



O SGSO na aviação de instrução – visão do Regulador

JORNADA DE SEGURANÇA OPERACIONAL PARA A AVIAÇÃO DE INSTRUÇÃO

Superintendência de Segurança Operacional

16 de abril de 2013

Roteiro



Introdução

Aspectos tratados

Aplicabilidade

Principais destaques

SGSO/MGSO/PRE

Referências

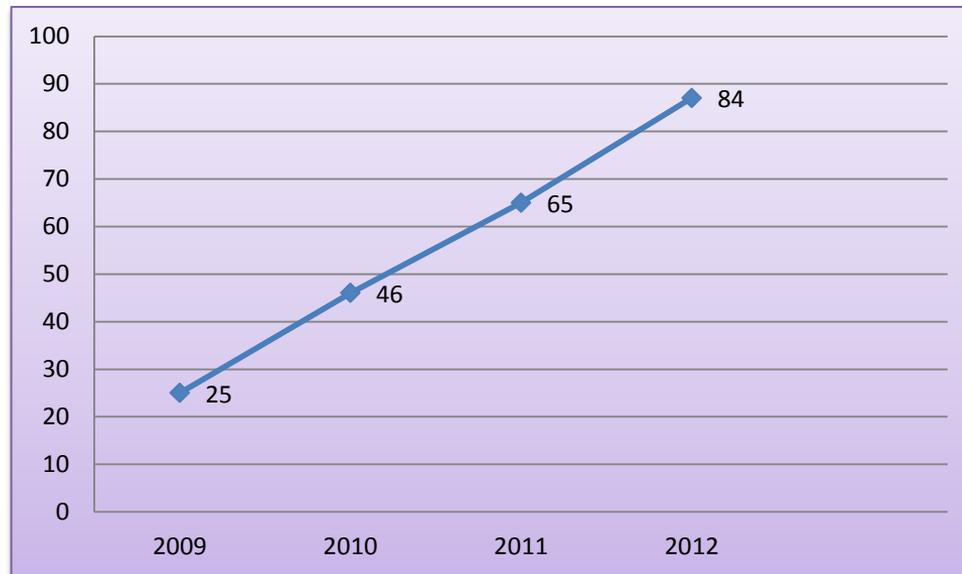
Objetivos dos RBAC 140 e 141

- Aumentar o nível de **segurança** e melhorar a **qualidade** da instrução oferecida por entidades voltadas para a formação e qualificação de tripulantes de voo, tripulantes de cabine e despachantes operacionais de voo.
- Propiciar a **harmonização com o Regulamento Latino Americano – LAR 141**, visando consolidar a participação do Brasil no Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional - SRVSOP.
- Aprimorar a **efetividade** da ação fiscal da Agência.
- Corrigir limitações identificadas nas normas vigentes, face ao desenvolvimento da aviação no país.

A norma deve:

- ser **ampla** e contemplar diversas situações e contextos;
- contribuir para o funcionamento **equilibrado** do mercado;
- possibilitar mecanismos que tendem a ser **mais eficientes** ao público ao qual se destina;
- garantir a **simetria da informação** para a sociedade e para os prestadores de serviço;
- estabelecer requisitos e **prever sanções** para o seu não cumprimento;
- prever elementos de **controle e fiscalização**;
- focar no serviço prestado, **independentemente** das estruturas físicas atuais;
- ser **conciliadora**, ponderando interesses.

Constatou-se considerável aumento no número de acidentes e incidentes registrados durante a **instrução de voo** nos últimos anos.



•Dados relativos ao período de 2009 a 2012, baseados em informações fornecidas pela Gerência Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional através do Boletim de Registro de Ocorrência Aeronáutica - BROA.

Aspectos Tratados

- Aplicabilidade
- Definições
- Solicitação, emissão, emenda, suspensão, revogação ou cassação de certificado de CIAC – Centro de Instrução de Aviação Civil
- Validade do certificado de CIAC
- Tipos de CIAC
- Inspeções e vistorias
- Manual de Instruções e Procedimentos (MIP)
- CIAC satélite
- CIAC estrangeiro
- Pessoal técnico-pedagógico e administrativo requerido
- Requisitos e atribuições do coordenador de instrução
- Requisitos e atribuições do assistente do coordenador de instrução
- Requisitos e limitações do instrutor
- Sistema de Garantia da Qualidade
- Registros de instrução
- Examinadores Credenciados
- **Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO**

- As propostas apresentadas de **RBAC 141** e **RBAC 147** visam preferencialmente ao estabelecimento de Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC), voltados para a formação de pessoal que efetivamente desejará atuar profissionalmente no mercado de aviação civil, ao passo que a proposta do **RBAC 140** visa o estabelecimento de Escolas de Voo (EV), voltadas para a formação e de pessoal que não pretende atuar no mercado profissional de aviação civil, mas focar-se apenas na aviação recreativa e/ou desportiva.
- Os aeroclubes poderão se certificar por qualquer dos RBAC (140, 141 e 147), dependendo do tipo de curso que queira oferecer ao mercado.

