**COMANDO DA AERONÁUTICA**

**CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS**

|  |
| --- |
| **RELATÓRIO DE VISTORIA****DE SEGURANÇA DE VOO**  |
|  |
| **Nº XX/VSV/XXXX** |
|  |
| ORGANIZAÇÃO VISTORIADA |
|  |
|  |
| PERÍODO |  |

|  |
| --- |
| DADOS DA VISTORIA |
|  |
| **TIPO** |
| **PERIÓDICA** | **☐** | **ESPECIAL** | **☒** |
| **FINALIDADE** |
|  |
| **EQUIPE** |
| **COORDENADOR** |  |
| **PARTICIPANTES:** |
|  |
| **SETORES VISTORIADOS** |
|  |
| **ESTE RELATÓRIO CONTÉM** |
| **Condições Observadas** |  | **Fotografias** |  |
| **Oportunidades de melhoria** |  | **Fotografias** |  |

|  |
| --- |
| Condições Observadas |

|  |
| --- |
| **MATRIZ DE AVALIAÇÃO DO RISCO** |

**Probabilidade de consequências prejudiciais**

Independentemente dos métodos analíticos empregados, deve-se avaliar a probabilidade de causar prejuízos ou danos. Esta probabilidade dependerá das respostas a perguntas como:

1. Há antecedentes de eventos similares, ou este é um caso isolado?
2. Quantos membros do pessoal de operações ou de manutenção seguem, ou devem seguir, os procedimentos em questão?
3. Durante que percentagem de tempo se usa a equipe ou o procedimento suspeito?

Apoiando-se nestas considerações, pode-se avaliar a probabilidade de que um evento ocorra como na tabela abaixo:

|  |
| --- |
| **Probabilidade do Evento** |
| **Definição qualitativa** | **Significado** | **Valor** |
| Frequente | *Provável que ocorra muitas vezes (tem ocorrido frequentemente)* | **5** |
| Ocasional | *Provável que ocorra algumas vezes (tem ocorrido ocasionalmente)* | **4** |
| Remoto | *Improvável, porém é possível que ocorra (ocorre raramente)* | **3** |
| Improvável | *Muito improvável que ocorra (não se conhece ocorrência anterior)* | **2** |
| Extremamente improvável | *Quase inconcebível que o evento ocorra* | **1** |

**Gravidade das consequências do evento**

Uma vez determinada a probabilidade do evento, deve-se avaliar a natureza das consequências prejudiciais em caso de que o evento ocorra realmente. As consequências possíveis regem o grau de urgência da medida de segurança operacional requerida.

Apoiando-se nestas considerações, pode-se avaliar a severidade de um evento como na tabela abaixo:

|  |
| --- |
| **Severidade do Evento** |
| **Definições** | **Significado** | **Valor** |
| **Catastrófico** | *- Destruição de equipamento**- Mortes múltiplas* | **A** |
| **Perigoso** | *- Uma redução importante das margens de segurança, dano físico ou uma carga de trabalho tal que os operadores não podem desempenhar suas tarefas em forma precisa e completa.**- Lesões graves ou mortes de uma quantidade de gente.**- Danos maiores ao equipamento.* | **B** |
| **Maior** | *- Uma redução significativa das margens de segurança, uma redução na habilidade do operador em responder a condições operacionais adversas como resultado do incremento da carga de trabalho, ou como resultado de condições que impedem sua eficiência.**- Incidente grave.**- Lesões a pessoas.* | **C** |
| **Menor** | *- Interferência.**- Limitações operacionais.**- Utilização de procedimentos de emergência.**- Incidentes menores.* | **D** |
| **Insignificante** | *- Consequências leves* | **E** |
|  | **Severidade do Evento** |
| **Probabilidade****do Evento** | **A****Catastrófico** | **B****Perigoso** | **C****Maior** | **D****Menor** | **E****Insignificante** |
| **Frequente****5** | **5 A** | **5 B** | **5 C** | **5 D** | **5 E** |
| **Ocasional****4** | **4 A** | **4 B** | **4 C** | **4 D** | **4 E** |
| **Remoto****3** | **3 A** | **3 B** | **3 C** | **3 D** | **3 E** |
| **Improvável****2** | **2 A** | **2 B** | **2 C** | **2 D** | **2 E** |
| **Extremamente****improvável****1** | **1 A** | **1 B** | **1 C** | **1 D** | **1 E** |

 Não tolerável Tolerável Aceitável

Critério Sugerido

CAR

Gerenciamento do Risco

**Região não tolerável**

Inaceitável neste nível de decisão.

Submeter a nível superior ou rejeitar.

**5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A**

**Região tolerável**

Aceitável, aplicando medidas de controle para manter o risco tão baixo quanto praticável (ALARP).

**5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C**

Região Aceitável

Aceitável da forma como se apresenta.

**3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| SETOR VISTORIADO |  | DATA |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |
|  | **CONDIÇÃO OBSERVADA Nº 1** |  |
|  |
|  |
|  | **ANÁLISE DO POTENCIAL DE RISCO** |  |
|  |
| **AVALIAÇÃO DO RISCO:** |  |  |
|  |
|  | **AÇÕES MITIGADORAS RECOMENDADAS** |  |
|  |
|  | ASSINATURA |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| SETOR VISTORIADO |  | DATA |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |
|  | **FOTOGRAFIAS** |  |
|  |
|  |
|  | **FOTO Nº: 1** |  |
|  |
| LEGENDA:  |

|  |
| --- |
| Oportunidades de Melhorias |
|  |
| Além das condições observadas, acima relacionadas, as quais representam condições inseguras latentes que, de forma isolada ou combinada podem representar uma redução dos níveis de Segurança de Voo, também foram elencadas questões onde vislumbraram-se oportunidades de melhorias.Tais oportunidades de melhorias, a despeito de não terem uma relação direta de causa-e-efeito para a segurança de voo, merecem ser observadas sob a óptica da necessidade de adequação de processos e de aperfeiçoamento do ambiente de trabalho da organização.Ressalta-se que a Vistoria de Segurança de Voo objetiva buscar, tão somente, condições inseguras que representem risco à Segurança de Voo, de modo que eventuais oportunidades de melhorias relacionadas às condições de segurança do trabalho, aqui listadas, não devem ser consideradas como exaustivas. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| SETOR VISTORIADO |  | DATA |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |
|  | **OPORTUNIDADE DE MELHORIA Nº 1** |  |
|  |
|  |
|  | **ANÁLISE** |  |
|  |
|  |
|  | **AÇÕES RECOMENDADAS** |  |
|  |
|  | ASSINATURA |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| SETOR VISTORIADO |  | DATA |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |
|  | **FOTOGRAFIAS** |  |
|  |
|  |
|  | **FOTO Nº: 1** |  |
|  |
| LEGENDA:  |