

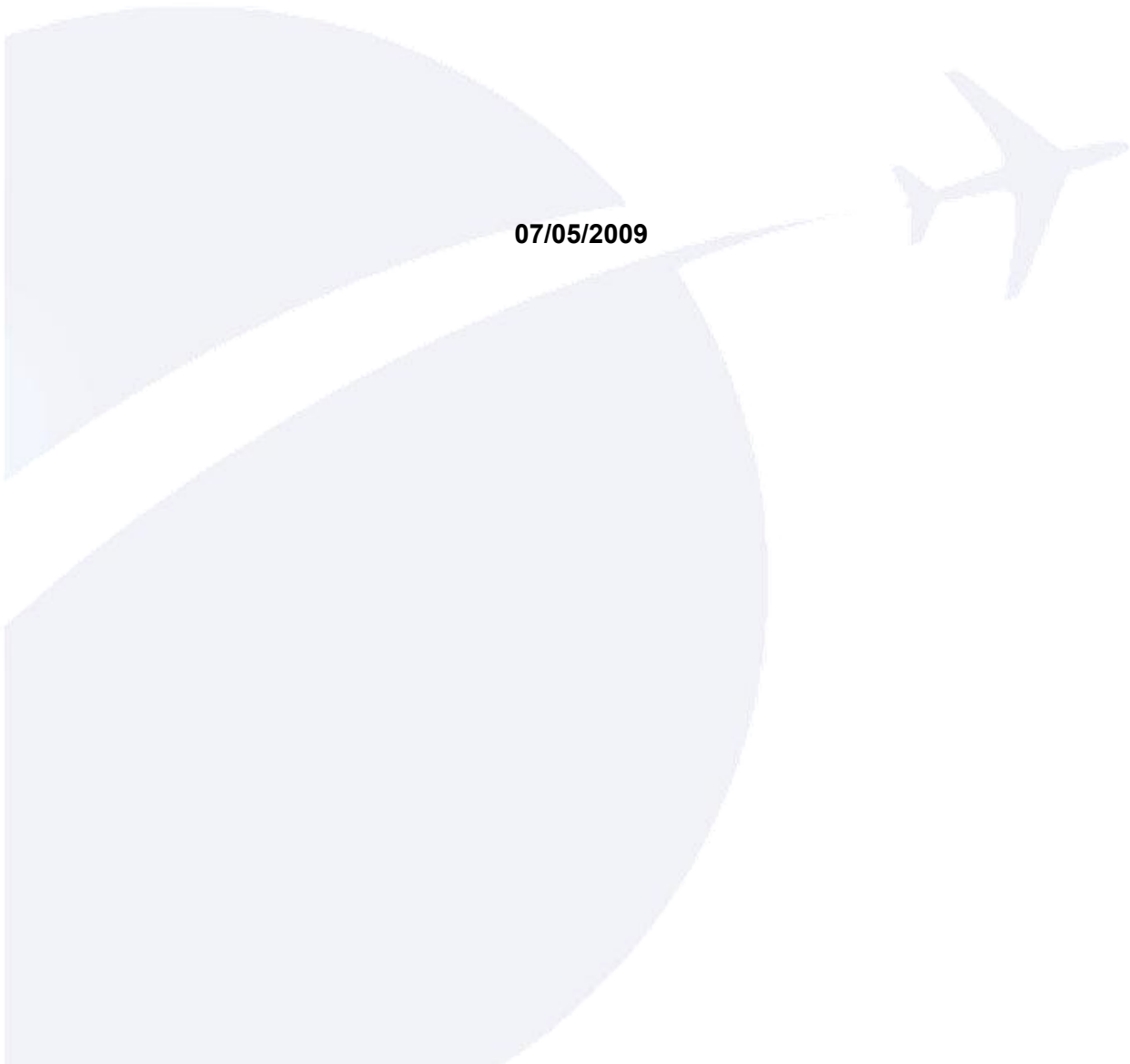


**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE SEGURANÇA
OPERACIONAL – SSO**

**PROGRAMA DE INSPEÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL
EM RAMPA**

PISOR

07/05/2009



A Superintendência de Segurança Operacional – SSO, em coordenação com a Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, gerencia um Programa de Inspeções de Segurança Operacional em Rampa (PISOR), de abrangência nacional, com o objetivo de estabelecer os procedimentos que representem um guia harmonizado e padronizado para a realização de inspeções em rampa em aeronaves nacionais e estrangeiras nos aeroportos brasileiros por parte dos INSPAC de Operações, de Licenças de Pessoal e de Aeronavegabilidade da ANAC e das Gerências Regionais visando garantir e manter um nível elevado e uniforme de Segurança Operacional da aviação civil no Brasil.

Mudanças na indústria da aviação, na legislação nacional ou internacional, nos RBAC/RBHA, nas políticas da ANAC e no Regimento Interno da ANAC são motivos para uma revisão do PISOR.

O Superintendente de Segurança Operacional - SSO, em coordenação com a Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, é o responsável por aprovar todas as revisões do PISOR.

Sugestões de revisão devem ser encaminhadas à SSO, com as respectivas justificativas, para serem analisadas em coordenação com os setores afetos. Servidores em todos os níveis da SSO, SAR e Gerências Regionais estão encorajados a fornecer sugestões para revisões deste Programa.

Dúvidas, informações adicionais, formas de contato, formulários e outros documentos podem ser obtidos na página da internet www.anac.gov.br/anac/sso.asp.

Aprovo

CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO
Superintendente de Segurança Operacional

CONTROLE DE EMENDAS

EMENDA		DATA DA INSERÇÃO	INSERIDA POR	RESUMO DAS ALTERAÇÕES INSERIDAS
Nº	DATA			
Orig.	24 abril 2009	– x –	– x –	– x –
01	07 maio 2009	– x –	– x –	83 bis
02				
03				
04				
05				
06				
07				
08				
09				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				

ÍNDICE

1. Dos Antecedentes	1
2. Das Definições	2
3. Das Abreviaturas	2
4. Dos objetivos	3
5. Da Abrangência do Programa	3
6. Das Responsabilidades	4
7. Dos Procedimentos Gerais	5
8. Das Áreas De Atuação da Inspeção em rampa	8
9. Da Preparação da Inspeção	9
10. Da Execução da Inspeção	9
11. Dos Procedimentos e Práticas Específicas de Inspeção em rampa	11
12. Dos Documentos da Inspeção	17
13. Dos Resultados	18
14. Das orientações de execução de inspeção em rampa utilizando a LMVIR	19
Anexo 1 - Lista Mestra de Verificação de Inspeção em rampa (LMVIR)	28
Anexo 2 - Guia Para a Classificação de Não Conformidades em Inspeção em Rampa	29
Anexo 3 - Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA)	40

1. Dos Antecedentes

- 1.1. Na aviação civil moderna os acidentes e incidentes cada vez mais estão relacionados com motivos organizacionais, assim é fundamental que os operadores aéreos continuamente monitorem e avaliem suas operações e procedimentos implementados buscando ações preditivas de gerenciamento de risco. Entretanto, a fiscalização presencial dos inspetores da autoridade de aviação civil supervisora é um atividade que complementa as ações e procedimentos das empresas na busca de perigos visando à mitigação dos riscos. Desta forma, há a necessidade de se manter uma posição ativa de fiscalização desenvolvendo uma estratégia de otimização de esforços para aumentar a segurança dos usuários da aviação civil que viajam de avião ou vivem perto de aeroportos. A ANAC, então, verificou a necessidade de intensificar uma atividade típica da autoridade de aviação civil e implementar um programa de inspeções em rampa em aeronaves nacionais e estrangeiras nos aeroportos brasileiros.
- 1.2. A Organização de Aviação Civil Internacional - OACI observa a necessidade dos Estados de exercerem a vigilância de todas as operações de aeronaves, incluindo as estrangeiras dentro de seu território, com base no Artigo 16 da Convenção de Chicago, e de que adotem as medidas que resultem necessárias em prol da segurança operacional.
- 1.3. Além disso, a OACI reconhece que, através de economias de escala e a promoção da uniformidade à maior escala, a transparência e o intercâmbio de informações sobre a segurança é um dos princípios fundamentais de um sistema de transporte seguro. Desta forma, insta todos os Estados contratantes a compartilhar informações críticas sobre segurança operacional.
- 1.4. A Junta Geral do Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança da América Latina (SRVSOP) aprovou para a Região a implementação de um Programa de Intercâmbio de Dados de Inspeções em rampa (IDISR) para o qual a ANAC está colaborando.
- 1.5. Também, muitos Estados em outras Regiões estão estabelecendo programas de inspeção em rampa de aeronaves estrangeiras em seus territórios visando uma padronização internacional desta atividade e o intercâmbio de dados e informações de segurança operacional, como por exemplo, o Programa Intercâmbio de Dados e Informações de Segurança operacional - IASDEX da Administração Federal Norte Americana (FAA) estabelecido em conjunto com outras Autoridades de Aviação Civil e o Programa de Avaliação da Segurança Operacional de Aeronaves Estrangeiras (SAFA) de Autoridade Europeia de Aviação Civil (EASA).

2. Das Definições

2.1. Inspeção em rampa - Inspeção realizada em uma aeronave com matrícula brasileira ou estrangeira, de uma empresa de transporte aéreo regular ou não regular ou de um operador privado, com objetivo de comprovar o cumprimento dos requisitos e procedimentos estabelecidos pela autoridade de aviação civil, enquanto os membros da tripulação e a aeronave estão em solo.

3. Das Abreviaturas

APU	Unidade Auxiliar de Potência.
ACR	Ações Corretivas Retardadas
CDL	Lista de Desvio de Configuração.
GIASO	Gerenciador de Inspeções de Aeronavegabilidade e de Segurança Operacional
FAA	Administração de Aviação Civil dos Estados Unidos.
SAFA	Programa para a avaliação da segurança operacional de aeronaves estrangeiras (EASA).
FOD	Dano por Objeto Estranho.
INSPAC	Inspetor de Aviação Civil.
MEL	Lista de Equipamentos Mínimos.
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional.
OTP	Ordem Técnica Padrão
PA	Sistema de Informação ao Passageiro.
PBE	Equipamento de Proteção de Respiração.
SARPS	Padrões e Práticas Recomendadas dos Anexos da Convenção de Chicago.

4. Dos Objetivos

4.1. O Objetivo deste Programa é:

4.1.1. Estabelecer os procedimentos que representem um guia harmonizado e padronizado para a realização de inspeções em rampa em aeronaves nacionais e estrangeiras nos aeroportos brasileiros por parte dos INSPAC de Operações, de Licenças de Pessoal e de Aeronavegabilidade da ANAC e das Gerências Regionais, visando garantir e manter um nível elevado e uniforme de Segurança Operacional da aviação civil no Brasil.

4.1.2. Obter as informações que possam ser importantes para revelar deficiências que representem um risco para a segurança operacional da aviação civil que serão reunidas no Banco de Dados do Gerenciador de Inspeções de Aeronavegabilidade e de Segurança Operacional - GIASO para permitir o levantamento estatístico de indicadores de segurança operacional.

4.2. O objetivo da inspeção em rampa é propiciar aos inspetores a oportunidade de avaliar uma operação de uma aeronave, somente e enquanto os membros da tripulação e a aeronave estão em solo. Uma inspeção em rampa é um método efetivo para se avaliar a capacidade do operador de preparar tanto a tripulação quanto a aeronave para um voo a ser conduzido. Também, quando uma inspeção em rampa for conduzida após a conclusão de um voo, esta é um método efetivo para se determinar se uma aeronave e uma tripulação foram adequadamente preparadas para o voo, assim como para avaliar os procedimentos de pós-voo e/ou de tempo de solo (*turnaround*) e o cumprimento da tripulação e do pessoal de solo com esses procedimentos. As inspeções em rampa permitem aos inspetores observar e avaliar os métodos e procedimentos rotineiros usados pelo pessoal do operador, no período imediatamente antes ou após um voo, para determinar a conformidade com regulamentos e práticas operacionais seguras.

5. Da Abrangência do Programa

5.1. O programa envolve os procedimentos para a execução da atividade de inspeções em rampa em aeronaves nacionais e estrangeiras operando nos aeroportos brasileiros.

5.2. As atividades podem ser programadas enfocando uma região do País, um aeroporto específico, uma empresa aérea, um tipo de aeronave.

5.3. Ficam excluídas do âmbito de aplicação do presente Programa as aeronaves de Estado, tal como definidas na Convenção de Chicago.

5.4. As inspeções poderão ser intensificadas no caso de aeronaves nas quais já tenham sido anteriormente e por diversas vezes detectadas deficiências ou de aeronaves pertencentes a companhias aéreas cujas aeronaves tenham freqüentemente atraído as atenções.

6. Das Responsabilidades

6.1. A Superintendência de Segurança Operacional deve, em coordenação com a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), gerenciar as atividades de inspeção em rampa de acordo com os procedimentos deste Programas e manter o GIASO como o único banco de dados brasileiro de intercâmbio, de avaliação e de estatísticas das informações obtidas das inspeções em rampa.

6.2. Visando ao intercâmbio de dados de inspeção em rampa de aeronaves estrangeiras matriculadas nos Estados Membros do Sistema Regional para a Vigilância da Segurança Operacional da América Latina (SRVSOP), a SSO, em coordenação com a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), irá orientar ao inspetor líder quanto ao intercambio de informações no bando de dados do Programa de Intercâmbio de Dados de Inspeções em rampa (IDISR).

