

**Memória da 38ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação
Comercial – BCAST**
Reunião online via Teams (com opção Presencial na ANAC de SP)

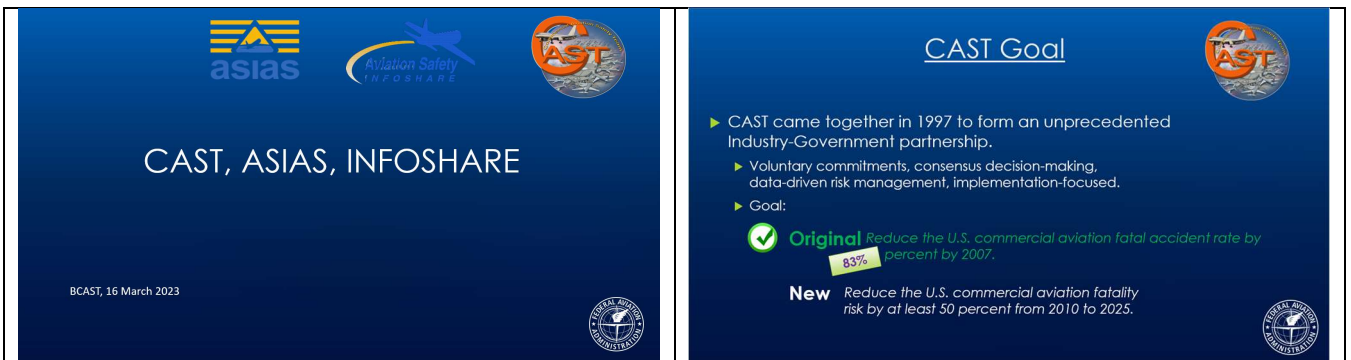
16 de março de 2023.

Participantes listados no anexo.

Pauta prevista:

1. Apresentação sobre o **Infoshare/CAST** (<https://www.cast-safety.org/>) – Eng. Gerardo Hueto, Aviation Safety FAA /PA_RAST (coordenado pelo Virginio Corrieri - ALTA)
2. Status da Proposta de Infoshare do BCAST
3. Remarcação da próxima reunião BCAST (por causa do evento no Chile), passaria de 15 para 22/06/2023
4. Status da participação do BCAST no CNPAA
5. Avaliação da implementação dos Safety Enhancements do BCAST (da anterior reunião – Francisco Gabão – ANAC/SPO)
6. Andamento/Reporte dos grupos de trabalho:
GRUPO CFIT – Coordenador: André Coelho (GOL)
GRUPO LOC-I – Coordenador: Fabio Catani (BOEING)
GRUPO MAC – Coordenador: Bruno Pelon (LATAM)
GRUPO RE – Coordenador: Virgínio Corrieri (ALTA)
GRUPO Monitoramento de Dados de Voo – Coordenador: Paulo Nakamura (ANAC/ASSOP)
7. Outros.

1. Apresentação sobre o Infoshare/CAST



CAST, ASIAS, INFOSHARE

BCAST, 16 March 2023

CAST Goal

- ▶ CAST came together in 1997 to form an unprecedented Industry-Government partnership.
- ▶ Voluntary commitments, consensus decision-making, data-driven risk management, implementation-focused.
- ▶ Goal:
 - ✓ **Original** Reduce the U.S. commercial aviation fatal accident rate by 83% percent by 2007.
 - New** Reduce the U.S. commercial aviation fatality risk by at least 50 percent from 2010 to 2025.



O Eng. Gerardo Hueto (Aviation Safety FAA /PA_RAST, convidado pelo Virginio Corrieri - ALTA) realizou a apresentação explicando o histórico do CAST e do evento *Infoshare*, o funcionamento e objetivos, a forma como se integram o governo e a indústria, a estratégia de Safety e como são estabelecidas as prioridades.

