.7.2 Os resultados das inspeções deverão ser disponibilizados eletronicamente pela ASOCEA ao DECEA e ao Comandante da Aeronáutica em até 30 dias, após o recebimento do relatório de inspeção.

5.7.3 A ASOCEA deverá manter um banco de dados, contendo as não conformidades identificadas, para efeito de acompanhamento e de avaliação global do estágio de adequação do DECEA, frente às provisões da OACI.

5.7.4 Os documentos relativos às inspeções de segurança operacional são de natureza ostensiva.

5.7.5 Os documentos produzidos, em decorrência da realização das inspeções de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, terão o grau de sigilo “RESERVADO”.

5.8 FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE INSPEÇÃO



6 PODERES DELEGADOS AOS INSPCEA

6.1 A Autoridade Aeronáutica, em conformidade com a Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999 que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas; com a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA); e com o Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) delega poderes aos INSPCEA, conforme disposto a seguir.

6.2 O INSPCEA, possuidor de credencial funcional dentro da validade e integrando equipe de inspeção designada pela ASOCEA, tem poderes para:

- a) acessar, sem restrição, as instalações das organizações para a qual foi designado para inspecionar;
- b) acessar qualquer documento, independentemente do seu grau de sigilo, que possa contribuir para a avaliação de um provedor de serviço, no que tange à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;
- c) determinar a um provedor de serviços a adoção de medida urgente, corretiva ou mitigadora, diante da constatação de existência de inaceitável impacto na segurança operacional e na segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita; e
- d) propor a suspensão da prestação de serviços de navegação aérea, diante da constatação de existência de inaceitável impacto na segurança operacional e na segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

6.3 A credencial funcional é o documento único, necessário e suficiente para a comprovação da função de INSPCEA.

6.4 O INSPCEA possui responsabilidade individual pelo correto uso de sua credencial funcional.

7 TREINAMENTO E CERTIFICAÇÃO DOS INSPCEA

7.1 CLASSES DE HABILITAÇÃO

7.1.1 Ficam estabelecidas duas classes de habilitação, de acordo com o vínculo do inspetor com a União:

- a) militar (da ativa ou veterano) ou servidor público civil do COMAER; e
- b) todos os demais técnicos que atuem no SISCEAB.

7.1.2 Os inspetores definidos pela letra “a” do item 7.1.1 são designados “INSPCEA”.

7.1.3 Os inspetores definidos pela letra “b” do item 7.1.1 são designados “INSPCEA Credenciados”.

7.2 REQUISITOS ESSENCIAIS PARA HABILITAÇÃO

7.2.1 Os requisitos essenciais para a inclusão de um profissional na programação da ASOCEA, visando capacitá-lo como INSPCEA, estarão dispostos no programa de capacitação da Assessoria.

7.2.2 Para receber a habilitação de INSPCEA ou INSPCEA Credenciado, o candidato deverá:

- a) concluir com aproveitamento o Curso de Inspetor de Segurança do Controle do Espaço Aéreo; e
- b) concluir com aproveitamento o treinamento no posto de trabalho (TPT).

7.3 VALIDADE, RENOVAÇÃO E REVOGAÇÃO DA HABILITAÇÃO

O programa de capacitação da ASOCEA definirá os diversos critérios referentes à habilitação e à emissão e renovação da credencial funcional dos INSPCEA.

7.4 PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO

A ASOCEA deverá elaborar o programa de capacitação no qual serão estabelecidos os procedimentos para seleção, capacitação inicial, capacitação contínua, obtenção e manutenção da habilitação e credencial funcional, registro da instrução dos INSPCEA, além da familiarização profissional do pessoal designado para exercer suas atividades profissionais na ASOCEA.

8 CONSELHO DE INSPETORES

8.1 O Chefe da ASOCEA dispõe de um Conselho de Inspetores.

8.2 O Conselho de Inspetores tem por finalidade assessorar o Chefe da ASOCEA nas decisões sobre assuntos da área da vigilância da segurança operacional e da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

8.3 A finalidade, organização, constituição, competência e atribuições do Conselho de Inspetores estão definidas em norma específica.

9 METODOLOGIA EMPREGADA DE INSPEÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL E DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

9.1 A ASOCEA emprega o modelo executado pela OACI para a realização das inspeções de segurança operacional (USOAP) e de segurança da aviação contra atos de interferência ilícita (USAP) nos Serviços de Navegação Aérea, com as adequações apropriadas, conforme disposto nesta Instrução.