6.3. Os setores responsáveis pela fiscalização de segurança operacional nas áreas de aeronavegabilidade continuada, de operações e de licenças de pessoal da SAR, SSO e Gerências Regionais, devem:

6.3.1. Manter um Plano de Inspeções em Rampa contínuo, definindo, caso necessário, as aeronaves ou os operadores nacionais e estrangeiros a serem inspecionados, que deve estar considerado no Plano Anual de Vigilância (PAV);

6.3.2. Definir a composição da equipe de inspeção em rampa, que poderá ser multidisciplinar envolvendo INSPAC de Operações, de Licenças de Pessoal e de Aeronavegabilidade;

6.3.3. Informar à Gerência Regional da área onde serão realizadas as inspeções em rampa, para que seja dada ciência aos superintendentes dos aeroportos incluídos no roteiro da missão;

6.3.4. Fazer com que seja preparado e preenchido pelo INSPAC líder, o Relatório Técnico e a Lista Mestre de Verificação do GIASO;

6.3.5. Remeter os resultados encontrados nas inspeções às outras Superintendências da ANAC ou Gerências Regionais, caso tenham sido detectadas irregularidades relevantes concernentes relacionadas com as suas incumbências;

6.3.6. Disponibilizar e fornecer os relatórios e dados pertinentes às inspeções em rampa anteriores, Manuais de Empresa e Especificações Operativas aprovadas/aceitas ao INSPAC Líder da equipe de inspeção;

6.3.7. Disponibilizar e fornecer os dados pertinentes às habilitações de tripulantes técnicos ao INSPAC Líder ou ao INSPAC Habilitação designado para compor a equipe de inspeção;

6.3.8. Tomar as providências cabíveis no processamento dos casos de irregularidades constatadas durante a inspeção, dentro da abrangência de suas responsabilidades de fiscalização;

6.3.9. Manter uma listagem atualizada com as marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves já inspecionadas, incluindo: local de inspeção, operador e data da inspeção. O GIASO pode ser utilizado para manter essa listagem.

6.4. O INSPAC líder deve:

6.4.1. Liderar uma equipe de inspeção em rampa de acordo com os procedimentos definidos neste Programa e na IAC 3140:

- verificar e analisar relatórios de inspeções em rampa anteriores e outros documentos emitidos pela autoridade de aviação civil competente;
- definir os requisitos aplicáveis dos RBAC/RBHA;
- definir e cumprir as diretrizes da inspeção em rampa;
- planejar a inspeção em rampa, preparar os documentos de trabalho e instruir a equipe, distribuindo as atividades;
- analisar criticamente os manuais de procedimentos requeridos pelo RBHA aplicável do operador a ser inspecionado, em especial, os procedimentos utilizados nas bases de linha;
- relatar imediatamente ao comandante da aeronave todas as não conformidades; e
- relatar os resultados da inspeção em rampa de maneira clara, conclusiva e sem atraso indevido.

6.4.2. Consolidar e apresentar o Relatório Técnico e a Lista Mestra de Verificação de Inspeção em rampa (LMVIR), incluído a inserção das informações do relatório no GIASO.

6.5. Os Inspetores designados para a equipe de inspeção em rampa devem:

6.5.1. Realizar a inspeção de acordo com os procedimentos estabelecidos neste Programa;

6.5.2. Preparar e inserir no GIASO a parte do Relatório Técnico e da Lista Mestra de Verificação de Inspeção em rampa sob sua responsabilidade.

7. Dos Procedimentos Gerais

7.1. Inspeção em rampa é uma das diversas atividades de fiscalização (ou vigilância contínua) de segurança operacional realizada em uma aeronave, com objetivo de comprovar o cumprimento dos requisitos regulamentares aplicáveis, assim como, dos procedimentos operacionais aceitos do operador da aeronave. Entretanto, em função das evidências tipicamente disponíveis durante a permanência de uma aeronave no solo, a abrangência dessa inspeção fica limitada.

7.2. A inspeção será tão completa quanto possível tendo em conta o tempo e os recursos disponíveis. Isso significa que, se apenas se dispuser de um período de tempo ou de recursos reduzidos, não poderão ser verificados todos os elementos da Lista Mestra de Verificação de Inspeção em rampa, mas um número reduzido. Os elementos a inspecionar devem ser selecionados de acordo a abrangência definida para a inspeção.

7.3. Os inspetores devem identificar-se ao comandante da aeronave ou, na sua ausência, a um membro da tripulação de vôo ou ao mais alto representante do operador antes de dar início à parte da inspeção efetuada a bordo. Quando não for possível informar um representante do operador ou quando tal representante não estiver presente na aeronave ou perto dela, o princípio geral a aplicar

será o da não realização da inspeção. Em circunstâncias especiais, pode decidir-se efetuar a inspeção em rampa, mas esta limitar-se-á a uma verificação visual do exterior da aeronave.

7.4. Devido aos conceitos de aeródromo central (hub) e de distribuição, muitas aeronaves têm menos do que uma hora de tempo em solo. Para assegurar que a inspeção seja executada adequadamente, se recomenda que de acordo com a abrangência da inspeção em uma aeronave, dois inspetores aeronavegabilidade executem as inspeções externa e interna da aeronave.

7.5. As atividades de inspeção devem ser feitas em um intervalo de tempo que não atrase ou interfira no embarque ou desembarque de passageiros ou impeça a manutenção, o reabastecimento, ou o fornecimento de produtos de comissária à aeronave.

7.6. Uma inspeção em rampa não pode causar um atraso injustificável na partida da aeronave inspecionada. São causas justificáveis de atraso, entre outras, dúvidas relativas à preparação do voo, à aeronavegabilidade da aeronave ou a quaisquer matérias diretamente relacionadas com a segurança operacional da aeronave e dos seus ocupantes.

7.7. Somente os Inspectores de Aviação Civil (INSPAC) designados como inspetores de operações, aeronavegabilidade e licenças de pessoal estão autorizados a realizar inspeção em rampa em aeronave nacional ou estrangeira, conforme este Programa, e desde que demonstrem em instrução em serviço (OJT) ter adequado conhecimento dos procedimentos deste Programa.

7.8. A equipe de inspeção em rampa deve ser definida em função da abrangência desejada para a inspeção, considerando quais as áreas de atuação serão observadas, podendo ser composta de um ou mais INSPAC Aeronavegabilidade, INSPAC Operações e INSPAC Licenças de Pessoal, sendo que, todos os inspetores deverão estar devidamente designados para exercer as atividades da inspeção em rampa;

7.9. Um inspetor que não tenha participado de uma inspeção em rampa em um período de 12 meses deverá demonstrar estar atualizado com as práticas e procedimentos desse tipo de inspeção em instrução em serviço (OJT). As instruções em serviço (OJT) deverão ser realizadas de acordo com os procedimentos definidos nos programas de capacitação de inspetores da SSO e da SAR.

7.10. Para a realização de inspeções em rampa em aeronaves estrangeiras, a equipe deve ser composta de inspetores que compreendam as diferenças entre as típicas abrangências de inspeções em rampa em aeronaves nacionais e as inspeções em aeronaves estrangeiras e que possuam comprovadamente competência adequada:

- a. Nos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPS), constantes dos Anexos 1, 6 e 8 da Convenção de Chicago;
- b. Nas diferenças entre os SARPs e os requisitos dos RBAC/RBHA;
- c. Em lidar com as dificuldades da língua estrangeiras e as diferenças culturas;
- d. No conhecimento da jurisdição aplicável à ANAC sobre aeronave estrangeira; e
- e. Nos SARPS do Anexo 8 relativos à retenção de aeronave estrangeira, para quando forem observadas evidências que possam influenciar na segurança operacional (não conformidades classificadas como Categoria 2 e 3).

- 7.11. Deve haver pelo menos uma pessoa na equipe com proficiência em língua inglesa para a realização de inspeções em rampa em aeronaves estrangeiras.
- 7.12. Uma inspeção em rampa em aeronaves estrangeiras deve ser realizada de acordo com a Lista Mestra de Verificação de Inspeção em Rampa (LMVIR), sendo que os requisitos a serem medidos não são os dos RBAC/RBHA e sim os da Convenção de Chicago, em especial o Artigo 83bis, se aplicável, e os Padrões e Práticas Recomendadas dos seus Anexos 1, 6 e 8.
- 7.13. A credencial de INSPAC identifica um Inspetor de Aviação Civil INSPAC no exercício da atividade de fiscalização nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Quando em serviço, o INSPAC tem livre acesso às aeronaves civis em território brasileiro e às aeronaves civis brasileiras em qualquer parte, bem como às instalações e documentos de todas as empresas e entidades ligadas à aviação civil e a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, exceto nos locais restritos a repartições de outros Ministérios. Aplicam-se ao INSPAC os artigos do Código Penal:
- Art. 330. Desobedecer à ordem legal de funcionário público.
 - Art. 331. Desacatar funcionário público no exercício da função ou em razão dele.
- 7.14. A fim de possibilitar o adequado cumprimento da inspeção, o acesso à aeronave e seus compartimentos deve ser facilitado pelo operador, bem como aos locais em que estejam situados os setores encarregados do despacho e acompanhamento de vôo, próprios ou contratados.
- 7.15. Os tripulantes em serviço a bordo da aeronave e demais funcionários técnicos envolvidos em sua operação (mecânicos, inspetores e despachantes de vôo) devem estar munidos dos comprovantes de sua habilitação quando em serviço, para consulta pelo INSPAC. Para tanto os operadores devem providenciar a divulgação deste Programa entre seus funcionários.
- 7.16. Caso discrepâncias sejam detectadas, o INSPAC Líder informará ao comandante da aeronave, a quem caberá providenciar sua correção adequada, de modo que sejam restabelecidas as condições de aeronavegabilidade da aeronave, ou o cumprimento dos procedimentos operacionais aprovados pela autoridade de aviação civil, conforme previsto no Manual da Empresa, de forma a manter a segurança das operações de transporte aéreo nos termos requeridos pela legislação em vigor.
- 7.17. A inspeção em rampa é uma oportunidade para o INSPAC verificar também o cumprimento de prazos concedidos aos operadores, novas Diretrizes de Aeronavegabilidade (DA) aplicáveis à aeronave, e que revisões e novos requisitos regulamentares estão sendo observados.
- 7.18. Exigências de caráter técnico mandatório emitidas pela ANAC poderão ser examinadas “in loco” e, neste caso, caberá ao setor emitente prover os dados técnicos necessários ao INSPAC Líder, para seu conhecimento e avaliação da possibilidade de ser cumprida adequadamente a tarefa adicional, observadas sempre a limitação de tempo disponível para o cumprimento da inspeção como um todo.
- 7.19. É importante que os INSPAC familiarizem-se com o tipo de aeronave a ser inspecionada antes de executarem a inspeção.

8. Das Áreas De Atuação da Inspeção em rampa

8.1. Existem cinco áreas gerais de inspeção que podem ser observadas e avaliadas durante inspeções em rampa. São elas:

- Tripulação
- Operações de Estação de Linha
- Aeronave
- Serviços e Manutenção
- Atividade e condição do portão de embarque e da rampa

8.2. A área de inspeção “Tripulação” refere-se à avaliação da preparação da tripulação para vôo e cumprimento com procedimentos pós-vôo. Essa área inclui avaliações dos manuais da tripulação e qualquer outro equipamento de vôo requerido, o planejamento de vôo da tripulação, habilitações de aeronautas e certificados de capacidade física, disposição e arranjo da documentação para a tripulação, e outros itens relativos às responsabilidades da tripulação.

8.3. A área de inspeção de “Operações de Estação de linha” refere-se a vários métodos e procedimentos usados pelo operador para apoiar o vôo, tais como distribuição da documentação de despacho, de liberação de vôo e sua disposição e arranjo; distribuição de relatórios climáticos, e outros materiais de planejamento de vôo; tratamento de passageiro; procedimentos de embarque; e procedimento de supervisão de bagagem de mão.

8.4. A área de inspeção “Aeronave” refere-se à aeronave em geral, no que diz respeito à aeronavegabilidade, lançamentos em livros de registros, cumprimento da MEL, ACRs e itens requeridos de emergência e equipamento de segurança de cabine.

8.5. A área de inspeção “Serviços e Manutenção” se aplica a qualquer manutenção e serviço em execução, como abastecimento, degelo ou entrega de suprimentos para comissária. Essa área é geralmente avaliada em detalhe por inspetores de aeronavegabilidade quando executando suas inspeções em rampa. Inspetores de operações devem, entretanto, observar essa área e comentar sobre deficiências óbvias para que os inspetores de aeronavegabilidade dêem andamento.

8.6. A área de inspeção “Atividade e condição do portão de embarque e da rampa” refere-se a operações de táxi e sinalização, superfícies da área de estacionamento e rampa, qualquer detrito ou contaminação aparente, operações de veículos e a condição e uso de equipamento de apoio.

8.7. A inspeção na aeronave, pode ser subdividida nas inspeções externa e interna, de documentos requeridos a bordo, de operação técnica da tripulação, do livro de bordo de manutenção, das facilidades de atendimento e despacho de vôo e da habilitação técnica da tripulação e sua jornada de trabalho.

9. Da Preparação da Inspeção

- 9.1. A autoridade determinante da atividade ou o inspetor líder deve definir a abrangência da inspeção, definido aeroportos, operadores e aeronaves a serem cobertas. Também devem ser definidas as áreas de atuação para a definição da equipe de inspetores.
- 9.2. Devem ser determinado, analisado e considerado as áreas recentemente problemáticas identificadas para o tipo de aeronave, caso tenha ocorrido, e as alterações recentes de regulamentos ou requisitos de Diretrizes de Aeronavegabilidade (DA) afetam a aeronave a ser inspecionada.
- 9.3. A inspeção em rampa propicia uma oportunidade para se assegurar que as ações e datas de cumprimento de Diretrizes de Aeronavegabilidade (DA) e de novos requisitos regulamentares foram cumpridas. Recomenda-se que os inspetores de Aeronavegabilidade revisem as DA e Relatórios de Dificuldades em Serviço aplicáveis aos tipos de aeronaves passíveis de serem inspecionadas durante a ação de inspeção em rampa em um aeroporto.
- 9.4. Os inspetores da área de licenças devem, se disponível de uma forma portátil e móvel, utilizar o banco de dados dos aeronautas brasileiros para as devidas consultas.

