



Memória da 15ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial - BCAS

São Paulo, 31 de março de 2017.

Entidades Participantes:

GOL, ABEAR, IFALPA, EMBRAER, PASSAREDO, AZUL, CENIPA, LATAM e ANAC.

Resumo das discussões:

A reunião ocorreu nas instalações da ANAC em São Paulo. Os assuntos abordados seguiram a estrutura estipulada na pauta proposta que foi distribuída anteriormente aos membros do grupo. Os tópicos abaixo refletem a pauta seguida na ocasião:

✓ **Apresentação dos resultados do FDX e atualização sobre a nova versão do programa (IATA):**

Item prejudicado pela ausência do Sr. Julio Pereira, representante da IATA no Brasil. Tendo em vista a necessidade apontada pelos membros da BCAS de acompanhar o andamento do FDX, bem como as necessidades de dados e análises específicas pelos coordenadores dos Grupos de Trabalho do BCAS, restou decidido o envio de correspondência oficial pelo BCAS para a IATA para solicitar tais informações, visando identificar *hotspots* de interesse de cada subgrupo e causas-raiz, com base em dados de diversos operadores.

✓ **Acompanhamento das atividades dos subgrupos:**

Por alteração da ordem da pauta, o representante da AVIANCA apresentou as atividades do GT CFIT, informando as atividades da 1ª Reunião do GT com a ABEAR (15/03/17), na qual foram assinalados os *safety enhancements* (nota: vide repositório de SE do CAST norte-americano) relacionados a CFIT, em especial o SE 185, bem como as modificações sugeridas aos ISARPs. Encontra-se em andamento a coleta de dados de *caution/warning* junto às empresas operadoras e, ainda pendentes, as medidas de sugestão de atualização dos ISARPs (com verificação de status junto à IATA Miami) e o detalhamento da proposta de inserção dos ISARPs atualizados na regulamentação da ANAC. Também foi abordada a necessidade de mapeamento de *hotspots* de cada empresa por meio de FDM (com ênfase para SBRJ). Encontra-se na pauta do GT a necessidade de atualização e padronização das bases de dados de EGPWS nas frotas dos operadores. A próxima reunião do subgrupo está agendada para 25/05/17.

A apresentação do GT LOC-I foi prejudicada pela ausência do representante da LATAM.

A apresentação do GT MAC foi conduzida pelo representante da GOL, o qual relatou que o subgrupo é atualmente reconhecido pelo DECEA como o fórum apropriado para harmonização de *callsigns* (numeração de voos), sinalizando que a solução para a questão se dará dentro da própria atividade de aviação regular após a futura revogação da IAC 1223. O GT também citou

os estudos relacionados a *hotspots* na TMA-SP e os pontos de vulnerabilidade identificados, bem como o levantamento de novos *hotspots*, em caráter mais amplo, com base em dados de FDM. Foi encaminhada proposta de envio de alertas por e-mail para as novas publicações inseridas na página do BCAST na internet, o que depende de viabilidade técnica por parte da ANAC, por hospedar a referida página. Também foi levantada a comunicação formal do BCAST para a ANAC por meio de *safety advisory letter*, compreendendo a ICA 100-32 e o ofício circular sobre material de *e-learning* sobre *level bust* (relacionado ao *safety enhancement* tratado pelo PA-RAST), com o intuito de desenvolver boas práticas sobre o tema. A próxima reunião do subgrupo está agendada para 17/04/17.

Finalmente, a apresentação do GT RE, a cargo do representante da EMBRAER, abordou a substituição do coordenador, que passará a ser o Eng. Carlos Eduardo, ele próprio condutor da apresentação. Foi enfatizada a necessidade de priorização dentre os *safety enhancements* existentes, destacando-se os de números 215.2, 216 e 219R1. Restou consignado que os SE relacionados à infraestrutura aeroportuária não podem ser negligenciados. Por haver um subgrupo de RE no âmbito do BAIST, solicitar-se-á a presença de um representante do BAIST no GT RE do BCAST. A próxima reunião do subgrupo está agendada para 25/05/17.

As apresentações dos GT serão disponibilizadas na página do BCAST na *internet*.

✓ **ANAC – PA-RAST e RASG-PA:**

O representante da ANAC responsável pela apresentação mencionou o *status* do acompanhamento periódico das atividades do GT MAC integrante do PA-RAST, salientando que as ações adotadas e apresentadas pelo GT MAC do BCAST estão em harmonia com os estudos internacionais sobre o tema. No que diz respeito ao RASG-PA, seus *safety enhancements* servem de base para o BCAST, sendo regularmente acompanhados. O presidente do BCAST registrou que tal padrão deve ser mantido e que as atualizações sobre as ações e decisões em nível mundial devem ser apresentadas em cada reunião do BCAST.