- Para um CIAC que ministre cursos sob o **RBAC 141** e deseje ministrar também cursos regidos pelo **RBAC 140** deverá atender para estes cursos os mesmos requisitos apresentados no RBAC 141, uma vez que o RBAC 141 abrange a aprovação de todos os cursos previstos no RBAC 140.
- Já as entidades regidas pelo **RBAC 140** que desejem ministrar cursos previstos no **RBAC 141** deverão receber a certificação de CIAC conforme prevê o RBAC 141, deixando assim, de operar sob as regras do RBAC 140.

Como ficam os aeroclubes com a revogação do RBHA 140?

- Os aeroclubes são instituições previstas pela Lei nº 7.565/1986 (CBA) e, como associações consideradas de utilidade pública segundo o art. 98 da referida Lei, são regidos também pela Lei nº 91/1935, pelo Decreto nº 50.517/1961 e pelos artigos 53 a 60 da Lei nº 10.406/2002 (Código Civil). Nada muda, portanto, para os aeroclubes com a revogação do RBHA 140. Após a revogação do RBHA 140, a ANAC apenas publicará oportunamente instruções suplementares a fim de explicitar como continuará dando cumprimento à Lei no que se refere ao estabelecimento e operação dos aeroclubes.

Aplicabilidade – RBAC 140

- Este Regulamento é aplicável a pessoas jurídicas que pretendam ministrar cursos destinados à formação de tripulantes de voo postulantes a uma licença, habilitação ou certificado requerido pelo RBAC 61, nas seguintes modalidades apenas:
 - (1) Piloto Privado;
 - (2) Piloto de Balão Livre;
 - (3) Piloto de Planador;
 - (4) Piloto de Aeronave Leve Esportiva;
 - (5) Piloto Rebocador de Planador;
 - (6) Piloto Lançador de Paraquedistas; e
 - (7) Piloto de Acrobacia.

Aplicabilidade – RBAC 140

- A certificação apresentada neste Regulamento não é aplicável a:
 - (1) organizações que pretendam operar segundo o RBAC 141 e RBAC 147; e
 - (2) Centros de Treinamento de Aviação Civil que operem segundo o RBAC 142 e que ofereçam cursos voltados para qualificação de tripulantes de voo, tripulantes de cabine e despachantes operacionais de voo, em proveito de operadores aéreos sob os RBHA 91, RBAC 121 e 135.

Aplicabilidade – RBAC 141

Este Regulamento é aplicável a pessoas jurídicas que pretendam ministrar cursos destinados à formação e qualificação de tripulantes de voo, tripulantes de cabine e despachantes operacionais de voo postulantes a uma licença, habilitação ou certificado requeridos pelo RBAC 61, ou RBHA 63 ou 65, incluindo:

- (1) instituições públicas ou privadas de ensino técnico de nível médio, ensino profissional e tecnológico ou ensino superior; e
- (2) órgãos da administração pública direta, autarquias e fundações autárquicas da União, Estados, Municípios e Distrito Federal.
- A certificação apresentada neste Regulamento não é aplicável a:
 - (1) organizações que pretendam operar segundo o RBAC 140; e
 - (2) Centros de Treinamento de Aviação Civil que operem segundo o RBAC 142

- implementação da certificação das organizações de instrução de aviação civil, que passarão a se chamar “Centros de Instrução de Aviação Civil” (CIAC) e passarão a receber um certificado de CIAC e Especificações de Instrução (EI);
- adoção do Manual de Instruções e Procedimentos (MIP);
- requisitos de treinamento inicial e periódico para os instrutores, conforme as atribuições a desempenhar;
- adoção de um Sistema de Garantia da Qualidade;
- adoção do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) para os CIAC que operarem aeronaves em voo; e
- previsão da metodologia de educação à distância (EaD).

Principais Diferenças

RBAC 141 – Todo CIAC deve apresentar o Manual de Instrução e Procedimentos (MIP), contendo os procedimentos, instruções e padronizações para uso de todo o pessoal do CIAC na execução de suas atividades, visando o cumprimento dos requisitos de certificação. Contêm ainda a finalidade e os objetivos da instrução, os métodos, a sequência e a padronização das diversas atividades do CIAC e os currículos de cada fase de um curso aprovado.

RBAC 140 – Não é previsto o MIP.