10. Da Execução da Inspeção

- 10.1. A equipe deve se dirigir, sempre que possível, ao administrador do aeroporto, onde será realizada a inspeção, a fim de informá-lo sobre os trabalhos a serem realizados e, caso necessário, solicitar meios para os deslocamentos internos no pátio do aeroporto. O contato com a torre de controle de tráfego deverá ser feito de modo a permitir que esta forneça à equipe as informações atualizadas pertinentes à movimentação de aeronaves no referido aeroporto, durante o período de inspeção.
- 10.2. A equipe poderá, também, coordenar as atividades com o pessoal de escala do operador ou com a tripulação, visando selecionar o vôo a ser inspecionado e determinar o tipo de aeronave e o tempo em solo.
- 10.3. A equipe de inspeção deverá estar presente no momento da chegada da aeronave a ser inspecionada no pátio. O INSPAC Líder deverá se dirigir ao comandante da aeronave, apresentar ao mesmo os demais INSPAC da equipe, e descrever, brevemente, a finalidade e a abrangência da inspeção. Deve-se fazer menção a não interferência da equipe com os procedimentos normais de operação da empresa.
- 10.4. Caso a equipe possua mais de quatro integrantes, somente dois poderão acessar a cabine de comando. Tal definição caberá ao INSPAC Líder. Caso a equipe esteja acompanhada de elementos externos (Fiscais da Seção de Aviação (SAC), por exemplo) estes não deverão ter acesso à cabine de comando da aeronave, a fim de evitar excesso de pessoal no interior da aeronave.
- 10.5. A inspeção em rampa deve ser executada sem interferir com o progresso das atividades da aeronave. A lista seguinte inclui algumas das atividades que poderiam causar atraso no tempo de solo, caso sofram interferência:

- Embarque e desembarque de passageiros
- Serviços
- Abastecimento
- Manutenção
- Manuseio de bagagem
- Qualquer outra atividade do operador

10.6. O INSPAC deve levar imediatamente ao conhecimento dos funcionários apropriados quaisquer discrepâncias observadas, para permitir ao operador tomar as devidas ações corretivas, visando evitar o atraso do voo. O INSPAC deve verificar que todas as ações corretivas tomadas estejam em conformidade com os requisitos do Manual da Empresa do operador e os requisitos regulamentares nacionais e internacionais, conforme aplicável.

10.7. O operador não tem que ser avisado com antecedência que uma inspeção em rampa será executada. Entretanto, os inspetores devem conduzir as inspeções de uma maneira que não atrase desnecessariamente a tripulação ou o pessoal de solo em executar seus deveres. As áreas a seguir devem ser observadas por inspetores durante as atividades de inspeção em rampa:

- f. Os inspetores não devem interromper o pessoal de solo ou tripulação quando eles estiverem executando uma determinada fase de seus deveres.
- g. Quando as atividades de inspeção requirem que os inspetores interajam diretamente com o pessoal de solo ou com a tripulação, as atividades devem ser planejadas no tempo, para que se cumpram quando a tripulação ou o pessoal de solo estiver esperando para iniciarem uma outra fase de seus deveres ou após eles terem completado uma fase de seus deveres e antes de começarem outra fase.
- h. As atividades de inspeção devem ser cronometradas para que eles não atrasem ou interfiram com o embarque e desembarque de passageiros.
- i. As atividades de inspeção não devem impedir negativamente que a aeronave passe por serviços necessários, nem que receba os suprimentos de comissária.

10.8. Devido à vasta gama de áreas de inspeção envolvidas, as inspeções em rampa são geralmente limitadas em abrangência. Existem muitas ações preparatórias ou de pós-voo que ocorrem simultaneamente e um inspetor não pode observar fisicamente todas essas ações para um voo em particular. Como resultado, o inspetor deve variar as áreas a que deve dar ênfase em uma inspeção. Por exemplo, em uma inspeção em rampa o inspetor pode decidir observar e avaliar o plano de voo e os métodos do operador para fornecer à tripulação um apoio ao planejamento do voo. Em outra inspeção em rampa, o inspetor pode decidir observar os equipamentos do interior da aeronave. Como um exemplo, de uma inspeção em rampa conduzida após o fim de um voo, o inspetor pode decidir inspecionar os equipamentos e mobiliários do interior da aeronave e livros de registros, e então avaliar documentação colocada a bordo pela tripulação. Nesse exemplo, o inspetor pode não ter a oportunidade de interagir diretamente com a tripulação; portanto, a área de inspeção “tripulação” não seria cumprida. Os inspetores devem variar tanto a seqüência quanto a ênfase das

áreas de inspeção durante uma inspeção em rampa. Os inspetores devem descrever nos seus relatórios como a inspeção foi limitada em abrangência.

10.9. A abrangência das verificações sobre a aeronave e seus registros técnicos será limitada pelo INSPAC, de modo a permitir ao operador obter e apresentar adequadamente à equipe de inspetores os documentos requisitados.

10.10. Não serão objeto de inspeção os documentos e registros de manutenção e operação relativos aos vôos anteriores da aeronave (anteriores àqueles registrados no livro de bordo disponível no momento da inspeção).

10.11. Os inspetores devem usar a Lista Mestra de Verificação de Inspeção em Rampa (LMVIR) quando conduzindo inspeções em rampa. Esse auxílio ao trabalho contém uma lista de itens que devem ser observados e avaliados pelo inspetor durante a inspeção. A Lista Mestra de Verificação pode ser usada para ajudar a descrever como a inspeção foi limitada em abrangência. Pode também ser usada para fazer anotações durante a inspeção.

10.12. Quanto a dados gerais, os inspetores envolvidos devem observar o seguinte:

- a. Registrar todas as informações pertinentes ao vôo da aeronave, como: data da inspeção, hora de início e hora de término da inspeção, aeroporto, número do vôo, hora de chegada da aeronave e hora de partida da aeronave.
- b. Registrar as informações sobre o tipo de operação e a Empresa operadora, como a razão social da empresa, o número do Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) e o RBAC/RBHA que regula a operação da aeronave (RBHA 121, RBHA 135 ou RBHA 91).
- c. Registrar os dados pertinentes da aeronave sendo inspecionada, como: tipo ou modelo da aeronave, o detentor do projeto de tipo (muitas vezes dito como o fabricante), o número de série da aeronave, a matrícula da aeronave, e os dados relevantes dos Certificados de Aeronavegabilidade e de Matrícula.
- d. Verificar se os certificados (CHT e CCF) da tripulação de bordo, para o exercício da função, estão válidos (seções 121.383(a)(1) e 121.383(a)(2) do RBHA 121) e registrar para cada profissional com função a bordo na aeronave: nome, função a bordo, número do seu Certificado de Habilitação Técnica, Código ANAC, número e validade do seu Certificado de Capacidade Física (CCF).

11. Dos Procedimentos e Práticas Específicas de Inspeção em rampa.

11.1. Área de Inspeção de Tripulação.

11.1.1. Quando um inspetor faz contato direto com a tripulação, o inspetor deve fazer uma introdução oficial, e apresentar sua credencial ao Comandante da aeronave a ser inspecionada, informando de que uma inspeção em rampa está sendo conduzida.

11.1.2. O inspetor deve solicitar os certificados de habilitação técnica de capacidade física e de aeronautas. O inspetor deve revisar os certificados para ver que eles cumprem os requisitos

apropriados tanto para o cargo que ocupam quanto para a aeronave e para o voo a ser conduzido ou que acabou de terminar.

11.1.3. Segue abaixo uma lista de outros itens e atividades que, dependendo da abrangência da inspeção em rampa, deve ser observada e avaliada:

- a. Atividades de planejamento de voo da tripulação de voo, tal como revisão do clima, planos de voo, dados de desempenho e peso de decolagem antecipados, requisitos de controle de voo (despacho, liberação de voo, planos de voo do Controle de Tráfego Aéreo)
- b. Atividades da tripulação de pré-voo da aeronave, como pequena inspeção no exterior da aeronave, revisão dos livros de registro, e procedimentos de configuração da cabine de comando, incluindo a acomodação da bagagem e do equipamento profissional da tripulação.
- c. Inspeção dos comissários de voo na cabine e de equipamentos de emergência e procedimentos de configuração da cabine, incluindo a acomodação da bagagem dos comissários de voo, assim como seu equipamento profissional.
- d. Registros de pós-voo nos livros de registros da tripulação de voo e uso apropriado de MELs e placares.
- e. Documentação da tripulação completa e disposição e arranjo apropriado de tal documentação.

11.2. Área de Operações de Estação de Linha.

11.2.1. Esta área de uma inspeção em rampa envolve uma facilidade (ou área designada de uma facilidade), incluindo pessoal de solo, e é normalmente referenciada como “operações de estação de linha”. Operações de estação de linha incluem um local designado onde tripulantes vão para analisar e apanhar a documentação de voo necessária, entregar relatórios de voo, enviar ou receber comunicações com o sistema de controle de voo do operador e para encontrar outros tripulantes designados para o voo. Operações de estação de linha também incluem áreas de portão e rampa, onde passageiros são embarcados e desembarcados.

11.2.2. Segue uma lista de itens e atividades que, dependendo do escopo da inspeção, devem ser observados e avaliados nesta área de inspeção:

- a. Papéis de viagem pré e pós-voo, tais como manifestos de carga, planos de voo, boletins e previsões meteorológicos, NOTAMs, mensagens de despacho ou liberação de voo e boletins de operador.
- b. Métodos utilizados pelo operador para cumprir requisitos de MEL e CDL, particularmente as informações de pré-voo fornecidas à tripulação.
- c. Adequação da facilidade com relação ao uso pela tripulação e pessoal de solo, para realizar responsabilidades de pré e pós-voo, incluindo áreas de trabalho e suporte administrativo (como, por exemplo, formulários, quadros e máquinas copiadoras, quando necessários para os procedimentos da empresa).

- d. Adequabilidade e atualização de manuais de operador e informações de desempenho de aeronaves mantidas na área de operações de estação de linha, para uso por tripulações e pessoal de solo.
- e. Procedimentos e capacidade de comunicação da empresa.
- f. Embarque e desembarque de passageiros, incluindo procedimentos de proteção ao público e triagem de bagagens de mão.
- g. Carregamento e acondicionamento de cargas e bagagens.

11.3. Área de Inspeção de Aeronaves

11.3.1. Inspeções em rampa devem incluir pelo menos um exame das marcas, certificado de aeronavegabilidade, certificado de matrícula e livro de registro de manutenção da aeronave. Os inspetores devem planejar suas atividades de inspeção em rampa, de forma que qualquer inspeção dos equipamentos da aeronave seja feita antes do embarque dos passageiros, ou após seu desembarque.

11.3.2. Segue uma lista de itens que devem ser observados na área de inspeção:

- a. Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave.
- b. Certificado de Matrícula da aeronave.
- c. Livros de registro da aeronave e da cabine (ou equivalentes) (discrepâncias em aberto, itens ACR e itens de cabine necessitando de reparo ou substituição).
- d. Marcas e Placares internos e externos de aviso aos passageiros de emergência requeridos.
- e. Extintores de incêndio (tipos corretos, número e localização; manutenção adequada, fixação, etiquetagem e armazenamento).
- f. Garrafas portáteis de oxigênio (número correto; manutenção adequada, etiquetagem e armazenamento; condição da máscara, tubos e conectores).
- g. PBEs (adequadamente localizados, acomodados e vedados).
- h. Conjuntos de primeiros socorros e conjuntos médicos de emergência (número e localização corretos, vedação adequada, etiquetagem e armazenagem).
- i. Megafones (número e localização corretos; em condições operacionais e adequadamente guardados).
- j. Machadinha (*crash ax*) (adequadamente localizado e guardado).
- k. Cartões de instruções aos passageiros (um para cada assento; apropriado à aeronave); informação requerida, incluindo operação de saídas de emergência, escorregadeiras, uso de oxigênio, uso de cintos de segurança, dispositivos de flutuação; ilustrações adequadas para operação estendida sobre água, incluindo saídas para casos de amerissagens (pouso na água) forçadas e localização de botes ou escorregadeiras.

- l. Assentos de passageiros (não bloqueando saídas de emergência; etiqueta OTP em almofadas flutuantes; almofadas intactas; mecanismo de trava nas mesinhas; descansos de braço possuem cinzeiros embutidos e removíveis; cintos de segurança adequadamente instalados, operacionais e não gastos (ou torcidos).
- m. Unidades de serviço de oxigênio para passageiros (fechadas e travadas, sem que estejam estendidos indicadores de serviço vermelhos ou pinos).
- n. Estações de comissários (retração e retenção de assentos operacionais; fixação adequada; suspensórios não gastos ou torcidos; almofadas de assento intactas; descansos de cabeça me posição correta; sistema PA e interfone).
- o. Galleys (mecanismos de trava – primários e secundários; abraçadeiras; condição dos fixadores; estofamento; encaixe correto de cobertura e forração de recipientes de lixo; sistemas de retenção de líquidos quentes; acessibilidade e identificação de disjuntores e válvulas de corte de água; piso anti-derrapante; barras/cintas de contenção corroídas ou bloqueadas por fragmentos; carros de galley em boa condição e adequadamente guardados; saídas transitáveis e não bloqueados por carpete, (se aplicável).
- p. Lavatórios (alarmes de fumaça; placares “não fume”; cinzeiros; encaixe adequado de cobertura e revestimento de receptáculos de lixo; sistemas automáticos de extinção de fogo).
- q. Compartimentos de armazenamento (placares de restrição a peso; mecanismos de contenção e trava: conformidade com requisitos de armazenamento; acessibilidade a equipamentos de emergência; provisões para bagagem de mão).
- r. Placares e indicadores requeridos (cintos de segurança, placares de equipamentos de flutuação nos assentos; placares de equipamentos de emergência/segurança; placares de restrição de peso; placares “não fume”; indicadores e placares de saídas, incluindo instruções para abertura de portas).
- s. Sistema de iluminação de emergência (operação independente da alimentação do sistema principal; sistema de caminho de escape próximo ao piso; controlabilidade a partir da cabine de comando).
- t. Saídas (condições gerais; selagem de portas; barras e suportes para escorregadeiras; mecanismos de maçaneta; sinalizações; placares; conexões e indicações de pressão de escorregadeiras (slide ou slide raft); luzes e interruptores).
- u. Janela de inspeção do trem de pouso principal (limpeza e usabilidade).

11.3.3. Para aeronaves com configuração cargueira ou combinada, a experiência passada indica que o carregamento sem os cuidados necessários resultaram em alguns danos estruturais significativos, como:

- Revestimentos internos rasgados ou furados, indicando danos ocultos nas nervuras circunferências, no revestimento de fuselagem ou nas cavernas de pressão;
- Rolamento e/ou tapetes de esfera danificados, causando danos estruturais significativos ao piso; e

- Corrosão e dano estrutural causado por manuseio impróprio de carga perigosa.