Explicou também sobre ASIAs e seus princípios de governança e que as reuniões do CAST acontecem

Sobre o *Infoshare*, explicou também alguns detalhes da logística do evento:

- Eles têm observadores (OACI, IATA)
- O evento *Infoshare* começou com 15 pessoas e agora passa de 1.000.
- A força de trabalho é provida pela FAA e alguns dos custos do evento são cobertos pela indústria (*sponsors*).
- Como parte chave do processo mencionou a legislação que dá suporte: FAA Part 193 (*Protection of Voluntarily Submitted Information*) <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-K/part-193?toc=1>

▼ Title 14	Aeronautics and Space	Part / Section
▼ Chapter I	Federal Aviation Administration, Department of Transportation	1 – 199
▼ Subchapter K	Administrative Regulations	183 – 193
▼ Part 193	Protection of Voluntarily Submitted Information	193.1 – 193.17
§ 193.1	What does this part cover?	
§ 193.3	Definitions.	
§ 193.5	How may I submit safety or security information and have it protected from disclosure?	
§ 193.7	What does it mean for the FAA to designate information as protected?	
§ 193.9	Will the FAA ever disclose information that is designated as protected under this part?	
§ 193.11	What is the notice procedure?	
§ 193.13	What is the no-notice procedure?	
§ 193.15	What FAA officials exercise the authority of the Administrator under this part?	
§ 193.17	How must design and production approval holders handle information they receive from the FAA under this part?	



Summary

- ▶ Unprecedented partnership and positive impact on aviation safety
- ▶ Long-term industry and Government commitment to collaboration
- ▶ Enhanced safety through information sharing

Logos: BCAS, ASIAS, Aviation Safety INFOSHARE, FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

- Como medida de proteção não são usados emails pessoais, só os das empresas.
- Não são permitidas câmeras nem celulares
- É necessário assinar um *Non Disclosure Agreement* antes de participar
- Mencionou o único caso de vazamento de informação que tiveram durante a época da pandemia em razão das reuniões online que foram feitas na época (*leak*, publicado num jornal). Agora todas são presenciais.

Com base nas perguntas do BCAS, também comentou o seguinte:

- Eles olham a informação agregada e não de operadores específicos (ex.: aproximações não estabilizadas durante a pandemia).
- Os humanos cometem erros similares, não importa o idioma ou país.
- Explicou como o SE são desenvolvidos dependendo do assunto (quando?, como?, falsos alarmes, dados correlacionados, etc.). Como exemplo citou os “*overbanks*” e os “*Stall warnings*” que conseguiram reduzir.
- Também explicou como as propostas passam por um “*Planning Committee*” e que, depois, são discutidas em “*Break out sessions*” dependendo do tema, passando -eventualmente- para discussão do plenário.
- Indicou que é possível sim que alguém do BCAS participe das reuniões do CAST. Comentou que o Carlos Pellegrino da ANAC atendeu no passado algumas reuniões. É necessário um contato inicial, depois um convite e eventual participação como “Observador”.

2. Status da Proposta de Infoshare do BCAST

O Marcelo (presidente) comentou sobre a reunião online prévia (03/03/2023) que houve sobre o assunto.



Infoshare - BCAST

BCAST
BRAZILIAN COMMERCIAL
AVIATION SAFETY TEAM

- Primeira reunião do Grupo realizada em 03/03/2023
- **Primeiro infoshare proposto para dia 22/06/2023** (sujeito a confirmação na mudança de data da reunião do BCAST); - Será um evento teste para ajustes de processo.

Logística	Normativa	Planejamento
<ul style="list-style-type: none">• Agenda do Evento - Reunião presencial na manhã do dia 22/06, entre 09:00 e 12:30. Definição de agenda detalhada ainda pendente• Reserva de Espaço: Pendente da definição de convidados• Criação de logotipo para o evento. Proposta para solicitar apoio a assessoria de comunicação da ANAC para o desenvolvimento.	<ul style="list-style-type: none">• Termo de confidencialidade. Será desenvolvido com base no modelo do infoshare CAST;• Publicação da resolução da ANAC sobre proteção de informações de segurança. Monitoramento da publicação da resolução (expectativa é que seja publicada antes do evento)	<ul style="list-style-type: none">• Proposta de temas: Elaboração de uma proposta de temas a serem apresentados• tentativa de apresentação do Gerardo Hueto na reunião do BCAST em 16/03. ✓

- Necessidade de ter um termo de confidencialidade específico para o Infoshare

Fabio Catani/Virginio Corrieri: verificar os temas do CAST para ver possíveis áreas de interesse e propostas. Possível apresentação inicial voluntária.