Principais Diferenças

- **RBAC 141** – Todo CIAC deve possuir o sistema de garantia da qualidade (SGQ), a fim de manter os níveis de cumprimento à regulamentação e aos padrões de certificação.
- **RBAC 140** – Não é prevista a apresentação de um sistema de garantia da qualidade pelas Escolas de Voo.

RBAC 140 - Quando se tratar de cursos que requeiram aeronave para instrução de voo, a Escola de Voo (EV) deve constar como operadora de pelo menos **uma aeronave** aeronavegável da mesma categoria e tipo requerida para o curso. No entanto, a EV pode ter a sua aeronave de instrução fora de operação por até 90 dias, salvo por motivo de força maior devidamente justificado e aceito pela ANAC.

RBAC 141 - o CIAC deve constar como operador de pelo menos **duas aeronaves** aeronavegáveis da mesma categoria e tipo requeridas para o curso, registradas nas categorias ADF, ADE, ADM, ADD, PIN ou PRI, de acordo com a classificação constante nas seções 47.65 e 47.67 do RBHA 47, ou disposições correspondentes que venham a substituí-las. No entanto, o CIAC pode ter reduzida a sua frota de instrução a uma aeronave por até 120 dias, salvo por motivo de força maior devidamente justificado e aceito pela ANAC.

- **RBAC 140 e 141** – as entidades certificadas que ministrem instrução prática de voo devem apresentar o plano de implantação do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional - SGSO.

- O gestor responsável do requerente ou detentor de certificado de CIAC/EV deve apresentar seu MGSO de forma a demonstrar como foram internalizados os seguintes requisitos relativos aos quatro componentes e doze elementos previstos na estrutura do SGSO da ANAC, que são:
 - (1) política e objetivos de segurança operacional:
 - (i) compromisso da administração;
 - (ii) responsabilidade da direção acerca da segurança operacional;
 - (iii) designação do pessoal chave de segurança operacional;
 - (iv) coordenação do Plano de Resposta a Emergências (PRE); e
 - (v) documentação, incluindo o MGSO e o Plano de Implantação do SGSO;

- (2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional:
 - (i) processos de identificação de perigos; e
 - (ii) processos de avaliação e mitigação dos riscos;

- (3) garantia da segurança operacional:
 - (i) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;
 - (ii) gestão de mudança; e
 - (iii) melhoria contínua do SGSO; e

- (4) promoção da segurança operacional:
 - (i) treinamento e qualificação; e
 - (ii) comunicação acerca da segurança operacional.
- O gestor responsável do requerente ou detentor de certificado de CIAC/EV deve implantar um SGSO compatível com o tamanho, natureza e complexidade das operações a serem conduzidas no(a) CIAC/EV, considerando suas EI e os perigos e riscos relacionados com suas atividades.
- O gerente de segurança operacional do CIAC/EV deve desenvolver e apresentar uma análise do faltante, realizada sobre a estrutura e os procedimentos existentes, de forma a verificar, dentre o previsto nos itens acima, quais estão presentes e funcionando no(a) CIAC/EV e quais precisam ser adequados e implantados.

- No planejamento do SGSO, o gerente de segurança operacional do(a) CIAC/EV deve considerar as seguintes etapas no desenvolvimento da proposta de sua implantação e operação:
 - (1) primeira etapa – planejamento e organização do SGSO.
 - (2) segunda etapa – implantação dos processos reativos do SGSO.
 - (3) terceira etapa – implantação dos processos preventivos e preditivos do SGSO.
 - (4) quarta etapa – garantia da segurança operacional e melhoria contínua.

- O Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional - MGSO de um(a) CIAC/EV, emitido segundo os RBAC 140 e 141, deve conter, quando aplicável, o seguinte:
- (1) identificação do(a) CIAC/EV;
- (2) descrição do ambiente operacional do(a) CIAC/EV (área de atuação e aeródromos onde opere, ou faça manutenção de suas aeronaves, ou tenha sua sede);
- (3) análise do faltante (declaração de conformidade);
- (4) plano de implantação do SGSO, refletindo os componentes/elementos existentes na empresa e a proposta em fases com cronograma de implantação do faltante;

- (5) política e objetivos de segurança operacional do(a) CIAC/EV;
- (6) GRSO desenvolvido pelo(a) CIAC/EV;
- (7) garantia de segurança operacional do(a) CIAC/EV; e
- (8) promoção da segurança operacional pelo(a) CIAC/EV.
- O gestor responsável do(a) CIAC/EV deve garantir que a documentação listada acima seja elaborada de maneira clara e inteligível.
- Uma vez elaborado ou atualizado o MGSO, o gestor responsável do requerente ou detentor de certificado de CIAC/EV deve aprová-lo e encaminhá-lo para a ANAC, visando obter sua aceitação.