11.3.4. A Inspeção de Cabine de Passageiros deve ser realizada procurando interferir o mínimo possível no embarque/desembarque de passageiros. A inspeção pode ser feita com alguns passageiros a bordo durante vôos com conexão, mas o acesso a áreas restritas aos mesmos deve ser feito sempre em companhia de algum tripulante, de modo a evitar possíveis problemas. Qualquer discrepância deve ser imediatamente trazida à atenção da tripulação ou do pessoal de manutenção apropriado.

11.4. Área de Atuação de Inspeção de Serviços e Manutenção

11.4.1. Os serviços e manutenção da aeronave poderão ser observados a qualquer momento durante a inspeção em rampa. A lista seguinte mostra algumas áreas que poderão ser observadas e avaliadas na área de inspeção:

- a. Procedimentos de abastecimento (fios de aterramento colocados; tabela de abastecimento adequadamente preenchida; abastecedor treinado nas operações específicas do operador).
- b. Manutenção de rotina (qualificações de mecânicos, inspetores ou agentes de serviço; preenchimento adequado de livro de registros).
- c. Procedimentos de degelo (conformidade com procedimentos da empresa; razão e temperaturas adequados de glicol/água; evitar entradas de ar do motor/APU; bordos de ataque e fuga livres, e completamente cobertos com fluido descongelante, se aplicável).
- d. Procedimentos corretos utilizados por prestadores de serviço (fornecedores de produtos de comissária; pessoal de abastecimento de água e lavatórios; uso correto de chaves e controles).
- e. Operação de veículos próximo à aeronave (condições gerais e serviços adequada dos veículos e equipamentos)

11.5. Área de Atuação “Inspeção de Condições e Atividades em Rampa e Portão”.

11.5.1. Durante as inspeções em rampa, inspetores devem observar e avaliar as condições de superfície de rampa e portão de embarque, assim como atividades de suporte sendo conduzidas durante uma inspeção. Observar operações veiculares na rampa e áreas em torno de portão, assim com outras operações da aeronave durante a sinalização, taxiamento ou operações de reboque. Inspetores devem reportar qualquer condição que pareça insegura ou poderia ser potencialmente insegura.

11.5.2. A lista seguinte mostra alguns itens que devem ser observados e avaliados nessa área de inspeção:

- a. Superfícies de rampa, pátio de manobras e pista de táxi (condições gerais; trincas; buracos; superfícies irregulares)
- b. Detritos contaminantes: FOD – “Danos por Objetos Estranhos”, combustível, óleo ou derramamentos hidráulicos; linhas de taxi; marcações de portão; avisos; sinais.

- c. Obras (barreiras adequadas; sinalizações; marcações; bandeirolas).
- d. Operações veiculares (conduzidos com segurança próximo à aeronave e áreas de portão de embarque, por pessoal qualificado).

11.6. Documentos e Registros de Manutenção da Aeronave.

11.6.1. Os RBHA 43 e 91 exigem que qualquer manutenção realizada seja registrada antes da liberação da aeronave para voo (retorno ao serviço). O Manual de Empresa do operador deve descrever os procedimentos que assegurem que os requisitos relativos aos registros de manutenção sejam cumpridos, incluindo instruções específicas sobre os formulários utilizados e quando é requerida uma nova certificação de aeronavegabilidade para retorno da aeronave ao serviço, ou apenas um registro de manutenção em livro de bordo.

11.6.2. Quanto aos aspectos de manutenção, o inspetor de aeronavegabilidade deve:

- a. Analisar os registros de manutenção, para determinar se há problemas repetitivos de manutenção, o que poderá indicar uma tendência.
- b. Assegurar que todos os itens MEL estejam postergados em conformidade com as provisões da MEL aprovada do operador.
- c. Analisar a MEL aprovada pela ANAC do operador, para determinar se as condições, procedimentos e requisitos de placares foram executados para postergar corretamente itens específicos.
- d. Observar a data em que um item foi inicialmente postergado, para determinar se a postergação máxima permitida foi excedida. Para isso, examinar as páginas de registro de manutenção, a lista de manutenções postergadas ou placares ou adesivos de manutenções postergadas.
- e. Assegurar que uma liberação de aeronavegabilidade, registro de manutenção ou aprovação adequada para retorno ao serviço foi efetuado após o término da manutenção.
- f. Assegurar que o registro de manutenção contém o seguinte, para cada discrepância:
 - Descrição do trabalho executado, ou referência a dados aceitáveis;
 - Data de conclusão do trabalho;
 - Nome ou outra identificação positiva da pessoa que aprovou o serviço;
 - Nome da pessoa que executou o serviço, caso seja externa à organização; e
 - Assinatura, número do certificado e tipo de certificado, se o trabalho foi executado satisfatoriamente.
- g. Examinar os lançamentos nos Registros de Manutenção, assegurando que o operador registrou as discrepâncias observadas durante a inspeção. Se houver tempo disponível, monitorar as ações corretivas do operador.

- h. Analisar cada não-conformidade, para determinar se as discrepâncias são resultado de manutenção inadequada e/ou procedimentos de manutenção/inspeção faltantes ou inadequados.

11.6.3. Qualquer discrepância descrita no livro de bordo da aeronave deverá ser corrigida ou postergada utilizando os procedimentos descritos na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) e no Manual de Empresa (ME) do Operador. A Lista de Equipamentos Mínimos, quando aprovada pela autoridade de aviação civil, permitirá a postergação da correção de um item de manutenção, e para tanto contém procedimentos e condições que devem ser previamente cumpridos. Os procedimentos são identificados por “O”, “M”, ou “O/M” e estão contidos na MEL do operador. Ao examinar o livro de bordo do operador, o INSPAC deve verificar quais procedimentos são requeridos para o adiamento de um item de manutenção e assegurar que os mesmos foram cumpridos, bem como que os registros em livro de bordo tenham sido feitos, caso requerido. O INSPAC deve assegurar-se de que todos os procedimentos repetitivos de MEL aplicáveis são cumpridos para aqueles itens que são diferidos e continuam a serem diferidos pela estação. Esses procedimentos repetitivos de manutenção devem ser encerrados no livro de registro de manutenção como evidência de que os procedimentos foram cumpridos.

11.6.4. A Lista de Equipamentos Mínimos aprovada, para um dado operador, permite ao mesmo continuar um voo ou uma série deles com alguns equipamentos inoperantes. A operação contínua deve atender aos prazos máximos para a correção das discrepâncias observadas, os quais deverão estar previstos na categoria de reparo da Lista de Equipamentos Mínimos do Operador, ressalvadas autorizações contrárias específicas, concedidas pela ANAC, e nesse caso os respectivos ofícios de autorização devem ser conduzidos a bordo.

11.6.5. Frequentemente operadores usam um sistema, previsto em seu Manual, para monitorar itens previamente inspecionados e que ainda estejam dentro dos limites de serviço. Tais itens requerem inspeções repetitivas para assegurar a aeronavegabilidade da aeronave. São exemplos: pequenos vazamentos de combustível, limites de molas e reparos temporários (aeronavegáveis). Itens de conveniência de passageiros devem ser adiados conforme o programa do operador. Uma lista contendo todos os itens com correção adiada deverá estar sempre disponível e atualizada para conhecimento da tripulação, e deve ser também verificada pelo INSPAC durante a inspeção em rampa da aeronave, contra o previsto na MEL e no Manual da Empresa.

11.6.6. Qualquer discrepância deve ser imediatamente trazida à atenção da tripulação ou do pessoal de manutenção apropriado.

12. Dos Documentos da Inspeção

12.1. Ao término da inspeção, após adequada análise, caso sejam constatadas discrepâncias em relação aos requisitos aplicáveis da regulamentação aeronáutica em vigor ou aos SARPS dos Anexos da Convenção de Chicago, caberá ao INSPAC Líder definir a emissão dos documentos aplicáveis (Notificação de Condição Irregular da Aeronave (NCIA), Auto de Interdição ou Auto de Infração). Em qualquer caso, o comandante da aeronave deverá assinar o recebimento do(s) documento(s) emitido(s), de modo a garantir seu conhecimento e permitir a adequada correção das discrepâncias.

12.2. Todas as discrepâncias observadas deverão fazer parte do relatório final, bem como considerações julgadas relevantes a respeito da competência de tripulantes e representantes de empresas.

12.3. A Lista Mestra de Verificação de Inspeção em rampa (LMVIR), constante do Anexo 1, deve ser considerada como o principal documento da inspeção em rampa, servindo como guia para a execução da inspeção e de evidência para o Relatório Técnico.

12.4. Para cada elemento que é objeto de inspeção, conforme descrito na LMVIR, se pode classificar as não conformidades encontradas em três categorias do seguinte modo:

- Categoria 1: a não conformidade tem uma influência menor na segurança;
- Categoria 2: a não conformidade pode ter uma influência significativa na segurança;
- Categoria 3: a não conformidade pode ter grande influência na segurança.

O Anexo 2 apresenta um guia para a classificação das não conformidades de acordo com o item verificado e as evidências encontradas.

12.5. A Notificação de Condição Irregular da Aeronave (NCIA), constante do Anexo 3 deste Programa, é o documento principal para as ações de precaução e de sanção em relação as não conformidades cujas evidências foram obtidas durante as atividades e análises realizadas pelos INSPAC durante a inspeção em rampa. Conforme a classificação dada para uma não conformidade, será definido uma ação de precaução ou de sanção por parte do INSPAC Líder, com o assessoramento do INSPAC responsável por ter definido a não conformidade. Para as não conformidades classificadas como de Categoria 3, o INSPAC Líder deverá sempre emitir uma NCIA para correção antes do próximo voo com passageiros da aeronave. Para as não conformidades de Categorias 1 e 2, o INSPAC Líder poderá definir um prazo para que o operador apresente evidências das ações corretivas tomadas. Esse prazo poderá ser definido em números de voos ou de dias, entretanto, não poderá ser superior a 30 dias.

12.6. O INSPAC Líder deverá se reunir e apresentar ao Inspetor Principal da empresa, cujas aeronaves foram inspecionadas, um resumo das não conformidades encontradas, dos resultados encontrados e os documentos da inspeção.

13. Dos Resultados

13.1. No primeiro dia útil, após o término da inspeção, deve ser elaborado o Relatório Técnico de cada área (Manutenção, Operações e Habilitação). Os documentos emitidos pelo INSPAC Líder (NCIA, Auto de Interdição ou Auto de Infração) deverão ser relacionados nos relatórios de cada área, bem como cópias desses documentos anexadas aos mesmos.

13.2. O relatório de uma inspeção será introduzido na base de dados centralizada do GIASO logo que possível e, de qualquer modo, no prazo máximo de 15 dias úteis após a data da inspeção, mesmo que não se tenham constatado não conformidades.

14. Das orientações de execução de inspeção em rampa utilizando a LMVIR.

Para cada item da LMVIR deve ser informado o resultado obtido:

CONFORME (C) – Se o item está, após avaliação do INSPAC responsável, com um nível aceitável de cumprimento em relação ao aplicável requisito regulamentar brasileiro ou internacional.

NÃO CONFORME (NC) – Se o item não está, após avaliação do INSPAC responsável, com um nível aceitável de cumprimento em relação ao aplicável requisito regulamentar brasileiro ou internacional.

NÃO APLICÁVEL (NA) – Quando um item não for aplicável de acordo com a abrangência da inspeção em rampa.

NÃO OBSERVADO (NO) – Quando por qualquer motivo, em especial, devido à abrangência e características deste tipo de fiscalização, um item deixar de ser avaliado, deverá ser atribuído o conceito (NO). Os itens (NO) deverão ser justificados individualmente.

Seguem algumas orientações para a execução da inspeção em rampa utilizando a LMVIR:

i) Campo 1 - Dados Gerais

- a) Atentar para que desde o início da inspeção em rampa sejam anotados os dados gerais para cada aeronave inspecionada.
- b) Anotar a hora de chegada e de partida da aeronave

ii) Campo 2 - Empresa

- a) Anotar os dados básicos da empresa aérea operadora da aeronave sendo inspecionada, de acordo com os documentos obrigatórios a bordo da aeronave, como a cópia do Certificado ETA e das E.O. da Empresa.

iii) Campo 3 - Aeronave

- a) Anotar todas as informações da aeronave sendo inspecionada, utilizando os diversos documentos obrigatórios da aeronave, como CA, CM, CHETA, EO, Laudo de Estação, LOPA, AFM, MGO, etc., comparando os dados constantes em cada um.

iv) Campo 4 - Tripulação de Bordo

- a) Anotar todas as informações da tripulação que fará o próximo vôo da aeronave, conforme os itens constantes deste campo (Nome; Função a Bordo; CHT #; CODANAC #; CCF#; CCF (validade)), verificando os CHT e os CCF originais dos profissionais, comparando os dados constantes em cada um. Revise os Certificados apresentados para concluir o tema Habilitações e para preenchimento do referido item.
- b) Avalie a questão da competência dos tripulantes para a função designada a eles para preenchimento do item Treinamento.
- c) Revise os livros e registros de bordo para avaliar se os requisitos da Lei do Aeronauta estão sendo observados.

v) Campo 5 - Operações de Vôo

a) Campo 5.1 - Documentos

1. Verifique todos os documentos citados neste campo quanto a sua aplicabilidade ao vôo, à operação da aeronave, a sua atualização e aprovação, e a sua conservação e localização na aeronave.
2. Os seguintes documentos são obrigatórios a bordo de aeronaves nacionais e estrangeiras de acordo com a Convenção de Chicago e os Padrões e Práticas Recomendadas (SARPS) constantes em seus Anexos.

a) Certificado de Matrícula

Referência: Artigo 29 da Convenção de Chicago e seu Anexo 7.

b) Plaqueta de identificação da aeronave

Referências: Anexo 7 e 8 da Convenção de Chicago.

c) Certificado de Aeronavegabilidade

Referências: Artigos 29 e 31 da Convenção de Chicago e seu Anexo 8, Parte II, Capítulo 3.

d) Licenças da tripulação de vôo

Referências: Artigo 29 da Convenção de Chicago e seu Anexo 1, 1.2.1, 1.2.5.1, 1.2.9, 2.1.3, 2.1.7 e Capítulo 5; e Anexo 6, Parte I, 9.4.4; e Parte III, Seção II, 7.4.4.

e) Livro de Bordo e Livro Técnico/Registro

Referências: Artigo 29 da Convenção de Chicago e seu Anexo 6, Parte I, 4.3.1 e 11.4; e Parte III, Seção II, 2.3.1 e 9.4.

f) Licença de Estação de Aeronave

Referências: Artigos 29 e 30 da Convenção de Chicago e seu Anexo 6, Parte I, 7.1; e Parte III, Seção II, 5.1.

g) Documento ou declaração de conformidade de ruído aeronáutico

Referências: Anexo 6, Parte I, 6.13; Parte III, Seção II, 4.11; e Anexo 16, Volume I, Partes I e II.

h) Certificado de Operador de Transporte Aéreo e suas Especificações Operativas

Referências: Anexo 6, Parte I, 4.2.1, 6.1.2, Apêndices 5, 6 e 7; e Parte III, Seção II, 2.2.1, 4.1.2, Apêndices 1, 3 e 7.

i) Acordo de Transferência de responsabilidades entre Estados de acordo com o Artigo 83bis da Convenção de Chicago, se aplicável.