Gabriel Casella: trabalhou vários anos no SIRM/Safety issues (antes eram incidentes) a triagem era feita por outro grupo. Tinha um núcleo de Hazard Identification => Fatores Contribuintes => Ações de Mitigação (poderia gerar inputs para recomendações a ANAC ou um grupo da IATA fazer recomendações com base nisso). **Depois ele traz esse material para apresentar.**

3. Remarcação da próxima reunião BCAST (por causa do evento no Chile), passaria de 15 para **22/06/2023**

Aprovado.


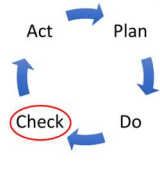




4. Status da participação do BCAST no CNPAA

O Marcelo lembrou do ofício que foi enviado no ano passado para formalizar a participação do BCAST nesse comitê.

Foi tema da pauta na agenda de novembro de 2022.

Na próxima reunião será feita a apresentação.

5. Avaliação da implementação dos Safety Enhancements do BCAST (da anterior reunião – Francisco Gabão – ANAC/SPO)

<h3><u>Introdução</u></h3> <ul style="list-style-type: none"> Proposta inicial, contém diversos elementos desejáveis, mas não essenciais BCAST deve dar direcionamento com base em resultados esperados, contraposto com os custos das avaliações necessárias 	<h3><u>Objetivo amplo</u></h3>  <ul style="list-style-type: none"> Avaliar de o BCAST está sendo efetivo em seu objetivo <i>“...melhoria contínua da segurança operacional da aviação civil brasileira...”</i> Verificar se os operadores 121 tem conhecimento dos SE Verificar se os produtos foram implementados e quais foram os resultados Se não foi implementado, identificar os motivos Coletar críticas e sugestões para melhoria dos SE e do trabalho do BCAST 
<h3><u>Opções de coleta de informações</u></h3> <ul style="list-style-type: none"> Pesquisa sobre implementação de um produto específico <ul style="list-style-type: none"> Feita após prazo previsto para implementação, a contar da publicação Pesquisa sobre implementação de histórico de produtos <ul style="list-style-type: none"> Feita periodicamente Organizações podem ter prazos diferentes de implementação Idealmente seria customizada por operador/produto (evitar retrabalho) Demanda definição de escopo (qual histórico?) Pesquisa de resultados da implementação via dados <ul style="list-style-type: none"> Impactos em indicadores, GT Compartilhamento de dados (sugestão) Importância de produtos terem origem/relação com dados 	<h3><u>Conteúdo da pesquisa</u></h3> <ul style="list-style-type: none"> Simplificada <ul style="list-style-type: none"> Respostas não descritivas (sim/não, escalas) Foco em identificar se foi implementado ou não Avançada <ul style="list-style-type: none"> Respostas descritivas e não descritivas Foco em: <ul style="list-style-type: none"> Determinar se foi implementado Resultados Dificuldades Propostas de melhoria
<h3><u>Pesquisa completa</u></h3>  <ul style="list-style-type: none"> Conhecimento do produto <ul style="list-style-type: none"> Conhece o produto? Como tomou conhecimento do produto? Se a organização pretende implementar o produto: <ul style="list-style-type: none"> Qual é o prazo estimado para finalização da implementação? Quais são os principais desafios para a implementação? Sugestões de melhorias <u>melhorias</u> para o produto? Se a organização já implementou o produto: <ul style="list-style-type: none"> Permanece aplicado? Foram obtidos os resultados esperados? (ref. indicadores de performance, melhorar?) O prazo para implementação foi adequado? Os recursos financeiros foram adequados? Se a organização não pretende implementar o produto: <ul style="list-style-type: none"> Quais são os motivos? Sugestões para aumentar a chance de o produto ser implementado? 	<h3><u>Avaliação da efetividade dos produtos</u></h3>  <ul style="list-style-type: none"> Inputs <ul style="list-style-type: none"> Pesquisa sobre implementação Análise de dados/indicadores associados ao produto (GT Compartilhamento de dados) Necessidade de revisar produto? <ul style="list-style-type: none"> Critérios? Necessidade de revisar outras etapas dos processo do BCAST <ul style="list-style-type: none"> Identificação de perigos Construção de produtos Comunicação 
<div style="border: 1px solid gray; padding: 10px;"> <h3><u>Considerações adicionais</u></h3>  <ul style="list-style-type: none"> A pesquisa seria feita pelo BCAST? Os resultados seriam compartilhados descaracterizados? Mapeamento dos processos do BCAST <ul style="list-style-type: none"> Temos? Se não, seria interessante termos? (o PA-RAST deve trabalhar nisso) Meta ou metas do BCAST <ul style="list-style-type: none"> Seria interessante termos? Extra: Revisão do guia para implementação de CST (revisado pelo PA-RAST), podemos identificar melhorias para o BCAST </div>	






