



INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, I.P.

CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA • PORTUGAL

INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Aeroporto da Portela / 1749-034 Lisboa
Telefone: 218423502 / Fax: 218410612
E-mail: ais@inac.pt
Telex: 12 120 – AERCIV P / AFTN - LPPTYAYI

CIA N.º: **22/2009**

DATA: 30 de Outubro de 2009

ASSUNTO: **Inspeções de Segurança a Aeronaves Estrangeiras na Placa de Estacionamento - SAFA**

1. OBJECTIVO

A presente Circular tem por objectivo fornecer, aos operadores de aeronaves inspeccionadas e às autoridades aeronáuticas que os supervisionam, informação sobre o programa de inspeções de aeronaves estrangeiras na placa de estacionamento SAFA (*'Safety Assessment of Foreign Aircraft'*) e sobre as funções a desempenhar pelo operador inspeccionado e pela autoridade aeronáutica.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

2.1 Em 1996 a ECAC (*'European Civil Aviation Conference'*) estabeleceu um programa de inspeções na placa de estacionamento para poder determinar o cumprimento, por parte de aeronaves estrangeiras, dos referenciais de segurança aplicáveis definidos pela ICAO (*'International Civil Aviation*

Organization'). Este programa voluntário tornou-se obrigatório para todos os Estados Membros da União Europeia desde Abril de 2006.

A Directiva 2004/36/EC do Parlamento Europeu, transposta para o ordenamento jurídico nacional pelo DL 40/2006 de 21 de Fevereiro, sobre a segurança de aeronaves de países terceiros que utilizam aeroportos comunitários define a obrigação de o Estado Membro inspeccionar as aeronaves de países terceiros (aeronaves que não são usadas ou operadas sob controlo de uma autoridade aeronáutica de um Estado Membro) que se suspeitem de não estarem em conformidade com os referenciais de segurança internacionais.

Adicionalmente a esta obrigação, os Estados Membros podem inspeccionar aeronaves europeias e outras aeronaves no âmbito de um procedimento '*spot-check*' sem existirem suspeitas de não cumprimento dos requisitos.

O Anexo a esta Directiva foi revisto pela Directiva da Comissão 2008/49/CE, transposta para o ordenamento jurídico nacional pelo DL 239/2008 de 15 de Dezembro. As obrigações definidas por esta Directiva dizem apenas respeito aos 27 Estados Membros. No entanto, a EASA (*European Aviation Safety Agency*) assinou protocolos de cooperação com 15 Estados ECAC envolvendo-os no programa SAFA. Os Estados Membros e os Estados ECAC são os Estados Participantes SAFA ¹.

2.2 Os Estados Participantes escolhem que aeronaves devem ser inspeccionadas. Além da obrigação que aeronaves, suspeitas de não cumprirem os requisitos internacionais de segurança, sejam inspeccionadas, a maioria dos Estados Participantes realiza inspecções de forma aleatória, entre todas as aeronaves de matrícula estrangeira que utilizam aeroportos internacionais.

¹ Os 42 Estados Participantes no Programa SAFA da CE são: Albânia, Arménia, Áustria, Azerbaijão, Bélgica, Bósnia e Herzegovina, Bulgária, Croácia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estónia, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Islândia, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Moldova, Mónaco, Holanda, Noruega, Polónia, Portugal, Republica da Geórgia, Roménia, Servia e Montenegro, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Suécia, Suíça, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Turquia, Ucrânia, Reino Unido.

3. INSPECÇÃO SAFA

3.1 Itens Inspeccionados

Durante a inspecção de placa SAFA é utilizado um '*checklist*' de 54 itens. A política da inspecção SAFA é nunca atrasar uma aeronave excepto por razões de segurança. Consequentemente, como o tempo entre a chegada e a partida ('*turnaround time*') pode não ser suficiente para percorrer a totalidade do '*checklist*', nem todos os 54 itens têm de ser inspeccionados. Alguns itens mais comuns a serem inspeccionados são:

- Licenças dos pilotos;
- Procedimentos e Manuais que devem ser transportados no *cockpit*;
- Cumprimento dos referidos procedimentos pelas tripulações de voo e de cabine;
- Equipamento de segurança no '*cockpit*' e na cabine;
- Carga transportada na aeronave (incluindo o transporte de mercadorias perigosas);
- Condição técnica da aeronave;

As inspecções realizadas pelos Estados Participantes seguem um procedimento comum e são posteriormente reportadas através da sua inserção na base de dados SAFA centralizada da EASA. De notar, que as inspecções SAFA estão limitadas a avaliações que possam ser feitas no local da placa de estacionamento, pelo que não substituem uma supervisão regular da aeronave. As inspecções SAFA não garantem a aeronavegabilidade de uma aeronave específica.

3.2 Certificado da Inspeção SAFA

O Anexo à Directiva da Comissão 2008/49/CE obriga os Estados Membros a entregar à tripulação (tipicamente o Comandante da aeronave) ou em alternativa ao representante do operador, um comprovativo da realização da inspecção

SAFA (*'Proof of Inspection Form'*) quando a inspeção estiver finalizada. Este certificado contém os contactos do Estado Participante, os detalhes operacionais do voo, os itens inspeccionados e as possíveis não-conformidades. O inspector deve requerer ao Comandante que assine a cópia do Certificado da Inspeção SAFA. Tal assinatura é apenas para confirmar que o formulário foi entregue à tripulação e de forma alguma a assinatura do Comandante certifica que este concorda com as não-conformidades. A informação contida no Certificado da Inspeção SAFA pode sofrer alterações após entrada na base de dados, como resultado de verificações de qualidade às não-conformidades e tal pode conduzir a uma revisão, cancelamento ou re-categorização das não-conformidades.