Referências: Circular 295 da ICAO, Capítulo 3, item 3.12.

b) Campo 5.2 – Procedimentos Operacionais

1. Verifique para cada tipo de procedimento citado neste Campo o procedimento estabelecido pelo operador da aeronave sobre o assunto, nos manuais e programas constantes a bordo e através das entrevistas com a tripulação e pessoal de terra. Compare com os procedimentos sendo executados na prática. Verifique se não estão sendo realizados procedimentos que contrariem a legislação em vigor sobre o assunto.
 - a. CRM – acompanhar os procedimentos da tripulação, verificando, por exemplo, quanto a conflitos e problemas no relacionamento ou na justaposição de procedimentos.
 - b. Pré-vôo – acompanhar os cheques relativos ao pré-voo, verificando o acompanhamento do check-list, a padronização de procedimentos e a divisão de tarefas, por exemplo.
 - c. Abastecimento – acompanhar o abastecimento, verificando quanto a procedimentos de segurança do abastecedor, comunicação despacho-abastecedor, aceitação de informações do abastecedor. Verifique:
 - Pressão de reabastecimento.
 - Condição da unidade de reabastecimento (vazamentos, data de troca de filtros, sistema de exaustão, etc).
 - Aterramento.
 - Proteção de fogo.
 - Procedimentos gerais de abastecimento.
 - d. Carregamento – acompanhar o carregamento da aeronave, checando frente à instrução de carregamento e ao peso e balanceamento da aeronave.
 - e. Notificação de Cargas Perigosas (NOTOC) – verificar se alguma foi emitida para o vôo e rever o teor da mesma, se houver. Indagar ao comandante sobre o que é um NOTOC e solicitar referências nos próprios documentos operacionais da empresa.
 - f. Peso e Balanceamento – Verificar a ficha de Peso e Balanceamento quanto à validade e correção. Verificar as instruções de carregamento (manifesto de carga) quanto à correção e exatidão de valores de peso, centro de gravidade e cálculos
 - g. Informações Meteorológicas – verificar se estão disponíveis aos tripulantes em versão o mais atual possível.
 - h. Plano de Vôo – Verificar os detalhes do planejamento de vôo, pontos de TOC, TOD, waypoints, consumo de combustível, etc.
 - i. MEL/ACR – verificar presença da lista, equipamentos inoperantes, lista de Ações de Correção Retardadas (ACRs), com itens completamente e corretamente preenchidos.
 - j. Lista de ACR – Verifique, para cada item em ACR, se o item foi despacho corretamente de acordo com a MEL. Observe se o procedimento (O) da MEL previsto para o item foi cumprido, caso aplicável, em especial, placares de aviso a tripulação de equipamentos inoperantes.
 - k. Embarque – verificar acompanhamento por parte de tripulantes responsáveis e adequação à padronização da empresa, em seus Manuais.

vi) Campo 6 - Aeronavegabilidade da Aeronave

a) Campo 6.1 - Documentos

1. Verifique todos os documentos citados neste campo quanto a sua aplicabilidade ao voo, à operação da aeronave, ao tipo de aeronave, a sua atualização e aprovação, e a sua conservação e localização na aeronave
 - a. Licença de Estação da Aeronave – Verifique a validade.
 - b. Seguro da Aeronave – Verifique a validade e se o documento inclui a matrícula e/ou o número de série da aeronave sendo inspecionada.
 - c. Ficha de Pesagem – Verifique a validade. Confirme se o intervalo regulamentar de validade não expirou. Se proficiente e com disponibilidade avalie os dados da Ficha de Pesagem.
 - d. Relatório Técnico de Aeronave (RTA) – Analise quantas folhas de registro de discrepâncias forem possíveis. Tente verificar se algum sistema ou equipamento da aeronave tem apresentado panes consecutivas e intermitentes e analise as ações corretivas que vem sendo tomadas, sem que o problema tenha sido eliminado. Verifique se há evidências de itens que são encerrados, e abertos quase que em seguida, simplesmente para cumprimento dos prazos da MEL. Verifique também se há evidências quanto à falta de material/equipamentos disponíveis para reposição no operador. Tente verificar se aeronave foi despachada com algum item em aberto não previsto na MEL. Para itens que requerem manutenção e estão postergados, verifique como e em que base o operador programou a correção do item.
 - e. Lista de ACR – Verifique para cada item em ACR se o item foi despacho corretamente de acordo com a MEL. Observe se o procedimento de manutenção (M) da MEL previsto para o item foi cumprido, caso aplicável, em especial, placares de aviso a tripulação de equipamentos inoperantes.

b) Campo 6.2 - Cabine de Pilotagem

1. Integridade dos instrumentos e faixas de marcação.
2. Janelas (delaminação, arranhões, cristalização e visibilidade geral)
3. Equipamentos de emergência. Verificar as etiquetas e os prazos de validade. Confirme a localização comparando com a LOPA da aeronave.
4. Kit médico (se localizado na cabine). Se houver disponibilidade de tempo compare o conteúdo com os itens requeridos nos RBAC/RBHA.
5. Cintos de segurança e suspensórios (Marcação da Ordem Técnica Padrão, fivelas metálicas e condição geral)
6. Verificar os seguintes itens, caso o assento seja removível:
 - Sistema de oxigênio do assento removível (jump seat). Ligue o regulador e selecione 100% oxigênio.
 - Sistema de interfone. Selecionar as portas de comunicação Comm 1 e Comm 2 para garantir que o sistema está funcionando.

c) Campo 6.3 Cabine de PAX

1. Lavatório. Assegure-se do seguinte

- O sistema de extinção de fogo está instalado nas lixeiras estanques.
- O sistema de detecção de fumaça está instalado.
- As lixeiras estão estanques de acordo com a(s) Diretriz(es) de Aeronavegabilidade aplicável(eis).
- Há placares com o dizer “PROIBIDO FUMAR” afixados.
- Há cinzeiros disponíveis fora do lavatório.

2. Assentos dos comissários.

- Puxe o assento alijável para baixo para assegurar que ele é retrátil (aqueles no caminho das saídas).
- Inspecionar os cintos de segurança: marcação da Ordem Técnica Padrão, fivela metálica e condição geral.

3. Equipamentos de emergência da cabine. Todo equipamento que requer inspeção periódica deve possuir uma marcação da data de inspeção. Inspecionar o seguinte:

- O suporte da lanterna portátil dos comissários de bordo
- Mova os containers a fim de garantir que eles estão apropriadamente marcados pelo conteúdo. Verificar se está visível o indicador de pressão da garrafa da escorregadeira e se a pressão está adequada.
- Kit médico (se não foi verificado na cabine).
- Kit de primeiros-socorros. Se houver disponibilidade de tempo compare o conteúdo com os itens requeridos nos RBAC/RBHA.
- Oxigênio de emergência (pressão apropriada e segurança).
- Megafone(s) (segurança e condição geral).
- Extintor de incêndio (segurança, pressão e selagem).
- Marcação do local onde os botes salva-vidas estão guardados (caso o bote seja requerido).
- Cartões de auxílio em caso de emergência (por amostragem).
- Condição geral do sistema de iluminação de emergência no chão da aeronave.
- Localização de todas as marcações de “Saída de Emergência”.
- Presença e legibilidade das instruções de operação das “Saídas de Emergência”.
- Placares para localização de todos os equipamentos de emergência.
- Bóias salva-vidas (coletes).

4. Assentos dos Passageiros. Assegure-se do que:

- Os assentos adjacentes às saídas de emergência não bloqueiam o caminho da saída.
- Os assentos estão bem afixados aos trilhos do piso (por amostragem).
- A pressão do seat breakover está de acordo com o programa de manutenção do operador (por amostragem).
- Placares com o dizer “Prenda o cinto de segurança durante o vôo” são visíveis para todos os assentos.
- Os cintos de segurança possuem fivelas metálicas e estão em boa condição geral (por amostragem).

5. Galleys/centros de serviço. Inspeccionar o seguinte:

- Ajuste das tampas dos lixeiros.
- Restrições dos compartimentos de armazenagem.
- Abraçadeiras de fixação do carro da comissária.
- Sapatas de fixação.
- Operação de elevação.
- Estoque de suprimentos da galley.

6. Compartimentos de bagagem no teto. Verificar se existem placares com restrição de peso e se existem instruções para travamento adequado das portas, quando aplicável.

d) Campo 6.4 – Licenças de Mecânicos (Liberação Da Aeronave)

1. Anotar todas as informações dos mecânicos envolvidos no trânsito da aeronave, conforme os itens constantes deste campo (Nome;; CHT #; Habilitações – Célula, GMP, Aviônicos); Verificando os CHT originais dos profissionais, comparando os dados constantes em cada um. Verifique também a designação do operador para os mecânicos aprovarem o trânsito da aeronave como inspetores.

e) Campo 6.5 – Manutenção de Linha

1. Número de mecânicos (P) – Verifique o número de mecânicos na base de linha (aeroporto) sendo alvo da fiscalização e as habilitações de cada um. Avalie se pode haver indicadores de que há problemas quanto à pessoal técnico em relação ao volume de operação e aos tipos de aeronaves da empresa aérea que operam naquela localidade.

2. Número de Inspetores (P) - Verifique o número de mecânicos que estão designados como inspetores da empresa na base de linha (aeroporto) sendo alvo da fiscalização e as habilitações de cada um. Avalie se pode haver indicadores de que há problemas quanto à pessoal técnico em relação ao volume de operação e aos tipos de aeronaves da empresa aérea que operam naquela localidade.

3. Procedimentos adotados - Verifique se os mecânicos observam os procedimentos do manual da empresa aplicáveis às atividades realizadas na base de linha.

4. Recursos Disponíveis – Verifique se os mecânicos possuem a sua disposição os diversos recursos necessários às suas atividades, como:

- a. Manuais das aeronaves
- b. MGM
- c. IPC
- d. Ferramental
- e. Apoio

f) Campo 6.6 Estado da Aeronave

1. Portas

2. Comandos de Vôo
3. Rodas/Pneus/Freios
4. Trens de Aterrissagem
5. Compartimentos dos Trens
6. Carenagem dos Motores
7. Motores
8. Grupo motopropulsor
9. Porões de Carga
10. Placares Operacionais
11. Reparos Aparentes
12. Danos aparentes

De uma forma geral, verifique na aeronave:

(1) Porões de Carga

(a) Assegure-se de que:

- A proteção de fogo do compartimento de cargas é apropriada para sua classificação.
- O revestimento do compartimento de cargas está livre de rasgos e/ou perfurações. Se isto for notado, inspecione a estrutura atrás do revestimento à procura de danos (*stringers*, *stringers* circunferenciais, etc.). Assegure-se que a fita de selagem é apropriada e está em boas condições.
- As portas do compartimento de carga estão livres de vazamentos de fluido e de danos estruturais.
- A estrutura da porta da fuselagem e a soleira da porta estão livres de danos
- Detectores de fumaça estão em condição satisfatória.
- A iluminação opera normalmente e a grade de proteção está instalada.
- O piso do compartimento de cargas está livre de dano estrutural ou outros danos.
- Existem placares para identificação do posicionamento e da limitação de peso.

(b) Inspeccionar o sistema de paletização, se aplicável. Assegure-se de que:

- Se a esteira com esferas está utilizável, i.e., sem esferas quebradas ou ausentes
- As travas dianteiras, traseiras e laterais estão utilizáveis
- As montagens de rolamentos estão seguras e não existem rolamentos ausentes ou quebrados

(c) Garantir que a rede de contenção (9G) dianteira está utilizável, se aplicável;

(d) Garantir que as travas de carga do porão de carga (bulk) são adequadas, se aplicável;

(e) Inspeccionar manifesto de carga perigosa. Se presente, determinar o conhecimento da tripulação nos itens a seguir:

- Localização e rótulos dos materiais perigosos.
- Requisitos especiais, se necessários.
- Se os documentos apropriados estão à bordo.

(f) Garantir que o comandante está ciente das seguintes responsabilidades:

- Inspeccionar as cargas para assegurar-se da sua adequada distribuição.
- Assegurar que os carregamentos não excedam os limites do compartimento ou a posição.
- Assegurar que as cargas estão apropriadamente fixadas.