6. Andamento/Reporte dos grupos de trabalho:

GRUPO CFIT – Coordenador: Pedro Gomes (GOL)

O André Coelho não será mais coordenador, o Pedro coordenará o GT a partir daqui.

GRUPO LOC-I – Coordenador: Fabio Catani (BOEING)

Além de apresentar os trabalhos do grupo, o GT apresentou os SE desenvolvidos e solicitou feedback do grupo (os documentos completos serão enviados via email para todos no BCAST).

<p>Update Março/23 LOC-I </p> <p>Trabalhos do GT LOC-I:</p> <p>Realizadas 3 reuniões desde BCAST Nov/22 (20/12, 31/01, 23/02):</p> <p>1. Voo Manual – Publicação de SE e Boletim One-Pager</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reunião dedicada para compilar e consolidar os dados totais das pesquisas incluindo principais resultados no Boletim. - Segregadas recomendações para os pilotos e para as linhas aéreas. - Elaborado Boletim one-pager focando recomendações aos pilotos. - Convertido Boletim em SE: (validar prazos, recursos) - Como SE/Boletim serão divulgados na comunidade aeronáutica? 	<p>Update Março/23 LOC-I </p> <p>Trabalhos do GT LOC-I:</p> <p>2. UPRT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consulta Pública No. 15/2022 da ANAC: prazo de 2,5 anos para linhas aéreas terem suas tripulações treinadas. <p>3. Abnormal Go Around</p> <ul style="list-style-type: none"> - Foi discutido que o respectivo Toolkit (LOC-I No.1) elaborado em Ago/20, quando sua taxa de implementação estava em 44%. Gap analysis realizado em Ago/2022 identificou que a respectiva taxa de implementação estava em torno de 67%. - O grupo decidiu por focar os trabalhos em outros temas no momento <p>4. Interação Pilot Monitoring</p> <ul style="list-style-type: none"> - Propostas de melhoria na interação entre PF e PM.
<p>Update Março/23 LOC-I </p> <p>Trabalhos do GT LOC-I:</p> <p>5. Outros Tópicos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baixo conhecimento/gerenciamento da operacionalidade dos radares meteorológicos das aeronaves pelos pilotos. - Debatida a confiabilidade das ferramentas de análises meteorológicas (METAR, TAF, SIGMET, entre outros) em algumas regiões do país. Levantar respectivos dados estatísticos e gaps nas operações das linhas aéreas para levar ao respectivo CINDACTA para ABEAR coordenar apresentação virtual aos DOVs e pilotos. - LATAM deverá trazer resultados da investigação de um evento recente para debate quando da publicação do respectivo relatório final. - Turbulência de céu claro e a importância do AIREP. 	
<p>BCAST – GRUPO LOC-I – Boletim nº XX/2023</p> <p>Impacto do voo manual na segurança de voo</p> <p>Diversos estudos mostram que as novas tecnologias nos cockpit's das aeronaves mitigaram a perda de controle em voo por meio da redução da carga de trabalho das tripulações, porém acabaram por gerar riscos residuais, como a perda da proficiência no voo manual causada pela baixa prática. Uma validação dos indicadores de FOQA/FDM das três maiores empresas brasileiras indicou que o voo manual representa em média menos de 5 minutos do tempo de voo. Dois acidentes exibem de forma mais drástica os impactos da falta de prática do voo manual na segurança