9.2 A utilização dos recursos humanos, a seleção do pessoal, a forma de treinamento, bem como, a metodologia empregada para a realização das inspeções é extremamente similar ao padrão adotado por aquela organização internacional.

9.3 A ASOCEA emprega o mesmo processo de inspeção para ambas as atividades, guardando-se as diferenças, naquilo que couber, ou seja, no que for apropriado à vigilância da segurança operacional ou à vigilância da segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em decorrência de suas respectivas singularidades.

10 SEGURANÇA E SIGILO DAS INFORMAÇÕES

10.1 TRANSPARÊNCIA LIMITADA

O resultado das inspeções realizadas pela ASOCEA será apresentado com suas informações consolidadas em um relatório anual de desempenho, de forma a equilibrar a necessidade dos órgãos do estado estarem cientes das situações de segurança identificadas com a necessidade de se manter as informações sigilosas de segurança fora do domínio público.

10.2 CLASSIFICAÇÃO DA INFORMAÇÃO QUANTO AO GRAU DE SIGILO

10.2.1 Os assuntos abordados nas inspeções realizadas pela ASOCEA deverão ser tratados com discrição por todos envolvidos no processo, em virtude de tratarem de aspectos relacionados com a segurança.

10.2.2 Os documentos elaborados, em decorrência das inspeções realizadas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, terão a classificação sigilosa de “RESERVADO” atribuídos pela ASOCEA.

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

10.3.1 O Sistema 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, em decorrência da similaridade de ambos os processos.

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

10.3.3 O Sistema possui orientações (guias) que são “ferramentas” de auxílio ao INSPCEA e às organizações inspecionadas no exercício diário de inserção de dados no mesmo. A sua apresentação contempla todas as telas de manuseio diário do usuário, visando dirimir dúvidas e facilitar a navegação pelo banco de dados. As guias são voltadas especificamente para o chefe de equipe, para o INSPCEA, para a organização inspecionada e se encontram disponíveis no portal da ASOCEA.

10.3.4 As dificuldades de utilização do sistema informatizado de vigilância, no cumprimento das orientações e procedimentos estabelecidos nesta Instrução, deverão ser informadas à ASOCEA para o fornecimento das orientações necessárias, visando à continuidade e melhoria do processo de inspeção.

10.4 PRAZO DE RESTRIÇÃO DE ACESSO À INFORMAÇÃO

O prazo máximo de restrição de acesso às informações classificadas de “RESERVADO” é o previsto em documento da Aeronáutica que norteie o assunto ou no Código de Classificação e Tabela de Temporalidade e Destinação de Documentos de Arquivo Relativos às Atividades-Fim do Ministério da Defesa.

10.5 AMEAÇA CIBERNÉTICA

10.5.1 PROTEÇÕES

10.5.1.1 O sistema informatizado de vigilância é protegido de interferências ilegais por intermédio de recursos de proteção dos ativos de tecnologia da informação (TI) adequados. Dessa forma, é assegurado que as medidas empregadas visam garantir, conforme apropriado, a confidencialidade, integridade e disponibilidade do Sistema e de seus dados críticos identificados.

10.5.1.2 Adicionalmente, o servidor está hospedado em uma infraestrutura física dedicada e localizado em uma sala segura, de acordo com as boas práticas de gestão de segurança da informação.

10.5.2 PROCEDIMENTOS

10.5.2.1 Incidentes deverão ser informados à Seção de Tecnologia da Informação da ASOCEA, a qual deverá adotar as medidas adequadas, juntos aos órgãos pertinentes do Comando da Aeronáutica.

10.5.2.2 As inspeções deverão ser realizadas manualmente, ou seja, sem a utilização do sistema informatizado de vigilância, caso seja identificada alguma ameaça cibernética.

11 DIVULGAÇÃO E TRANSPARÊNCIA DAS INFORMAÇÕES

11.1 A ASOCEA deverá manter um sítio na rede mundial de computadores e na INTRAER, com a finalidade do usuário obter variadas informações, concernentes às atividades desenvolvidas pela organização.