(2) Áreas do trem de pouso e do alojamento do trem de pouso. Verificar o seguinte:

- Qualquer indicação de desgaste, chafing lines, chafing wires, trincas, amassados ou outros danos
- Integridade estrutural do trem de pouso e das portas (trincas, amassados ou outros danos)
- Vazamentos hidráulicos (suportes do trem de pouso, atuadores, valvular de direcionamento (steering valves), etc).
- Condição dos pneus
- Pressão dos pneus (se os indicadores de pressão estão instalados)
- Instalação das rodas e dispositivos de travamento de segurança
- Desgaste, segurança das linhas, vazamentos e instalação dos freios
- Corrosão

(3) Fuselagem e pilones. Inspeccionar o seguinte:

- A estrutura, em busca de trincas, corrosão, amassados ou outros danos
- Fasteners (soltos, abusivos, faltosos)
- Condição do radome
- Condição dos tubos de Pitot
- Portas de tomada estática (limpeza e obstrução)
- Dispositivos de aviso de stall e outros sensores
- Antenas (segurança e indicações de corrosão)
- Manchas ou outras indicações de vazamentos
- Áreas de serviço de lavatório (evidência de presença estrias de líquido azul)
- Os compartimentos de carga, observando a integridade dos revestimentos de proteção ao fogo (sem buracos ou fitas não aprovadas usadas em reparos)
- Identificação/marcação das saídas de emergência
- Marcação dos registros (legibilidade)
- Todas as lâmpadas (condição geral, lentes quebradas, etc)

(4) Asas e pilones. Inspeccionar o seguinte:

- Trincas, corrosão, amassados ou outros danos às suas estruturas

- Bordo de ataque (mossas e/ou danos em linhas de entrada dos motores)
- Dispositivos da borda de ataque (quando abertos, vazamento em atuadores hidráulicos, condições gerais das linhas, cabos e canalizações)
- Evidência de vazamentos de combustível (o operador deve fazer uma prova de fuga para comprovar que está dentro dos limites estabelecidos)
- Todas as lâmpadas (condição geral, lentes quebradas, etc.)
- Flaps (trincas, corrosão, amassados e delaminações)
- Calhas do flap (condição geral das linhas, cabos e canalizações)
- Descarregadores de eletricidade estática (quantidade em falta)
- Ailerons e compensadores do aileron (trincas, corrosão, amassados, delaminações)
- Portas de acesso faltosas, soltas ou inseguras dos painéis de inspeção e dos painéis de equalização da pressão

(5) Motores. Inspeccione o seguinte:

- A admissão do motor em busca de danos em palhetas do fan e de vazamentos de óleo
- A capota anular, observando fasteners em falta ou soltos
- Capotas do motor, observando a segurança e o bom ajuste
- Capota inferior do motor, em busca de evidências de vazamento de fluido
- Danos e evidências de fluidos no escape da turbina e no tubo de descarga
- Porta do reverso, observando o fechamento (stowage) e a segurança , além de evidências de vazamentos
- As portas de acesso, observando a segurança

(6) Hélices. Inspeccionar o seguinte:

- O bordo de ataque da hélice, em busca de trincas, amassados e outros danos
- Boot de degelo, em busca de deterioração e sua segurança
- Carenagem do cubo da hélice, observando a segurança, trincas e evidências de vazamentos de fluido

(7) Empenagem. Inspeccionar o seguinte:

- Bordo de ataque em busca de amassados
- Todas as lâmpadas (condição geral, lentes quebradas, etc.)
- Falta de descarregadores de eletricidade estática
- Profundor, leme e tabs (compensadores) (trincas, corrosão, amassados e delaminações)
- Evidências de vazamentos nas unidades de potência hidráulica do profundor e do leme

Anexo 1 - Lista Mestre De Verificação De Inspeção Em Rampa

CAMPO 1 – DADOS GERAIS						
DATA:	HORA DE INÍCIO:	HORA DE TÉRMINO:	AEROPORTO:			
Nº VOO:	HORA DE CHEGADA ANV:	HORA DE SAÍDA ANV:	ROTA:			
CAMPO 2 – EMPRESA AÉREA						
NOME:	CHETA #:	OPERAÇÃO:				
CAMPO 3 – AERONAVE						
TIPO:	FABRICANTE:	N/S:	MATRÍCULA:			
C.A. #:	C.M. #:	PAX #:				
CAMPO 4 - TRIPULAÇÃO DE BORDO						
	NOME	FUNÇÃO	CHT	COD ANAC	CCF	VALIDADE CCF
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
	Regulamentação		Habilitações			Treino
CAMPO 5 – OPERAÇÕES DE VOO						
CAMPO 5.1 – DOCUMENTOS						
	Manual de Voo – AFM		MGO			NSMA 3-5 e 3-7
	MEL		EO			Diário de Bordo
	Publicações Aeronáuticas		Listas de Verificações			Manual de Comissários
	Cartas de Radionavegação		Análises de Pistas			Manual de Inf. de Aeródr.
CAMPO 5.2 – PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS						
	CRM		Carregamento			Plano de Voo
	Pré-Voo		Peso e Balanceamento			MEL/ACR
	Abastecimento		Informações Meteorológicas			Embarque
	Notificação de Cargas Perigosas – NOTOC					
CAMPO 6 – AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVES						
CAMPO 6.1 – DOCUMENTOS						
	Licença de Estação da ANV		Ficha de Pesagem			Lista de ACR
	Seguro da ANV		Relatório Técnico de Aeronave – RTA			
CAMPO 6.2 – CABINE DE PILOTAGEM						
	Jump Seat		Extintores de Incêndio			Cintos de Ombros
	Saídas de Emergência		Coletes Salva-Vidas			Equipamentos de Oxigênio
CAMPO 6.3 – CABINE DE PAX						
EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA			Equip. Prot. de Respiração			Garrafas de Oxigênio
	Extintores de Incêndio		Escorregadeiras			Máscaras de Oxigênio
	Lanternas		Cintos de Segurança			ELT
	Machadinha		Coletes, Dispositivo de Flutuação e Botes Salva-Vidas			
	Assentos de Comissários		Sistema de Interfone			Luzes – Cintos e Não Fumar
	Placares e Avisos (Português)		Segurança de Bagagem PAX			Luzes de Emergência
	Cartão de Informação ao PAX		Saídas de Emergência			Galleys
	Primeiros Socorros		Conjunto Médico			Sensor de Fumaça - Toiletes
CAMPO 6.4 – LICENÇAS DE MECÂNICOS (Liberação da aeronave)						
	NOME		CHT		VALIDADE	HABILITAÇÕES
1.						
2.						
CAMPO 6.5 – MANUTENÇÃO DE LINHA						
Nº de Mecânicos:		Nº de Inspetores:				Procedimentos Adotados
RECURSOS DISPONÍVEIS			MGM			Ferramental
	Manuais das ANV		IPC			Apoio
CAMPO 6.6 – ESTADO DA AERONAVE						
	Portas e Acessos		Compartimento dos Trens			Porões de Carga
	Comando de Voo		Carenagem dos Motores			Placares Operacionais
	Rodas/Pneu/Freios		Motores			Reparos Aparentes
	Trens de Aterrisagem		Grupo Motopropulsor			Danos Aparentes.

Legenda: Na primeira coluna, utilizar: C – Conforme, NC – Não Conforme, NA – Não Aplicável ou NO – Não Observado;
 Na segunda coluna, utilizar para Influência na Segurança: 1 – Menor, 2 – Significativa ou 3 – Grande.

Anexo 2 – Guia para a Classificação de Não conformidades em Inspeção em Rampa

Item	Descrição do item conforme Relevância	Categoria 1 Pequena	Categoria 2 Significante	Categoria 3 Grande
A	Cockpit de Vôo	GERAL		
1	Condições Gerais	Ambiente com limpeza deficiente e desorganizado.		- Objetos desprotegidos (ex. carga ou bagagem) - Assentos não operacionais.
2	Saídas de Emergência	Nem todas as saídas estão disponíveis para serem utilizadas, porém as operacionais são adequadas às necessidades do vôo, conforme a MEL.	- Nem todas as saídas estão operacionais - MEL não é aplicável.	- Saídas de emergência não estão operacionais - A MEL não é aplicada.
3	GPWS	Inoperante e conforme a MEL.	Inoperante e em desacordo com a MEL.	- Requerido e não instalado.
4	FMC		Dados do FMS recentemente atualizados (< 28 dias).	- Dados do FMS mais de 28 dias desatualizados.
5	ACAS/CVR/FDR/ELT	Inoperante e conforme a MEL.	Inoperante e em desacordo com a MEL.	- Requerido e não instalado.
6	Manual de Vôo da Aeronave.		- Não evidência de aprovação. - Incompleto, porém cálculos de desempenho possíveis.	- Não existente à bordo.
7	Manual de Operações		- Incompleto ou não aprovado ou não atualizada.	- Não existente à bordo.
8	Listas de Verificação	Fora do alcance.	Não disponível prontamente ou não utilizada ou não atualizada.	- Não existente à bordo.

9	Manual de Rota (Cartas de Navegação)	Fora do alcance.	Recentemente desatualizado (≤ 28 dias). Cópias dos mapas atualizados.	Desatualizado de forma significativa (> 28 dias). Não existentes à bordo.
10	Lista de Equipamentos Mínimos (MEL)		- Não existente a bordo ou utilização da MMEL para definição de ACRs. - MEL não aplicável à aeronave e seus equipamentos. - MEL não aprovada.	Não existentes à bordo ou utilização da MMEL para a definição de ACRs.
11	Certificado de Matrícula		Não traduzido para o inglês.	Não existente à bordo.
12	Certificado de Aeronavegabilidade		Não traduzido para o inglês.	Não existente à bordo; Fora de validade.
13	Licenças da Tripulação	Forma ou conteúdo – em desacordo com os padrões da ANAC/ICAO.	Não traduzido para o inglês.	- Vencida; - Não aplicável ao tipo de aeronave; - Não existente à bordo; - CCF vencido.
14	Diário de Bordo ou equivalente	Defeitos pequenos não documentados.	Existente à bordo, porém não preenchido adequadamente.	- Não existente à bordo; - Vencida ou não válida a liberação da manutenção; - Itens ACRs vencidos
15	Licença da Estação de Rádio	Cópia.	Não existente à bordo.	
16	Certificado de Ruído (quando aplicável)	- Não à bordo. - Não traduzido para o inglês.		

17	Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (cópia autenticada).		Cópia não autenticada do Certificado ETA	Não existente à bordo.
18	Especificações Operativas (cópia)		Desatualizada, tipo/rota da operação incorreta, operador ou aeronave errada, etc) ou não tradução para o inglês.	Não existente à bordo.
19	Plano de Voo Operacional	Cópia não mantida no solo.	- Cálculos de voo vigentes, porém documentação não vigente. - Cálculo de combustível insatisfatório	- Preparo de voo incompleto ou não existente. - Não disponibilidade de cálculo de combustível requerido ou não atualizado para condições vigentes.
20	Dados e registros de peso e balanceamento.		Incorretos, porém dentro dos limites.	- Incorretos e fora dos limites operacionais ou inexistentes. - Dados de peso e balanceamento não disponíveis.
21	Limites de desempenho de aeronaves utilizando uma rota atual, obstáculos nos aeroportos e dados de análise da pista.	Incompleto, porém não afeta a operação na data (ex. dados de não contaminação ou pista molhada, porém estas condições não estão presentes.	Dados não atuais ou datas de validade não disponíveis.	Não disponível.
22	Manifesto de carga e de passageiro.		Alguma imprecisão ou dados inexistentes que não afetam a segurança.	Não disponível ou grosseiramente imprecisa.
23	Inspeção Pré Voo	Checklist à bordo, porém incompleto.	Não realizada para vôos nacionais (internos).	Não realizada para vôos internacionais.
24	Boletins de tempo e previsões meteorológicas.	Não disponíveis dados atualizados, porém válidos.	Não impressos, mas manuscritos.	Não válidos ou não disponíveis.

25	NOTAMs		Alguns dados relevantes inexistentes.	Não disponíveis.
26	Extintores de Incêndio Portáteis	Não estão de fácil acesso	- Vencidos - Armazenamento inadequado.	- Vazio ou em número insuficiente ou inexistente. - Pressão baixa de maneira significativa. - Não acessível.
27	Colete salva-vidas/ equipamento de flutuação (caso requerido)	Acesso restringido	Vencido, caso aplicável.	Não disponível para os membros de cabine.
28	Cintos de Ombro		Cinto de segurança no lugar de cintos de ombro.	Não disponível ou utilizável para todos os membros da tripulação.
29	Equipamento de oxigênio (caso requerido)		Acesso restringido ao equipamento.	- Não disponível ou utilizável para todos os membros da tripulação. - Quantidade de oxigênio não-suficiente.
20	Lanterna elétrica (operações noturnas realizadas pelo operador)	Somente uma disponível.	Bateria fraca.	Não existência na cabine de comando ou em não em funcionamento.

B Cabine de Comando / Segurança:				
1	Condição Geral	Sujeira, desorganização e em condição ruim.	- Carpete solto. - Piso danificado ou solto. - Assentos não duráveis (e não identificados como tal)	- Impossibilidade de cumprir com obrigações normais e incomuns não restritas.
2	Assentos para os Comissários	Cintos de ombro / Cintos de segurança de difícil utilização.	Presilha ou fivela desgastada ou danificada – item não utilizável.	Para qualquer comissário da tripulação mínima requerida: um assento não disponível; ou cinto de ombro e de segurança não disponível ou não útil.
3	Kit de Primeiros Socorros / Kit Médico de Emergência	Vencidos. Incompletos. Não guardado no local indicado.		Não disponível.
4	Extintores de Incêndio Portáteis.	Acesso não direto aos extintores.	- Vencido. - Não protegidos adequadamente.	Vazio ou com pressão não existente ou significativamente baixa ou não utilizável.
5	Colete salva vidas / Equipamentos para flutuação (caso requerido)	Não acessível diretamente	Vencido, caso aplicável.	Não disponível para cada pessoa.
6	Cintos de segurança (assentos dos passageiros)	Presilha ou fivela desgastada ou danificada. Não disponível ou utilizável em todos os assentos de passageiros e aeronave expedida conforme a MEL.	Não disponível ou não utilizável em todos os assentos de passageiros e aeronave não liberada conforme a MEL.	Não disponível ou não utilizável para nenhum passageiro.
7	Saídas de Emergência com indicação luminosa e com lanternas de emergência.		- Alguns avisos de saída de segurança em pane. - Número insuficiente de lanternas de emergência. - Lanternas de emergência mal localizadas ou com baterias fracas.	Defeitos nos equipamentos luminosos de emergência não aceitos conforme a MEL.