de voo, o Air France 447 e o Asiana 214. Ambos relatórios finais são leituras enriquecedoras e citam a falta de proficiência no voo manual por diversas vezes, inclusive como um dos fatores contribuintes para o estado final da aeronave. Porém, estes dois acidentes são exemplos de eventos extremos dentro de uma gigantesca operação aérea global, o que foi demonstrado em uma pesquisa realizada com 126 pilotos de A320 e A340 selecionados aleatoriamente. Os resultados mostraram que a prática diária dos pilotos influencia diretamente nas suas habilidades de voo manual, onde os pilotos de A320 mais expostos a pousos e decolagens no seu dia a dia, realizaram aproximações de precisão em raw data com menores margens de erros do que os pilotos de A340. Por outro lado, o IATA Safety Report de 2021 mostrou que LOC-I continua sendo a categoria com maior número de fatalidades, totalizando 75 fatalidades em três acidentes. Visando entender quais são as medidas implementadas pelas tripulações que podem evitar eventos de LOC-I, a associação listou a porcentagem de contribuição destas contramedidas: a performance da tripulação apresentou uma porcentagem de contribuição de 50%, enquanto o gerenciamento da automação apresentou 21% de contribuição.</p>	<p>BCAST  Safety Enhancement</p> <p>GRUPO BRASILEIRO DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO COMERCIAL</p> <p>BCAST SE 00X rev.00 Prática do Voo Manual</p> <p>Ações do Safety Enhancement Estabelecer política operacional com diretrizes, critérios e incentivo à prática do voo manual, além de abordar o assunto em treinamento teórico e sessões de simulador.</p> <p>Responsável(is) pela implementação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Empresas Aéreas <input type="checkbox"/> Associações da indústria <input checked="" type="checkbox"/> BCAST <input type="checkbox"/> DECEA <input type="checkbox"/> Organizações de pesquisa <input type="checkbox"/> Sindicatos <input type="checkbox"/> Fabricantes <input type="checkbox"/> ANAC <input type="checkbox"/> Outros (especificar): <p>Introdução</p> <p>É inegável que a implementação de novas tecnologias nos cockpit's das aeronaves reduziu o número de acidentes. Isso é apresentado pela Airbus em sua análise estatística anual de...</p>

Renato Achoa (vice-presidente): já iniciaram um projeto similar em simulador na Azul. Podem contribuir.

Bruno: Voo manual no GT LOC-I. O tema já vem sendo tratado internamente nas empresas. Vai formalizar o que já está sendo feito. Estão levando isso em conta para recheque.

Gabriel Casella (GOL): sugere deixar o texto mais claro para as empresas / Catani: foi detalhado em outras partes do documento (que será enviado a todos no BCAST).

Corrieri: lembrou do evento UPRT da Alaska. <https://uprtglobalsummit.com/>

O Fabio Catani perguntou pela divulgação. O Fabio Castro (ANAC/ASSOP) explicou que os boletins e SEs são publicados após aprovação na página do grupo na Internet, no Telegram ANAC-Safety e enviados via email aos

membros do grupo BCAST. Eventualmente, pode ser solicitado envio pelas listas de email específicas da ANAC (por segmento de aviação).

