

Memória da 5ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial - BCAST

São Paulo, 30 de maio de 2014.

Participantes

Empresas Aéreas	Azul, Gol, Passaredo, Rio, Sideral, Tam, Total.
ANAC	SIA, SPO e GGAP.
DECEA	ASEGCEA (videoconferência RJ).
Outras entidades	IATA.

Além dos presentes, participaram da reunião por videoconferência os seguintes servidores da ANAC: Rodrigo Moser (SIA/BSB), Gérson Costa (SIA/BSB), Cássio Bueno (SIA/BSB), Marcelo Lissa (SIA/BSB), Ricardo Senra (GGAP/RJ) e Leandro Silveira (SPO/SJC).

Resumo das discussões

Os assuntos abordados seguiram a estrutura estipulada na proposta de pauta distribuída anteriormente aos membros do grupo. Os tópicos abaixo refletem a pauta seguida na ocasião.

Introdução e apresentação dos participantes

A reunião foi aberta pelo Sr. Wagner (ANAC), co-presidente do BAST, nas instalações da Representação Regional São Paulo da ANAC. Foi realizada uma breve apresentação dos participantes da reunião.

Acompanhamento das atividades dos subgrupos – GT FDM

O Sr. José Alexandre Fregnani da IATA - Brasil fez uma nova apresentação sobre o FDX mostrando resultados com os dados consolidados do ano de 2013. Os dados, que foram extraídos basicamente de voos processados na região LATAM, foram compilados de forma a destacar os principais eventos ocorridos na região no ano de 2013 ('Top 20'). Diante dos dados considerados, a IATA apresentou uma proposta de metodologia de análise em que considera apenas voos processados em aeroportos brasileiros ('rule of 3' e 'mais de 100 voos'). Como conclusão apontou a necessidade do grupo focar ações nas seguintes áreas:

- Aproximações desestabilizadas;
- Pouso com vento de cauda excessivo;
- Eventos EGPWS;
- Eventos TCAS.

Em decorrência do apresentado, o Sr. Wagner sugeriu que fossem formados Grupos de Trabalho alinhados com as iniciativas do RASG-PA que endereçassem as áreas destacadas. O grupo concordou com a linha de ação proposta e houve a sugestão para a criação de dois grupos que se dedicariam aos temas:

- GT Excursão de Pista (*RunwayExcursion*)
- GT Colisão em Voo (*Mid Air Collision*)

A IATA mencionou que para a próxima reunião deverá apresentar os dados consolidados do 1º trimestre de 2014.

A Azul solicitou à IATA que, se possível, nas próximas reuniões apresentasse também os dados de outras regiões do globo (tais como Ásia, África, Oriente Médio e etc.) para que os mesmos pudessem ser comparados com os resultados apresentados por nossa região (LATAM).

A Gol mencionou a necessidade de adequação da IAC (IAC 119-1005) que versa sobre o FDM. Destaca-se que o documento mencionado foi publicado em 2004 e que, conforme ressaltado na reunião, necessitaria de ajustes para melhor refletir e nortear os atuais programas de acompanhamento e análise dos dados de voo das companhias aéreas.

Tanto o sr. Fregnani quanto o sr. Wagner destacaram a importância em manter o sigilo das informações consolidadas do FDX, conforme apresentadas pela IATA. Deste modo, a presente ata vem também a reforçar o estabelecido no acordo firmado entre as duas entidades que versa, entre outros compromissos que podem ser observados no Anexo I – Termos de Entendimento entre BAST e IATA, que as instituições envolvidas e seus representantes se comprometem a zelar pelo sigilo das informações difundidas no âmbito do grupo.

Acompanhamento das atividades dos subgrupos – GT Low Fuel

Na ausência do coordenador do GT Low Fuel, o sr. Marques Peixoto fez uma apresentação sobre o andamento das atividades do grupo. Do exposto, destaca-se o cronograma apresentado para a adequação regulamentar e a operacionalização do conceito ‘combustível mínimo’ nas operações das companhias aéreas.

O DECEA mencionou ter elaborado um comparativo entre os normativos internacionais que tratam do assunto e o submeteu ao seu setor de normas com vistas à adequação da ICA 100-37 para que o referido documento passe a conter o conteúdo referente ao conceito de combustível mínimo.

De forma a acompanhar o desenvolvimento do assunto, a Azul solicitou ao DECEA a disponibilização do material elaborado para o GT.

Acompanhamento das atividades dos subgrupos – Subgrupo AQD

Com relação ao subgrupo AQD, foi mencionado que atualmente as empresas estão passando por um período de atualização de suas ferramentas e que após esta etapa serão retomadas as discussões para alinhamento de informações quanto às versões utilizadas.

Indicadores de Segurança Operacional

Comentou-se brevemente sobre o assunto, onde foi destacada a importância da coleta de tais dados e que os mesmos podem vir a constituir importante fonte de dados para o FDM-Brasil.