- Nos casos em que o MGSO apresentado não seja aceito, a ANAC recomendará as ações corretivas necessárias à sua adequação, de acordo com o estabelecido nestes Regulamentos, assim como estabelecerá os prazos para o cumprimento destas ações.
- A confirmação da aceitação do MGSO ocorre quando do recebimento, por parte do gestor responsável do requerente ou detentor de certificado de CIAC/EV, do respectivo documento de aceitação emitido pela ANAC.
- Uma cópia do documento de aceitação deve ser anexada em cada exemplar do MGSO distribuído pelo(a) CIAC/EV.

- Uma vez aceito pela ANAC, através do documento de aceitação, o MGSO terá prazo de validade indeterminado.
- O documento de aceitação do MGSO pode ser revogado, suspenso ou cassado em caso de não cumprimento de requisitos, recomendações, correções e/ou prazos estabelecidos.
- O gestor responsável do(a) CIAC/EV deve garantir que o MGSO seja alterado, quando necessário, de forma a manter-se sempre atualizado.

- O MGSO e todas as emendas posteriores devem ser enviados à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, para serem analisados e aceitos.
- Após a aceitação das atualizações, emendas e/ou revisões, o requerente ou detentor de certificado de CIAC/EV deve enviar nova cópia física e digital do MGSO, aprovado por seu gerente de segurança operacional e por seu gestor responsável.
- O gestor responsável do(a) CIAC/EV deve manter um controle das atualizações, emendas e/ou revisões de seu MGSO.
- O gestor responsável do(a) CIAC/EV deve divulgar como está estruturado seu SGSO, contido no MGSO, a todos os setores e pessoal do(a) CIAC/EV.

- O detentor de certificado de CIAC/EV deve desenvolver e manter um PRE, com as atividades de garantia de segurança operacional, processos formais de resposta a emergências, a menos que esteja obrigado a implantar algum outro sistema de gerenciamento de emergências de acordo com o estabelecido em regulamento específico da ANAC.
- O detentor de certificado de CIAC/EV deve descrever os procedimentos a serem executados quando for acionado o PRE, além das responsabilidades, ações e funções de cada um dos funcionários envolvidos no gerenciamento de emergências.
- Quando o detentor de certificado de CIAC/EV operar em aeródromo cadastrado na ANAC, deve compatibilizar seu PRE com o PLEM desenvolvido pelo operador do aeródromo.

- As instituições sujeitas ao RBHA **140 e 141** com autorização de funcionamento e/ou homologações de curso emitidas sob o RBHA 141 devem solicitar sua certificação segundo os novos regulamentos até o vencimento de suas respectivas portarias de autorização de funcionamento e/ou das homologações de curso (o que vencer primeiro). Neste ato, tanto a autorização de funcionamento da entidade como a homologação de curso(s), mesmo vencendo em datas distintas, passarão por um único processo de certificação.

Calendário de transição

- Durante o processo de certificação a ANAC prorrogará a validade das referidas portarias, desde que a instituição tenha requerido a certificação com antecedência mínima de **120 dias** do vencimento e que após esse período o processo de certificação ainda não tiver sido concluído pela ANAC, de modo que haja tempo hábil para a instituição se certificar como CIAC/EV segundo os respectivos Regulamentos.
- Os processos de solicitação ou de renovação de autorização de funcionamento e/ou homologação de curso(s) protocolados até a data da publicação dos novos regulamentos poderão ser finalizados segundo as regras constantes no RBHA 141.

Nacionais:

- **Decreto nº 21.713/1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional**, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945.
- **Lei nº 7565/1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm.
- **Lei nº 11.182/2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.**
- **Lei nº 91/1935. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional**, de 28 de agosto de 1935. Disponível em: [_http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1930-1949/L0091.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1930-1949/L0091.htm).
- **Lei nº 50.517/1961. Regulamenta a Lei nº 91, de 28 de agosto de 1935, que dispõe sobre a declaração de utilidade pública.** Disponível em: [_http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D50517.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D50517.htm).

- **Lei nº 10.406/2002. Institui o Código Civil.** Disponível em: [_http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm).
- **Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009.** Disponível em: [_http://www2.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/RA2009-0106.pdf](http://www2.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/RA2009-0106.pdf).

Internacionais:

- **ICAO – Annex 1. Personnel Licensing**, 11ª. ed, julho/2011;
- **ICAO – DOC 9841. AN/456. Manual on the Approval of Flight Crew Training Organizations**, Segunda Edición, 2012.
- **ICAO - LAR 141, Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil, para formación de tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina y despachadores de vuelo**, Primera Edición, Enmienda 2, Marzo 2012.

Obrigada!

Superintendência de Segurança Operacional
GPEL Centros de Treinamento/Escolas/Exames
escolasdeaviacao@anac.gov.br
(21) 3501-5565