A sequência e numeração pode ser conferida, dependendo do documento, na página do grupo: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/grupos-brasileiros-de-seguranca-operacional-bast/bcast-2013-grupo-brasileiro-de-seguranca-operacional-para-a-aviacao-comercial>


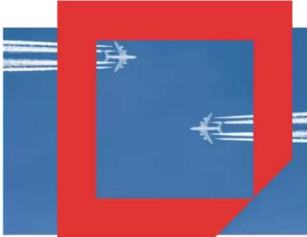

- Regimento Interno (clique no link para acessar)
- Termo de Adesão (clique no link para acessar)
- Memória das reuniões (clique no link para acessar)
- Apresentações (clique no link para acessar)
- **Trabalhos realizados** (clique no link para acessar)
- Relatórios Anuais (clique no link para acessar)
- **Safety Enhancements** (clique no link para acessar)

Sempre é necessário que fique formalizada a aprovação do presidente do BCAST, seja em reunião o via email antes de enviar para o bcast@anac.gov.br com cópia para o Fabio Castro (ANAC/ASSOP) para publicação.

O Marcelo lembrou que é importante incluir essas informações quando tiver apresentações do BCAST em eventos (possível integração com outros grupos BAST).

GRUPO MAC – Coordenador: Bruno Pelon (LATAM)

Reuniões na ABEAR e online.

<p>HOTSPOTS TCAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Levantamento contínuo sobre a presença de hotspots no espaço aéreo; Cruzamento de dados entre as EAs e DECEA. BCAST SE 001 rev.00 Mapeamento de conflitos de tráfego aéreo 	<p>Utilizar documentação da IATA (Performance Assessment of Pilot Compliance with Traffic Collision Avoidance System Advisories Using Flight Data Monitoring):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Validação de Manobras; - Nível de Compliance; - Treinamento de Tripulantes, 	<p>Performance Assessment of Pilot Compliance with Traffic Collision Avoidance System Advisories Using Flight Data Monitoring Guidance Material – 3rd Edition</p> 																								
<p>VERIFICAÇÃO DE OBRIGATORIEDADE DO SISTEMA NA MEL DAS EAs.</p> <table border="1"> <tr> <td>34-40-05</td> <td colspan="3">Traffic Collision Avoidance System (TCAS)</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Ident.: MS-34-40-00221890.0001001 / 24 SEP 21</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Applicable to: MSN 01143-06121, 06163-06165, 06409-06414, 06536, 06592-06685, 06718-06798, 06895-11522</td> </tr> <tr> <td colspan="4">34-40-05A Traffic Collision Avoidance System (TCAS) for LATAM Airlines Brasil (JJ Operations).</td> </tr> <tr> <td>Repair interval</td> <td>Nbr installed</td> <td>Nbr required</td> <td>Placard</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>Yes</td> </tr> </table> <p>(o) May be inoperative provided that:</p> <ol style="list-style-type: none"> ATC Transponder/Automatic Altitude Reporting Systems operates normally, and The ICAO Flight Plan is updated (as required) to notify ATC of the navigation equipment status of the aircraft, and Aircraft is not dispatched from the airport GRU, and Repairs are made within three (3) flights. <p>Reference(s) _____</p> <p>(o) Refer to OpsProc 34-40-05A Traffic Collision Avoidance System (TCAS)</p>	34-40-05	Traffic Collision Avoidance System (TCAS)			Ident.: MS-34-40-00221890.0001001 / 24 SEP 21				Applicable to: MSN 01143-06121, 06163-06165, 06409-06414, 06536, 06592-06685, 06718-06798, 06895-11522				34-40-05A Traffic Collision Avoidance System (TCAS) for LATAM Airlines Brasil (JJ Operations).				Repair interval	Nbr installed	Nbr required	Placard	A	1	0	Yes	<p>SIMILARIDADE DE CALLSIGN:</p> <ol style="list-style-type: none"> Follow Up de ações realizadas pelas empresas aéreas (Ofícios DECEA, ASRs, e Ferramentas disponíveis); Cruzamento de dados entre as EAs e DECEA; O sistema de validação de Callsigns; SE sobre Similaridade de Callsign. (BCAST GFMAC SE 002) <p>https://docs.google.com/document/d/1E1VbaDqg00rhu3XX0XJkRtCNDe65_slviedt</p>	 <p>BCAST SE 003 rev.00 Metodologia para validação de códigos de chamada</p>
34-40-05	Traffic Collision Avoidance System (TCAS)																									
Ident.: MS-34-40-00221890.0001001 / 24 SEP 21																										
Applicable to: MSN 01143-06121, 06163-06165, 06409-06414, 06536, 06592-06685, 06718-06798, 06895-11522																										
34-40-05A Traffic Collision Avoidance System (TCAS) for LATAM Airlines Brasil (JJ Operations).																										
Repair interval	Nbr installed	Nbr required	Placard																							
A	1	0	Yes																							