***Runway Excursion* – processo de medição de rugosidade em aeroportos brasileiros**

Houve uma extensa discussão sobre o assunto, em especial, sobre os mecanismos e dados que poderiam ser utilizados para avaliar a condição de uma pista de pousos e decolagens. De maneira geral, o grupo debateu sobre a baixa correlação entre os dados registrados pelas

ferramentas de monitoramento de voo (FDM) e a atual condição da pista, uma vez que tais medições refletiriam o desempenho de frenagem das aeronaves e não necessariamente expressariam características do pavimento.

A Azul propôs a elaboração de um estudo para incorporação do conceito '*brake-action*', a exemplo do que já é adotado em outros países/autoridades, como indicativo do desempenho de frenagem de uma determinada aeronave em uma determinada pista em um dado momento.

Proposta de Regimento Interno do BAST e funcionamento dos grupos e subgrupos

O sr. Wagner solicitou aos participantes que considerassem a proposta elaborada para o Regimento Interno do grupo para deliberação na próxima reunião.

Outros assuntos

O sr. Wagner mencionou que a Embraer mostrou-se interessada em participar das reuniões do BCAST, expondo que a fabricante de aeronaves já participa de outros fóruns similares como o RASG-PA e que poderia agregar com os trabalhos desenvolvidos pelo grupo. Os participantes mostraram-se receptivos quanto à ideia, não havendo nenhuma objeção quanto à participação da Embraer nas próximas reuniões.

Próximos passos: atividades previstas, resultados esperados e datas-tentativa

Diante da proposta apresentada contendo as datas previstas para as próximas reuniões do grupo, decidiu-se que as mesmas devem ser mantidas como tentativa, mas que, em momento oportuno, os membros sejam novamente consultados quanto à disponibilidade de participação nas respectivas datas. Dessa forma, a próxima reunião do grupo fica agendada para o dia 07 de agosto de 2014, sendo que os membros deverão ser avisados com antecedência para confirmação da data.

Ações

1. Efetivar os Grupos de Trabalho de Excursão de Pista (*Runway Excursion*) e Colisão em Voo (*Mid Air Collision*). **Responsável:** Wagner/ **Prazo:** próxima reunião (07/ago/14);
2. Indicação de pessoal para composição dos Grupos de Trabalho de Excursão de Pista (*Runway Excursion*) e Colisão em Voo (*Mid Air Collision*). **Responsáveis:** Membros do BCAST / **Prazo:** próxima reunião (07/ago/14);
3. GT Low Fuel: estudar os mecanismos para operacionalização do conceito de "combustível mínimo" nas operações das empresas e gerar status do andamento ao grupo. **Responsável:** Cmte. Rastrello / **Prazo:** próxima reunião (07/ago/14);
4. Convidar a Embraer para participação nas próximas reuniões. **Responsável:** Secretaria / **Prazo:** próxima reunião;
5. Finalizar a proposta para o novo Regimento Interno do BCAST considerando eventuais contribuições dos membros do grupo. **Responsável:** Secretaria / **Prazo:** próxima reunião (07/ago/14).

Anexo I – Termos de Entendimento entre BAST e IATA

1. A IATA concorda em fazer a apresentação, durante as reuniões do BAST, de informações agregadas e não identificadas, das tendências das operações no Brasil. Para o propósito deste acordo, informação agregada e não identificada é definida como a análise que não permita a identificação de qualquer tripulação, número do voo, funcionários e companhias aéreas. Ambas as partes entendem que o programa também incorpora uma "regra de três", onde apenas os aeroportos com dados de pelo menos três operadoras diferentes serão considerados;
2. As informações fornecidas pela IATA, durante essas reuniões, proporcionará ao BAST a capacidade de observar a operação em sua localização geográfica realizado por operadores locais e internacionais que participam no programa de voo IATA Data Exchange (FDX). O FDX identifica questões de segurança por meio de consultas e resultados agregados de dados provenientes de registros digitais de voo, relatórios de segurança, bem como de outras operações disponíveis e informações de segurança disponíveis no programa da IATA Global Aviação Gerenciamento de Dados (GADM);
3. O BAST concorda em proteger a propriedade de todas as informações de tendências e análise de resultados apresentados pela IATA. Nenhuma informação ou análise será publicada ou compartilhada com qualquer entidade, física ou jurídica, não integrante do BAST;
4. Caso qualquer indivíduo ou organização divulgar informações acordadas no item 2 externamente à comunidade IATA/BAST, cessa qualquer futura apresentação planejada;
5. O BAST concorda em compartilhar com a IATA o status dos SEI (*Safety Enhancement Initiatives*);
6. O BAST entende e concorda que a IATA não será responsável por qualquer pedido de indenização ao abrigo deste Acordo, quer resultantes de contrato, garantia, ato ilícito (incluindo negligência), ou de outra forma.