8	Escorregadeiras/ botes infláveis (caso requerido) para vôos sobre grandes extensões de água.	Não armazenados em local específico.	Instalado de forma incorreta.	Número insuficiente. Não utilizáveis.
9	Máscaras de Oxigênio (comissários e passageiros)	Quantidade insuficiente de oxigênio ou máscaras de oxigênio para passageiros e comissários.	Quantidade insuficiente de oxigênio ou máscaras de oxigênio para passageiros e comissários para vôo realizado acima do FL 250.	
10	Cartões de Informação aos Passageiros.	Número não suficiente de cartões de informação aos passageiros para todos os passageiros.	Cartões de Informação aos passageiros de outra aeronave ou de diferentes versões.	Não existência de cartões de informação aos passageiros à bordo.
11	Comissários de Vôo		Comissários de Vôo não presentes em local específico.	Número insuficiente de comissários.
12	Acesso às saídas de emergência			Impedidas (bloqueadas) devido à bagagem ou carga etc.
13	Segurança da bagagem no compartimento de carga.			Não armazenada na forma preconizada para a segurança do vôo.
14	Capacidade de assentos.			- Quantidade maior de assentos que sua capacidade. - Assentos utilizáveis em número insuficiente para todos os passageiros à bordo.

C Condições da Aeronave:				
1	Condição externa geral	Pequenos defeitos.	Os defeitos não necessariamente precisam ser corrigidos antes do voo (corrosão visível, identificações/marcas ilegíveis)	Defeito relacionado com a segurança (correção requerida antes da partida).
2	Portas e janelas de emergência	Defeitos pequenos,	- Instruções de abertura e fechamento das portas não existentes ou inteligíveis. - Vedação levemente danificada.	- Não aproveitável e não compatível com o número de passageiros. - Inexistência ou vedação da porta danificada.
3	Comandos de Controle de Voo	Defeitos pequenos.	Condição ruim de uso	Dano, corrosão, vazamento ou utilização fora dos limites do MEL ou do SRM.
4	Rodas, pneus e freios.	Defeitos pequenos.	- Avisos de baixa pressão. - Valor incorreto da Pressão dos pneus. - Utilização e rasgo incomuns.	- Pneus desgastados ou danificados além do limite. - Freios gastos ou danificados além do limite. - Componentes danificados ou inexistentes (ex. pino de fixação, sensores de calor)
5	Trem de pouso	Defeitos pequenos.	Sinais significantes de vazamento, pressão baixa, corrosão e falta evidente de lubrificação.	Dano, corrosão, partes inexistentes e/ou vazamento além do limite.
6	Roda	Defeitos pequenos ou sujeira.	Sinais de vazamento, corrosão e falta evidente de lubrificação.	Dano, corrosão em grande extensão e vazamento além do limite.


7	Válvula de admissão e exaustão	Defeitos pequenos	- Dano à capa ou forro - Amassos e rachaduras na área de exaustão dentro do limite, porém não registrados no livro técnico de registro de manutenção ou documento equivalente. - Pequenos vazamentos de óleo e combustível.	- Danos (cortes, amassados e rachaduras etc), além do limite da MEL, AMM (Manual de Manutenção de aeronave), SRM etc. - Vazamento além do limite.
8	Pás da hélice/ Palhetas dos motores	Defeitos pequenos.	Danos nas pás da hélice/palhetas do motor dentro dos limites, porém não registrados no livro técnico de registro de manutenção ou documento equivalente.	Danos (cortes, amassados e rachaduras etc), além dos limites da MEL, AMM, SRM etc.
9	Hélices (caso aplicáveis)	Defeitos pequenos.	Dano às hélices dentro dos limites, porém não registrados no livro técnico de registro de manutenção ou documento equivalente.	Danos (cortes, amassados e rachaduras etc), vazamentos, palheta da hélice frouxa além dos limites da MEL, AMM, SRM etc.
10	Reparo estrutural Preliminar	Defeitos pequenos.	Inexistência de informação sobre reparos temporários, dúvidas sobre reparos antigos e reparos aceitos para o voo continuado.	- Reparos realizados de forma inadequada ou design insatisfatório aparente. - Dano ao reparo antigo.
11	Evidente dano não reparado	Dentro do limite e com registro.	Dentro do limite, porém sem registro.	Dano não calculado e não registrado afetando a aeronavegabilidade.
12	Vazamento	Dentro do limite.	Depósito de água para voo de longa distância e vazamento nos banheiros (blue ice).	Vazamento (óleo, combustível, parte hidráulica e água) além do limite.

D	Carga:			
1	<p>Condição Geral de compartimento de carga e containers.</p>	<p>Luzes parcialmente defeituosas.</p> <p>Defeitos pequenos, porém condições seguras.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Estrutura moldada parcialmente danificada. - Containers parcialmente danificados. - Luzes defeituosas. - Travas do piso utilizáveis. - Acesso limitado à área de carga (para aeronaves mistas (Kombi)) - Danos na rede protetora de segurança da carga/porta. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dano à estrutura moldada além do limite. - Containers danificados. - Dano estrutural além do limite. - Sistema de extintor de incêndio inexistente ou defeituoso (onde aplicável). - Área de carga não utilizada conforme a classificação. - Inacessibilidade à área de carga (para aeronaves mistas (Kombi)) - Inexistência de rede protetora/barreira (aeronaves mistas e cargueiras). - Cortina anti-fumaça. - Obstrução do chão utilizável e além do limite da MEL.

2	Materiais Perigosos	Incapacidade de reconhecer materiais perigosos apresentados ao operador para transporte.	Inexistência de procedimentos e referências sobre materiais perigosos.	<ul style="list-style-type: none">- Inexistência de informação ou informação incompleta para o carregador de materiais perigosos, contrariando as cláusulas do Doc 9284.- Deficiências: vazamento, embalagem não adequada, inexistência de etiqueta.- Materiais perigosos não protegidos adequadamente.- Carregamento não realizado conforme o Anexo 18 da OACI.- Materiais perigosos transportados sem autorização ou contrariando o Anexo 18 ou Doc 9284.
3	Segurança de Carga à bordo.	Danos pequenos em: cordas de amarração da carga, equipamentos de amarração, pallets/container e/ou travas.	Redes de proteção de carga, pallets e containers danificados.	<p>Carga não segura e/ou distribuída incorretamente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Cordas de Amarração- Equipamentos de amarração- Pallets e containers- Travas <p>Exceder os limites de distribuição de carga /carregamento de piso.</p>

E	Geral:			
1	Nota adicional	Resultados gerais com impacto de segurança menor.	Resultado geral com impacto de segurança significativa.	Resultados gerais com impacto de segurança maior.
2	Re- abastecimento	Tripulação técnica não ciente do re-abastecimento com passageiros à bordo.	Não há outros procedimentos para o re-abastecimento com passageiros à bordo.	Procedimentos em ordem, porém não conduzidos.
3	Fraseologia para Comunicações		Licenças de pilotos sem proficiência na língua inglesa ou na língua utilizada em radiofonia (exceto se o plano de implementação desta proficiência estiver disponível pelo Estado emissor em até 05 de Março de 2011).	Pilotos não fluentes em inglês ou na língua utilizada em radiotelefonia.

ANEXO 3 - NOTIFICAÇÃO DE CONDIÇÃO IRREGULAR DE AERONAVE

	<h1>NCIA</h1>	NOTIFICAÇÃO DE CONDIÇÃO IRREGULAR DE AERONAVE Nº _____
DADOS DA AERONAVE		
MARCAS:	FABRICANTE:	MODELO:
Nº DE SÉRIE:	Nº DO CA:	CAT. REGISTRO:
PROPRIETÁRIO/ OPERADOR:		
DISCRIMINAÇÃO DAS NÃO CONFORMIDADES		
<p>1 - A presente inspeção de rampa foi realizada de acordo com o previsto na legislação aeronáutica vigente, com a finalidade de verificar, no momento da mesma, a condição de aeronavegabilidade, de segurança operacional e da documentação da aeronave.</p> <p>2 - A falta de comprovação da correção das não conformidades acima reportadas no prazo de abaixo definido, a contar desta data, implica na suspensão da validade do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Antes do próximo voo com passageiros <input type="checkbox"/> ___ vãos <input type="checkbox"/> ___ dias. <p>3 - Após a correção das não conformidades acima reportadas, o Proprietário/Operador deverá preencher a declaração abaixo, assinar e remeter a presente notificação à ANAC ou Gerência Regional da área, para análise quanto à liberação da aeronave ou outras providências aplicáveis.</p>		
Nome do INSPAC Líder- Credencial Nº:		Assinatura:
RECEBI A 1ª VIA DA PRESENTE NOTIFICAÇÃO		
Local:	Data:	CODANAC, Nº Ident. ou CPF:
Nome:		Assinatura:
DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO PROPRIETÁRIO/OPERADOR		
Declaro que para as não conformidades acima listadas foram definidas as causas e executadas as ações corretivas necessárias, conforme os documentos de evidências em anexo apresentadas. O acima é a expressão da verdade, estando ciente de minhas responsabilidades perante as leis e à regulamentação vigentes.		
Local:	Data:	CODANAC, Nº Ident. ou CPF/ ou CHE:
Nome:		Assinatura:



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
LISTA MESTRA DE VERIFICAÇÃO – INSPEÇÃO DE RAMPA

CAMPO 1 – DADOS GERAIS						
DATA:	HORA DE INÍCIO:	HORA DE TÉRMINO:	AEROPORTO:			
Nº VOO:	HORA DE CHEGADA ANV:	HORA DE SAÍDA ANV:	ROTA:			
CAMPO 2 – EMPRESA AÉREA						
NOME:	CHETA #:	OPERAÇÃO:				
CAMPO 3 – AERONAVE						
TIPO:	FABRICANTE:	N/S:	PAX #:			
C.A. #:	C.M. #:	MARCAS E MATRÍCULA:				
CAMPO 4 - TRIPULAÇÃO DE BORDO						
	NOME	FUNÇÃO	CHT	COD ANAC	CCF	VALIDADE CCF
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
	Regulamentação		Habilitações			Treinamento
CAMPO 5 – OPERAÇÕES DE VOO						
CAMPO 5.1 – DOCUMENTOS						
	Manual de Voo – AFM		MGO			NSMA 3-5 e 3-7
	MEL		EO			Diário de Bordo
	Publicações Aeronáuticas		Listas de Verificações			Manual de Comissários
	Cartas de Radionavegação		Análises de Pistas			Manual de Inf. de Aeródr.
	Acordo de Transferência 83 Bis					
CAMPO 5.2 – PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS						
	CRM		Carregamento			Plano de Voo
	Pré-Voo		Peso e Balanceamento			MEL/ACR
	Abastecimento		Informações Meteorológicas			Embarque
	Notificação de Cargas Perigosas – NOTOC					
CAMPO 6 – AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVES						
CAMPO 6.1 – DOCUMENTOS						
	Licença de Estação da ANV		Ficha de Pesagem			Lista de ACR
	Seguro da ANV		RTA			Ruído Aeronáutico
CAMPO 6.2 – CABINE DE PILOTAGEM						
	Jump Seat		Extintores de Incêndio			Cintos de Ombros
	Saídas de Emergência		Coletes Salva-Vidas			Equipamentos de Oxigênio
CAMPO 6.3 – CABINE DE PAX						
EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA			Equip. Prot. de Respiração			Garrafas de Oxigênio
	Extintores de Incêndio		Escorregadeiras			Máscaras de Oxigênio
	Lanternas		Cintos de Segurança			ELT
	Machadinha		Coletes, Dispositivo de Flutuação e Botes Salva-Vidas			
	Assentos de Comissários		Sistema de Interfone			Luzes – Cintos e Não Fumar
	Placares e Avisos (Português)		Segurança de Bagagem PAX			Luzes de Emergência
	Cartão de Informação ao PAX		Saídas de Emergência			Galleys
	Primeiros Socorros		Conjunto Médico			Sensor de Fumaça - Toiletes
CAMPO 6.4 – LICENÇAS DE MECÂNICOS (Liberação da aeronave)						
	NOME	CHT	VALIDADE	HABILITAÇÕES		
1.						
2.						
CAMPO 6.5 – MANUTENÇÃO DE LINHA						
Nº de Mecânicos:		Nº de Inspetores:				Procedimentos Adotados
RECURSOS DISPONÍVEIS			MGM			Ferramental
	Manuais das ANV		IPC			Apoio
CAMPO 6.6 – ESTADO DA AERONAVE						
	Portas e Acessos		Compartimento dos Trens			Porões de Carga
	Comando de Voo		Carenagem dos Motores			Placares Operacionais
	Rodas/Pneu/Freios		Motores			Reparos Aparentes
	Trens de Aterrissagem		Grupo Motopropulsor			Danos Aparentes.

Legenda: Na primeira coluna, utilizar: C – Conforme, NC – Não Conforme, NA – Não Aplicável ou NO – Não Observado;
Na segunda coluna, utilizar para Influência na Segurança: 1 – Menor, 2 – Significativa ou 3 – Grande.

Anexo 2 – Guia para a Classificação de Não conformidades em Inspeção em Rampa

Item	Manual de Rota (Cartas de Navegação) Descrição do item conforme Relevância	Fora do alcance. Categoria 1 Pequena	Recentemente desatualizado (<= 28 dias). Significativa	Desatualizado de Categoria 3 forma significativa (> 28 dias). Não existentes à bordo.
A	Cockpit de Vôo	GERAL	Cópias dos mapas atualizados.	
10	Condições Gerais Lista de Equipamentos Mínimos (MEL)	Ambiente com limpeza deficiente e desorganizado.	- Não existente a bordo ou utilização da MMEL para definição de ACRs.	- Objetos não existentes à bordo desprotegidos (ex. ou utilização da MMEL para a definição de ACRs operacionais.
2	Saídas de Emergência	Nem todas as saídas estão disponíveis para serem utilizadas, porém as operacionais são	- MEL não aplicável saídas e seus equipamentos. - MEL não é aplicada.	- Saídas de emergência não estão operacionais - A MEL não é aplicada.
11	Certificado de Matrícula	adequadas às necessidades do vôo, conforme a MEL.	Não traduzido para o inglês.	Não existente à bordo.
3	GPWS	Inoperante e conforme a MEL.	Inoperante e em desacordo com a MEL.	- Requerido e não instalado.
12	Certificado de Aeronavegabilidade		Não traduzido para o inglês.	Não existente à bordo; Fora de validade.
4	FMC		Dados do FMS recentemente atualizados (< 28 dias).	- Dados do FMS mais de 28 dias desatualizados.
13	Licenças da Tripulação	Forma ou conteúdo	Não traduzido para o inglês.	- Vencida;
5	ACAS/CVR/FDR/ELT	Inoperante e em desacordo com a MEL e ANAC/ICAO.	Inoperante e em desacordo com a MEL.	- Não aplicável ao tipo de aeronave; - Não existente à bordo;
6	Manual de Vôo da Aeronave		- Não evidência de aprovação.	- Não existente à bordo; - CCF vencido.
14	Diário de Bordo ou equivalente	Defeitos pequenos não documentados.	Existente à bordo, porém não calculos de desempenho adequadamente possíveis.	- Não existente à bordo; - Vencida ou não válida a liberação da manutenção;
7	Manual de Operações		- Incompleto ou não aprovado ou não atualizado.	- Não existente à bordo; - Itens ACRs vencidos
15	Licença da Estação de Rádio	Cópia.	Não existente à bordo.	
8	Listas de Verificação	Fora do alcance.	Não disponível prontamente ou não utilizada ou não atualizada.	- Não existente à bordo.
16	Certificado de Ruído (quando aplicável)	- Não à bordo. - Não traduzido para o inglês.		