3.3 Não-Conformidades e Acções de Seguimento

As não-conformidades encontradas durante a inspeção são categorizadas de acordo com a magnitude do desvio em relação ao requisito e à influência que tem na segurança o seu não cumprimento. Desvios menores (categoria 1) são reportados ao Comandante. Se na inspeção se identificam um ou mais desvios significantes em relação às normas de segurança (categoria 2), estes serão também reportados ao Operador e à sua Autoridade Aeronáutica de supervisão. Quando o não cumprimento dos requisitos tem um impacto grande na segurança (categoria 3), espera-se que a tripulação corrija tais desvios antes de a aeronave descolar. Informação relevante, mas que não consista numa deficiência (por exemplo, não existência de lanternas a bordo, contudo o voo inspeccionado é um voo diurno) pode ser reportado como categoria "G" (observação geral).

4. PROCESSO DE SEGUIMENTO

4.1 Os intervenientes envolvidos num processo SAFA são o Estado de Inspeção, o Operador, o Estado do Operador e o Estado de Registo (se diferente do Estado do Operador). Estas organizações desempenham papéis importantes no processo de seguimento após a inspeção SAFA ser realizada:

1. O Inspector SAFA informa o Comandante e entrega o Certificado de Inspeção SAFA;
2. O Inspector requer ao Comandante a assinatura do Certificado da Inspeção SAFA;
3. No caso de existirem não-conformidades de categoria 2 ou 3, uma comunicação escrita é enviada ao Operador e à respectiva Autoridade Aeronáutica de supervisão;
4. É requerido ao Operador que responda à comunicação escrita com um plano de acção que vise objectivamente a correcção das deficiências;
5. À Autoridade Aeronáutica que assegura a supervisão do Operador (e/ou a aeronavegabilidade da aeronave) pode ser pedida confirmação em como concorda com as acções correctivas planeadas;
6. As não-conformidades são consideradas encerradas pelo Estado de Inspeção quando as deficiências forem satisfatoriamente corrigidas ou justificadas;
7. Inspeções subsequentes realizadas por qualquer Estado Participante podem ocorrer com o objectivo de verificar a correcção das deficiências.

4.2 Acção do Operador

4.2.1 Se tal for requisitado pelo Estado de Inspeção, o Operador tem de providenciar informação sobre as acções correctivas às deficiências encontradas. Tais acções correctivas devem incluir uma análise das causas (*'Root Cause Analysis'*) e podem consistir em qualquer acção levada a cabo ou planeada para corrigir as deficiências e/ou, ainda, acções para prevenir/limitar a recorrência futura da deficiência. A falha no envio da informação apropriada no prazo aceitável pode ser considerada uma indicação de falta de capacidade e/ou de vontade para corrigir ou justificar as deficiências na segurança (tal como referido no Anexo do Regulamento da Comissão 2111/2005).

4.2.2 O Operador deverá enviar à Autoridade Aeronáutica de supervisão, ou seja ao INAC, cópia do Certificado da Inspeção SAFA entregue pelo Estado de Inspeção, de forma expedita pelos meios ao seu alcance, utilizando para tal o endereço de *e-mail*: safa@inac.pt .

4.2.3 Os Estados de Inspeção são responsáveis pelo desempenho das inspeções. No caso de existirem questões resultantes de uma inspeção, o Operador deve contactar o Estado de Inspeção directamente. Os contactos do Estado de Inspeção podem ser encontrados no Certificado da Inspeção SAFA entregue ao Comandante, à tripulação ou ao representante do Operador. Informação genérica sobre o programa SAFA pode ser encontrada no portal da EASA em http://www.easa.europa.eu/ws_prod/s/s_safa.php .

4.3 Acção da Autoridade Aeronáutica do Estado do Operador

A Autoridade Aeronáutica do Estado do Operador pode usar os resultados da inspeção SAFA como informação adicional para as suas actividades de supervisão. Por essa razão, o relatório de qualquer inspeção que levante não-conformidades de categoria 2 (significativas) e/ou de categoria 3 (graves) é enviado para a Autoridade Aeronáutica do Estado do Operador e/ou para a Autoridade Aeronáutica do Estado de Registo, nos casos em que esta não tenha celebrado um acordo de transferência de responsabilidades ao abrigo do artigo 83bis da Convenção. Em certos casos, por exemplo, na existência de não-conformidades numerosas, repetitivas ou sérias, o Estado de Inspeção pode requerer à Autoridade Aeronáutica do Estado do Operador que confirme se está satisfeita com as acções correctivas executadas e/ou planeadas pelo operador. A falha no envio da informação apropriada no prazo aceitável pode ser considerada uma indicação de falta de capacidade e/ou de vontade para corrigir ou justificar as deficiências na segurança (tal como referido no Anexo do Regulamento da Comissão 2111/2005).

5. ANÁLISE DA BASE DE DADOS

Toda a informação que seja reportada é armazenada centralmente numa base de dados informatizada, programada e administrada pela EASA. A base de dados também contém informação suplementar, tal como listas de acções executadas após uma inspecção que tenha revelado não cumprimento dos requisitos.

A informação contida nesta base de dados é revista e analisada pela EASA regularmente. A Comissão Europeia e os Estados Participantes são informados dos resultados da análise e são avisados sobre quaisquer potenciais riscos para a segurança que sejam identificados.

O VOGAL DO CONSELHO DIRECTIVO



Anacleto Santos