11.2 Além de apresentar os aspectos institucionais da organização, o sítio também deverá abordar os seguintes aspectos:

- a) treinamento de pessoal;
- b) programa de inspeções;
- c) documentos que norteiam o processo de inspeção;
- d) divulgação, de forma expedita, de orientações para as inspeções e avisos de inspeção;
- e) acesso às informações restritas contidas no Sistema Informatizado de Vigilância da Segurança do Controle do Espaço Aéreo;
- f) acesso ao portal do DECEA, órgão central e regulador do SISCEAB; e
- g) outras informações julgadas pertinentes pela ASOCEA.

12 CONTROLE DE QUALIDADE NOS REGISTROS DAS INSPEÇÕES

12.1 A ASOCEA deverá estabelecer procedimentos de controle de qualidade nos registros das inspeções de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita realizadas no âmbito do SISCEAB.

12.2 Deverá ser realizada uma avaliação da conformidade dos documentos que foram produzidos no decorrer da inspeção, identificando eventuais discrepâncias que necessitem ser ajustadas.

12.3 Procedimentos adicionais aos já estabelecidos às equipes de inspeção com o objetivo de evitar a ocorrência de inconsistências nos registros das inspeções, bem como, a correção de eventuais discrepâncias que não sejam passíveis de correção pela equipe de inspeção, deverá estar estabelecida no MCA 121-5 ou em normas internas da ASOCEA.

12.4 As inconsistências nos registros das inspeções, assim como as discrepâncias identificadas, deverão ser abordadas nos treinamentos recorrentes, com vistas à melhoria do desempenho dos inspetores.

13 RELATÓRIOS DE ANÁLISE DE DESEMPENHO

13.1 A ASOCEA deverá elaborar um Relatório de Análise de Desempenho da Vigilância da Segurança Operacional e da Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita nos Serviços de Navegação Aérea com a finalidade de apresentar o grau de conformidade normativa dos PSNA, quanto ao que estabelece a legislação brasileira pertinente ao SISCEAB.

13.2 Os documentos deverão apresentar um registro do estágio do grau de conformidade alcançado pelos Provedores de Serviços de Navegação Aérea, uma avaliação da evolução desse indicador de segurança operacional estabelecido no Programa de Vigilância da Segurança Operacional dos Serviços de Navegação Aérea e do Programa de Vigilância da Segurança da Aviação Civil dos Serviços de Navegação Aérea, bem como as recomendações, com vistas a proporcionar melhor segurança da aviação no âmbito do SISCEAB.

13.3 Os relatórios de desempenho deverão 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 de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

13.4 Os Relatórios de Análise de Desempenho da Vigilância da Segurança Operacional e da Vigilância da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita serão elaborados separadamente.

13.5 Os relatórios de desempenho deverão ser disponibilizados nos sítios da ASOCEA, dependendo do grau de sigilo das informações contidas no mesmo.

14 SERVIÇOS E ÁREAS INSPECIONADAS PELA ASOCEA

14.1 Para efeito desta Instrução, Serviços de Navegação Aérea são o conjunto de serviços prestados pelos PSNA, observando as disposições normativas do DECEA, órgão central e regulador do SISCEAB, que compreendem, dentre outros, os seguintes serviços que são inspecionados pela ASOCEA:

- 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) CNS - Comunicação, Navegação e Vigilância;
- f) CTG - Cartografia Aeronáutica;
- g) MET - Meteorologia Aeronáutica;
- h) PANS-OPS - Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea - Operações de Aeronaves; e
- i) SAR - Busca e Salvamento.

14.2 As organizações do COMAER que contribuem para o SISCEAB, com a formação, capacitação e o treinamento de pessoal, observam, nessa atividade, as disposições normativas do DECEA. Nesse contexto, a ASOCEA inspeciona essas organizações na área ENS - Ensino.

14.3 Do mesmo modo, as organizações do COMAER que contribuem para o SISCEAB, com a avaliação psicofísica dos seus profissionais, devem cumprir as disposições normativas do DECEA. Portanto, para a verificação do cumprimento desses requisitos, a ASOCEA inspeciona essas organizações na área SAU - Saúde.

14.4 Os PSNA devem desenvolver, implantar e manter seus respectivos SGSO, conforme as disposições normativas do DECEA. Em consequência, para a verificação do cumprimento desses requisitos, a ASOCEA inspeciona esses provedores de serviços na área SGSO.

14.5 Os provedores devem cumprir as disposições normativas do DECEA, com vistas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Dessa forma, para a verificação do atendimento a esses requisitos, a ASOCEA inspeciona essas organizações na área AVSEC.