Bruno: pergunta por descaracterização de dados FDM - TCASS

Marcelo: FDM (TCAS) => talvez o FDX tem uma boa parte disso.



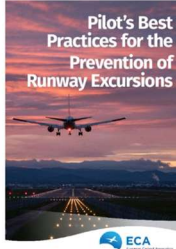




Julio Pereira (IATA): concorda com o Bruno, aproveitar o que já foi feito. Podem combinar para apresentar os dados sobre TCAS RA. RA Real vs RA level bust. Atuar no âmbito ATC. FDX à disposição (convite pro LOC-I dia 28).

Casella: TCAS RA => tornar a manobra eficaz, evitar que a aeronave entre nesse estado. Talvez trazer controladores para cursos de cabine => melhorar entendimento de performance da aeronave.

Pensar de forma sistêmica => talvez um SE pro DECEA.

GRUPO RE – Coordenador: Virgínio Corrieri (ALTA)

ABEAR já fez um trabalho excepcional em reporte de condição de pistas => evitar duplicidade de trabalho. Colaborar com outros forums.

 <p style="text-align: right;">RUNWAY SAFETY</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid red; padding: 2px;">2023</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Análise de Docs existentes (<i>Pilot's best practices – European Cockpit Association – ECA</i>) ▪ <i>Veer off</i> ▪ Acompanhamento SE GT REx (001 e 002) ▪ <i>Runway Incursion</i> ▪ Monitoramento de pistas ▪ Próxima reunião 	 <p style="text-align: right;">RUNWAY EXCURSION</p> <p>- Pilot's best practices – European Cockpit Association (ECA)</p> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>The Global Action Plan on the Prevention of Runway Excursions (GAPPRE) aircraft operator's guidance material comprises 60 pages alone, the following summarizes all GAPPRE recommendations and guidance, which can be implemented by flight crew in their daily routines.</p> </div> <p style="text-align: center; background-color: yellow;">AÇÃO: Traduzir e divulgar</p> 
 <p style="text-align: center; border: 1px solid red; padding: 2px;">2023</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Veer off</i> <p style="text-align: center; background-color: yellow;">AÇÃO: SE</p>	 <p style="text-align: center; border: 1px solid red; padding: 2px;">2023</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Acompanhamento SE GT REx (001 e 002) <p style="text-align: center; background-color: yellow;">AÇÃO: cada empresa avalia</p>
 <p style="text-align: right;">RUNWAY</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid red; padding: 2px;">2023</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Runway Incursion</i> <p style="text-align: center;">RASG-PA Safety Advisory + BCAST + GAPPRI</p> <p style="text-align: center; background-color: yellow;">AÇÃO: SE</p> <p>Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (GAPPRE) in 2020</p> <p>Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPPRI) in 2024</p>	 <p style="text-align: right;">RUNWAY</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid red; padding: 2px;">2023</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Monitoramento de pistas <ul style="list-style-type: none"> • Outros fóruns • Limite de barreiras <p style="text-align: center; background-color: yellow;">AÇÃO: acompanhamento e maior integração com a SIA</p>

Próxima reunião do GT RE: **05 abril**, 10:00, ABEAR (híbrida).

GRUPO Monitoramento de Dados de Voo – Coordenador: Paulo Nakamura (ANAC/ASSOP)

28 de fevereiro – 1ª reunião. Começar discussões, objetivos, definir calendário.