✓ **Proposta de composição do GT de reformulação da IAC 119-1005:**

Considerando-se que a mencionada IAC (programa de acompanhamento e análise de dados de voo) possui impacto maior na operação 121, o presidente do BCAST propôs a criação de um GT específico para cuidar do assunto, adotando boas práticas internacionais como referência. O representante da ANAC/SPO/GCTA(121) salientou que os aspectos de revisão normativa não cabem ao seu setor, mas à gerência de normas da Agência, mas que a gerência de operações de empresas de transporte aéreo será ouvida no processo. O presidente do BCAST convocará os demais integrantes do Grupo para iniciar os trabalhos de revisão da referida IAC.

✓ **Resultado da avaliação do CENIPA frente à resposta dada à apresentação realizada na 14ª Reunião do BCAST:**

Dando continuidade ao tema tratado na 14ª reunião do BCAST, os representantes do CENIPA realizaram a divulgação da plataforma aberta “Painel SIPAER”, voltada para o acompanhamento de ocorrências aeronáuticas na aviação civil, contendo os eventos ocorridos nos últimos dez anos. O banco de dados é atualizado diariamente e permite a extração de gráficos, tabelas e comparação de cenários para fins estatísticos. O filtro de pesquisa “operador” foi removido, atendendo ao solicitado na reunião anterior. O sistema foi aprovado pelos representantes do BCAST conforme apresentado, havendo sido solicitado um *link* para que os membros do Grupo testem o sistema.

✓ **Assuntos gerais:**

Concluindo a reunião, consignou-se que o GT relacionado a Perigo Baloeiro existente na Secretaria de Aviação Civil encontra-se paralisado por falta de coordenador. O presidente consultou os demais membros a respeito da possibilidade de incorporar aquele GT ao BCAST e que a ANAC, por meio da ASIPAER, reconduza os trabalhos. Os representantes da ANAC, embora reconhecendo a importância do tópico, ponderaram no sentido da preservação do GT em âmbito político mais elevado, já que existem propostas de criminalizar a conduta de soltura de balões no futuro Código Brasileiro de Aeronáutica, sendo que tais iniciativas são favorecidas quando apresentadas por autoridades de escalões mais altos. Decidiu-se pela redação de um histórico das atividades do GT, com ênfase na interrupção dos trabalhos por falta de um coordenador na SAC.

Foi apresentado o Regimento Interno do BCAST, já aprovado, tendo sido solicitado aos presentes que visitem a página *internet* do BCAST e tomem conhecimento de seus termos. Em complemento, foi solicitado aos presentes que assinem os novos termos de adesão e os entreguem ao Secretariado do BCAST, uma vez que os anteriores estão despadronizados e desatualizados em relação ao novo regimento. Solicitou-se também aos representantes que atualizem as informações constantes da página (nomes de vice-presidente, titulares e suplentes, bem como outros itens considerados necessários).

Os representantes da IFALPA manifestaram sua preocupação com a recomendação para alteração do Anexo 6 à Convenção de Chicago, nos termos propostos pela ICAO após demanda do NTSB e do BEA, para a instalação de câmeras nas cabines de comando até o ano de 2023, sendo que cada Estado-membro deve se posicionar até 20 de abril de 2017. Para a IFALPA, dentre outras razões, a medida, ainda que aperfeiçoe a investigação de acidentes, compromete a segurança operacional, uma vez que os pilotos voariam mais preocupados com o registro pelas câmeras do que propriamente com a operação da aeronave, além de não haver garantia de proteção aos dados gravados (risco de vazamento indevido), bem como a tecnologia atual pode permitir o aperfeiçoamento dos registros de FDR e capturas periódicas de telas (*print screens de displays*) e transmissão continuada de dados e parâmetros por satélite.

Para o BCAST o Estado brasileiro pode estabelecer como diferença o não-atendimento dessa demanda, cabendo ao Secretariado apresentar a posição do Grupo na reunião a ser realizada no dia 3 de abril de 2017 na sede da ANAC-Brasília, com representantes da IFALPA, do CENIPA e da Agência. O BCAST deverá analisar a proposta de alteração ao Anexo 6 e enviar ofício para a ANAC/SPO com sua posição consolidada.

Próximas Ações

1. Inserir os arquivos das apresentações na página *internet* do BCAST.

Responsável: Secretariado.