14.6 A metodologia de inspeção empregada é comum tanto para os PSNA como também para as organizações do COMAER que atuam junto ao SISCEAB.

15 DISPOSIÇÕES FINAIS

15.1 A CIRINSP, publicação não convencional elaborada pela ASOCEA, será empregada com o objetivo de padronizar procedimentos de inspeção de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, de modo a complementar as orientações nas demais regulamentações.

15.2 A ASOCEA executa somente “Inspeções de Segurança”, dentre as atividades de supervisão caracterizada pelo Controle de Qualidade (EC-7), empregadas pela OACI para avaliar o sistema de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita de um estado.

15.3 Os casos não previstos nesta Instrução deverão ser submetidos à apreciação do Comandante da Aeronáutica.

REFERÊNCIA

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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. 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.

_____. Comando da Aeronáutica. Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo. Portaria nº 2.192/GC3, de 19 de dezembro de 2019. Aprova a reedição da Instrução do Comando da Aeronáutica “Programa de Vigilância da Segurança Operacional do Serviço de Navegação Aérea” = ICA 63-22. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, RJ, nº 232, 23 dez. 2019.

_____. 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.

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

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

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

_____. International Civil Aviation Organization (ICAO). **Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Manual - DOC 9807**. Montreal, 2016.

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

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

Anexo A - Modelo de Credencial Funcional do INSPCEA

 **MINISTÉRIO DA DEFESA**
Comando da Aeronáutica
ASOCEA

**INSPEÇÃO DO
CONTROLE DO
ESPACO AÉREO**

NÚMERO

NOME

VALIDADE

www.asoceca.aer.mil.br

IDENTIDADE

 **Lei nº 7.565 / 1986**
Arts. 12 e 25
§1º - CBA

 **MINISTÉRIO DA DEFESA**
Comando da Aeronáutica
ASOCEA

**INSPEÇÃO DO
CONTROLE DO
ESPACO AÉREO**

CREDENCIADO (ICA 121-10)

NÚMERO

NOME

VALIDADE

www.asoceca.aer.mil.br

IDENTIDADE

 **Lei nº 7.565 / 1986**
Arts. 12 e 25
§1º - CBA

ÍNDICE

Ação Corretiva,

Concluída, 1.4.2

Ficha, 1.4.22

Validada, 1.4.3

Elementos Críticos, 1.4.14**Impacto na Segurança, 1.4.28****Infração,**

Notificação de Infração, 1.4.43, 4.16.2

Relato de Possível Infração, 1.4.56, 4.16.1

Inspeção,

Chefe de Equipe, 1.4.9, 3.5

Comunicação, 1.4.26, 4.7

Controle de Qualidade nos Registros, 12

de Segurança Operacional nos Serviços de Navegação Aérea, 1.3.1, 1.4.30

de Segurança da Aviação Civil contra atos de Interferência Ilícita nos Serviços

de Navegação Aérea, 1.3.2, 1.4.29

de Seguimento, 1.4.31

Equipe, 1.4.17, 4.6, 5.4

Específica, 1.4.32

Fase de Inspeção Local, 1.4.19, 4.4 (b), 5.3.1 (b)

Fase de Pós-inspeção, 1.4.20, 4.4 (c), 5.3.1 (c)

Fase de Pré-inspeção, 1.4.21, 4.4 (a), 5.3.1 (a)

Fases, 4.4, 5.3

Ferramentas, 5.5

Fluxograma do Processo, 4.17, 5.8

Metodologia Empregada, 9

Não Programada, 1.4.33

Periodicidade, 4.3, 5.2

Planejamento, 4.5

Processo, 4, 5

Programada, 1.4.34

Protocolo, 1.4.54, 4.8

Registro, 4.15, 5.7

Regular, 1.4.35

Relatório, 1.4.57, 4.11, 5.6

Sistêmicas, 1.4.36

Tipos, 4.1, 5.1

Não Conformidade, 1.4.40

Cancelada, 1.4.41

Eliminada, 1.4.42

Ficha, 1.4.25, 4.9

Pedido de Reconsideração, 4.10

Registro, 5.6

Plano,

Anual de Inspeções, 1.4.49

de Ações Corretivas, 1.4.50, 4.12

Princípio,

da eficiência, 2.1.5

da impessoalidade, 2.1.2

da legalidade, 2.1.1

da moralidade, 2.1.3

da oportunidade, 2.2.1

da publicidade, 2.1.4

da razoabilidade, 2.2.2