2ª reunião será em março (talvez outra antes do fim de mês).

- Definir lista de entregas
- Análise de dados para reporte
- *Safety issues* para focar/acompanhar
- Alinhar entendimento entre as companhias aéreas. O quê reportar?
- Estabelecer mecanismos: quando? Como?

7. Outros

Risco Baloeiro

Nakamura: Menciona trabalho que está sendo feito no grupo BAIST (Infraestrutura aeroportuária), subgrupo de Risco Baloeiro. Avaliação de risco e estudo sobre esse problema.

O MP questiona a ANAC sobre isso, juízes não reconhecem o risco real da prática. É necessário buscar punições mais efetivas.

Convida a todos no BCAST para participar dessa iniciativa (ele já participou do subgrupo). Possível trabalho conjunto BCAST – BAIST.

A ASSOP vai atualizar painel sobre isso. Ele (Nakamura) pode intermediar alguma reunião se for o caso.

Julio Pereira: “High Priority” para IATA. Dificuldade para explicar isso para operadores internacionais. Precisa de uma ação do governo.

Marcelo: tema importante para o BCAST e para os operadores. Sugere o GT MAC como ponte, vai conversar com o Bruno para representar ao BCAST lá. Se não der certo, será diretamente pelas empresas.

Sem mais assuntos a tratar, encerrou-se a reunião.

PRÓXIMA REUNIÃO:

22/06/2023, (quinta-feira, das 14:00 às 16:00).

Lista de Presença (assinada mediante formulário online) – **38ª Reunião do Grupo BCAST**

	Carimbo de data/hora	Endereço	Nome Completo	Empresa, Entidade ou Organização
1	3/16/2023 14:02:59	safetyas	Eduardo Carbonari Furlan	ASAGOL
2	3/16/2023 14:04:16	paulo.na	Paulo Henrique Iengo Nakamura	ANAC
3	3/16/2023 14:04:29	tiago.me	Tiago Antunes Vieira de Menezes	ANAC
4	3/16/2023 14:04:36	vcorrieri@	VIRGINIO CORRIERI	ALTA
5	3/16/2023 14:04:41	willian.ta	Willian Yoshinori Tanji	ANAC
6	3/16/2023 14:05:10	marcelo.	Marcelo Cesar Maciel	Modern Logistics
7	3/16/2023 14:14:56	rafael.tra	Rafael Trancoso	PUC-RS
8	3/16/2023 14:15:55	joaofreita	João Henrique de Freitas	PUC-RS
9	3/16/2023 14:44:43	mario.dia	Mário José Dias	ANAC
10	3/16/2023 14:46:30	erica.cru	Érica Jordana Bento Viana Cruz	ANAC
11	3/16/2023 14:47:01	nestor@	Nestor Henrique de Carvalho Aguiar	CAN Aviation Consulting
12	3/16/2023 14:47:10	felipe.25	Felipe Eudes Pontes Fernandez	Embraer
13	3/16/2023 14:47:17	brunot.pe	BRUNO TAUCHE PELON	LATAM
14	3/16/2023 14:48:35	vicepresi	Erenilson Ribeiro de Santana	ASAGOL
15	3/16/2023 15:01:10	diego.ba	Diego de Alexandrino Barrionuevo	SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas
16	3/16/2023 15:28:49	francisco	Francisco Gabão	ANAC
17	3/16/2023 15:31:19	sc.sgso@	Juni Ane Santin	Sideral Linhas Aéreas LTDA
18	3/16/2023 16:00:29	marcelo.	Marcelo Nascimento Marcusso	LATAM Airlines Brasil
19	3/16/2023 16:40:29	fabio.cas	Fabio Padilla Castro	ANAC/ASSOP

Obs.: Teve opção de reunião presencial na sede da ANAC em São Paulo.

- Marcelo Marcusso (LATAM)
- Gabriel Casella (GOL)
- Também tivemos presença e participação na reunião do Fabio Catani (BOEING), Coordenador do GT LOC-I.