25	NOTAMS (de Empresa de Transporte Aéreo (cópia autenticada).		Algumas não são relevantes do Certificado de ETA	Não disponíveis a bordo.
28	Especificações Operativas (cópia)	Não estão de fácil acesso	Desatualizada, tipo/rota da operação incorreta, operador inadequado (errada, etc) ou não tradução para o inglês.	Não existente a bordo insuficiente ou inexistente. - Pressão baixa de maneira significativa.
19	Plano de Vôo Operacional	Cópia não mantida no solo.	- Cálculos de vôo vigentes, porém	- Preparo de vôo incompleto não
27	Colete salva-vidas/ equipamento de flutuação (caso requerido)	Acesso restringido	Documentação não atualizada. - Cálculo de combustível insatisfatório	Não disponível para os membros da tripulação de cálculo de combustível requerido ou não atualizado para condições vigentes.
28	Cintos de Ombro		Cinto de segurança incorretos, porém no lugar de cintos de ombro.	Não disponível ou incorreto e fora dos limites operacionais membros da tripulação.
20	Dados e registros de peso e balanceamento.			- Dados de peso e
29	Equipamento de oxigênio (caso requerido)		Acesso restringido ao equipamento.	Não disponível ou disponível para todos os membros da tripulação.
21	Limites de desempenho de aeronaves utilizando uma rota atual, obstáculos nos aeroportos e dados de análise da pista.	Incompleto, porém não afeta a operação na data (ex. dados de não contaminação ou pista molhada,	Dados não atuais ou datas de validade não disponíveis.	- Quantidade de oxigênio não-suficiente.
20	Lanterna elétrica (operações noturnas realizadas pelo operador)	Sóramentana condições não estão presentes.	Bateria fraca.	Não existência na cabine de comando ou em não em
22	Manifesto de carga e de passageiro.		Alguma imprecisão ou dados inexistentes que não afetam a segurança.	Não disponível ou grosseiramente imprecisa.
23	Inspeção Pré Vôo	Checklist à bordo, porém incompleto.	Não realizada para vôos nacionais (internos).	Não realizada para vôos internacionais.
24	Boletins de tempo e previsões metereológicas.	Não disponíveis dados atualizados, porém válidos.	Não impressos, mas manuscritos.	Não válidos ou não disponíveis.

8	Escorregadeiras/ botes infláveis (caso requerido)	Não armazenados em local específico.	Instalado de forma incorreta.	Número insuficiente. Não utilizáveis.
B	Cabine de Comando / Segurança:			
	para voos sobre grandes extensões de água.			
1	Condição Geral	Sujeira, desorganização e	- Carpete solto. - Piso danificado ou	- Impossibilidade de cumprir com
9	Máscaras de Oxigênio (comissários e passageiros)	Quantidade ruim. insuficiente de oxigênio ou máscaras de oxigênio para	Quantidade insuficiente de máscaras de oxigênio para passageiros e	obrigações normais e incomuns não restritas.
2	Assentos para os Comissários	Passageiros e Comissários / cintos de segurança de difícil utilização.	Comissários para vôo realizada acima do FL 250 danificada – item não	Para qualquer comissário da tripulação mínima
10	Cartões de Informação aos Passageiros.	Número não suficiente de cartões de informação aos passageiros para todos os	Cartões de Informação aos passageiros de outra aeronave ou de diferentes versões.	Não existência de cartões de informação aos passageiros e de borda não disponível ou não útil.
3	Kit de Primeiros Socorros / Comissários de Vôo	Passageiros.		Não disponível.
11	Kit Médico de Emergência	Incompletos. Não guardado no local indicado.	Comissários de Vôo não presentes em local específico.	Número insuficiente de comissários.
4	Extintores de Incêndio	Acesso não direto	- Vencido.	Vazio ou com pressão
12	Acesso às saídas de emergência	aos extintores.	- Não protegidos adequadamente.	Impedidas ou bloqueadas devido à base ou na carga etc. utilizável.
5	Colete salva vidas / Segurança da base (função caso requerido)	Não acessível diretamente	Vencido, caso aplicável.	Não disponível para cada pessoa.
13	Segurança da base (função caso requerido)			Não aprovada na forma preconizada
6	Cintos de segurança (assentos dos passageiros)	Presilha ou fivela desgastada ou danificada.	Não disponível ou não utilizável em todos os assentos de passageiros e	Não disponível ou não utilizável para nenhum passageiro.
14	Capacidade de assentos.	Não disponível ou utilizável em todos os assentos de passageiros e aeronave expedida conforme a MEL.	aeronave não liberada conforme a MEL.	- Quantidade maior de assentos que sua capacidade. - Assentos utilizáveis em número insuficiente para todos
7	Saídas de Emergência com indicação luminosa e com lanternas de emergência.		- Alguns avisos de saída de segurança em pane. - Número insuficiente de lanternas de emergência. - Lanternas de emergência mal localizadas ou com baterias fracas.	Defeitos nos equipamentos luminosos de emergência não aceitos conforme a MEL.

C Condições da Aeronave:				
1	Condição externa geral	Pequenos defeitos.	Os defeitos não necessariamente precisam ser corrigidos antes do voo (corrosão visível, identificações/marcas ilegíveis)	Defeito relacionado com a segurança (correção requerida antes da partida).
2	Portas e janelas de emergência	Defeitos pequenos,	- Instruções de abertura e fechamento das portas não existentes ou inteligíveis. - Vedação levemente danificada.	- Não aproveitável e não compatível com o número de passageiros. - Inexistência ou vedação da porta danificada.
3	Comandos de Controle de Voo	Defeitos pequenos.	Condição ruim de uso	Dano, corrosão, vazamento ou utilização fora dos limites do MEL ou do SRM.
4	Rodas, pneus e freios.	Defeitos pequenos.	- Avisos de baixa pressão. - Valor incorreto da Pressão dos pneus. - Utilização e rasgo incomuns.	- Pneus desgastados ou danificados além do limite. - Freios gastos ou danificados além do limite. - Componentes danificados ou inexistentes (ex. pino de fixação, sensores de calor)
5	Trem de pouso	Defeitos pequenos.	Sinais significantes de vazamento, pressão baixa, corrosão e falta evidente de lubrificação.	Dano, corrosão, partes inexistentes e/ou vazamento além do limite.
6	Roda	Defeitos pequenos ou sujeira.	Sinais de vazamento, corrosão e falta evidente de lubrificação.	Dano, corrosão em grande extensão e vazamento além do limite.


7	Válvula de admissão e exaustão	Defeitos pequenos	- Dano à capa ou forro - Amassos e rachaduras na área de exaustão dentro do limite, porém não registrados no livro técnico de registro de manutenção ou documento equivalente. - Pequenos vazamentos de óleo e combustível.	- Danos (cortes, amassados e rachaduras etc), além do limite da MEL, AMM (Manual de Manutenção de aeronave), SRM etc. - Vazamento além do limite.
8	Pás da hélice/ Palhetas dos motores	Defeitos pequenos.	Danos nas pás da hélice/palhetas do motor dentro dos limites, porém não registrados no livro técnico de registro de manutenção ou documento equivalente.	Danos (cortes, amassados e rachaduras etc), além dos limites da MEL, AMM, SRM etc.
9	Hélices (caso aplicáveis)	Defeitos pequenos.	Dano às hélices dentro dos limites, porém não registrados no livro técnico de registro de manutenção ou documento equivalente.	Danos (cortes, amassados e rachaduras etc), vazamentos, palheta da hélice frouxa além dos limites da MEL, AMM, SRM etc.
10	Reparo estrutural Preliminar	Defeitos pequenos.	Inexistência de informação sobre reparos temporários, dúvidas sobre reparos antigos e reparos aceitos para o voo continuado.	- Reparos realizados de forma inadequada ou design insatisfatório aparente. - Dano ao reparo antigo.
11	Evidente dano não reparado	Dentro do limite e com registro.	Dentro do limite, porém sem registro.	Dano não calculado e não registrado afetando a aeronavegabilidade.
12	Vazamento	Dentro do limite.	Depósito de água para voo de longa distância e vazamento nos banheiros (blue ice).	Vazamento (óleo, combustível, parte hidráulica e água) além do limite.

D	Carga:			
1	Condição Geral de compartimento de carga e containers.	Luzes parcialmente defeituosas. Defeitos pequenos, porém condições seguras.	<ul style="list-style-type: none"> - Estrutura moldada parcialmente danificada. - Containers parcialmente danificados. - Luzes defeituosas. - Travas do piso utilizáveis. - Acesso limitado à área de carga (para aeronaves mistas (Kombi)) - Danos na rede protetora de segurança da carga/porta. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dano à estrutura moldada além do limite. - Containers danificados. - Dano estrutural além do limite. - Sistema de extintor de incêndio inexistente ou defeituoso (onde aplicável). - Área de carga não utilizada conforme a classificação. - Inacessibilidade à área de carga (para aeronaves mistas (Kombi)) - Inexistência de rede protetora/barreira (aeronaves mistas e cargueiras). - Cortina anti-fumaça. - Obstrução do chão utilizável e além do limite da MEL.

2	Materiais Perigosos	Incapacidade de reconhecer materiais perigosos apresentados ao operador para transporte.	Inexistência de procedimentos e referências sobre materiais perigosos.	<ul style="list-style-type: none"> - Inexistência de informação ou informação incompleta para o carregador de materiais perigosos, contrariando as cláusulas do Doc 9284. - Deficiências: vazamento, embalagem não adequada, inexistência de etiqueta. - Materiais perigosos não protegidos adequadamente. - Carregamento não realizado conforme o Anexo 18 da OACI. - Materiais perigosos transportados sem autorização ou contrariando o Anexo 18 ou Doc 9284.
3	Segurança de Carga à bordo.	Danos pequenos em: cordas de amarração da carga, equipamentos de amarração, pallets/container e/ou travas.	Redes de proteção de carga, pallets e containers danificados.	<p>Carga não segura e/ou distribuída incorretamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cordas de Amarração - Equipamentos de amarração - Pallets e containers - Travas <p>Exceder os limites de distribuição de carga /carregamento de piso.</p>

E	Geral:			
1	Nota adicional	Resultados gerais com impacto de segurança menor.	Resultado geral com impacto de segurança significativa.	Resultados gerais com impacto de segurança maior.
2	Re- abastecimento	Tripulação técnica não ciente do re-abastecimento com passageiros à bordo.	Não há outros procedimentos para o re-abastecimento com passageiros à bordo.	Procedimentos em ordem, porém não conduzidos.
3	Fraseologia para Comunicações		Licenças de pilotos sem proficiência na língua inglesa ou na língua utilizada em radiofonia (exceto se o plano de implementação desta proficiência estiver disponível pelo Estado emissor em até 05 de Março de 2011).	Pilotos não fluentes em inglês ou na língua utilizada em radiotelefonia.

ANEXO 3 - NOTIFICAÇÃO DE CONDIÇÃO IRREGULAR DE AERONAVE

	<h1 style="margin: 0;">NCIA</h1>	NOTIFICAÇÃO DE CONDIÇÃO IRREGULAR DE AERONAVE Nº _____
DADOS DA AERONAVE		
MARCAS:	FABRICANTE:	MODELO:
Nº DE SÉRIE:	Nº DO CA:	CAT. REGISTRO:
PROPRIETÁRIO/ OPERADOR:		
DISCRIMINAÇÃO DAS NÃO CONFORMIDADES		
<p>1 - A presente inspeção de rampa foi realizada de acordo com o previsto na legislação aeronáutica vigente, com a finalidade de verificar, no momento da mesma, a condição de aeronavegabilidade, de segurança operacional e da documentação da aeronave.</p> <p>2 - A falta de comprovação da correção das não conformidades acima reportadas no prazo de abaixo definido, a contar desta data, implica na suspensão da validade do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.</p> <p style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> Antes do próximo voo com passageiros <input type="checkbox"/> ___ vôos <input type="checkbox"/> ___ dias. </p> <p>3 - Após a correção das não conformidades acima reportadas, o Proprietário/Operador deverá preencher a declaração abaixo, assinar e remeter a presente notificação à ANAC ou Gerência Regional da área, para análise quanto à liberação da aeronave ou outras providências aplicáveis.</p>		
Nome do INSPAC Líder- Credencial Nº:		Assinatura:
RECEBI A 1ª VIA DA PRESENTE NOTIFICAÇÃO		
Local:	Data:	CODANAC, Nº Ident. ou CPF:
Nome:		Assinatura:
<u>DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO PROPRIETÁRIO/OPERADOR</u>		
Declaro que para as não conformidades acima listadas foram definidas as causas e executadas as ações corretivas necessárias, conforme os documentos de evidências em anexo apresentadas. O acima é a expressão da verdade, estando ciente de minhas responsabilidades perante as leis e à regulamentação vigentes.		
Local:	Data:	CODANAC, Nº Ident. ou CPF/ ou CHE:
Nome:		Assinatura: