**Memória da 19ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial - BCAST**

São Paulo, 06 de abril de 2018

**Entidades Participantes**

ABEAR, AVIANCA, SNA/IFALPA, IATA, INFRAERO (SBUL), EMBRAER, GOL, DECEA, AZUL, LATAM e ANAC.

A lista dos participantes encontra-se na Secretaria Executiva do BCAST.

* **Introdução**

A reunião ocorreu na sede da ABEAR em São Paulo, sendo acompanhada de suas bases por videoconferência (WEBEX) pelos Eng. Carlos Eduardo - EMBRAER; Cap. Christian – DECEA; Marcos Roberto - SBUL; Gabriel Acosta– IATA; Floyd – IATA; e Daniel Soares - ANAC

* **Resumo das discussões**

As apresentações estão disponibilizadas na página do BCAST.

Devido solicitação anterior do representante da IATA, o presidente consultou os membros e alterou a ordem proposta na ata e os assuntos abordados sofreram pequena alteração quanto à estrutura estipulada na pauta proposta, no que diz respeito a ordem das apresentações, como seguem:

* **Apresentação dos resultados do FDX-IATA**,

O sr. Gabriel Acosta (IATA) agradece por poder antecipar sua apresentação e mostra os resultados da pesquisa realizada com a análise dos dados do FDX compartilhados pelas empresas brasileiras dos últimos 5 anos; alguns dos parâmetros que servem de base para as discussões nos GTs do BCAST, como TCAS, Hard Landing, aproximações desestabilizadas, arremetidas etc.

Após ele fala sobre as estatísticas segundo os dados enviados por essas empresas nos principais aeroportos brasileiros, concluindo que há uma tendência de redução em alguns eventos.

* **Acompanhamento de ações dos subgrupos:**

**> Runway Excursion (RE) – Coordenador Eng. Carlos Eduardo (EMBRAER)**

* O coordenador do grupo na sua apresentação informa que continua perseguindo com as frentes de trabalho do ano anterior, tentando expandir o projeto-piloto de SBUL (TALPAARC) para outros aeroportos de grande movimento, porém o grupo necessita de um alinhamento quanto aos próximos passos da ANAC.
* O representante da ABAER comenta que a SIA convocou para uma reunião (dia 12/04) a INFRAERO, DECEA e ABEAR, a fim de tratar da Carta de Acordo Operacional de SBUL e se adequar com o trabalho que está sendo desenvolvido em paralelo pelo DECEA para aquele aeroporto, além do estudo de viabilidade de expansão do projeto de SBUL para aeroportos de grande movimento.
* O presidente do BCAST solicita ao coordenador do GT que acelere com os drafts na próxima reunião (análise da Carta de Acordo Operacional e do documento do DECEA) ressaltando a importância de chegar na reunião com posição consolidada, já que o aeroporto (SBUL) está bem atualizado. Entretanto o representante da SIA que traria esclarecimentos sobre o andamento do Projeto RCC-RBA no âmbito da ANAC não esteve presente.
* Para o GT-RE, a proposta de Acordo Operacional tem potencial de complementar a proposta de AIC, é um excelente ponto de partida da parte operacional, uma vez que descreve o que fazer, quem fazer, como fazer. E a CAOp como um pano de fundo que define as responsabilidades do operador de aeródromo.
* O representante da ABEAR traça um histórico de como se chegou a essa Carta de Acordo Operacional e o presidente do BCAST interpreta que provavelmente o projeto tenha crescido em importância, e por isso a SIA passou a analisar o conteúdo da Carta a fim de padronizar e posteriormente expandir para outros aeroportos. O que causa dúvidas no grupo é a demora para começarem as operações e se o projeto-piloto será em SBUL. A ABEAR julga que o projeto tem que partir de SBUL, em virtude de todos os trabalhos conjuntos (empresas aéreas, DCEA, e SBUL) já desenvolvidos naquela localidade.
* O representante da ABEAR solicita ao representante de SBUL informações quanto ao andamento das tratativas da Carta de Apoio Operacional. Ao que o representante de SBUL informa que a Carta de Acordo Operacional foi encaminhada para a ANAC (Nov/17) e está sendo analisada pela SIA. Também espera a definição na reunião do dia 12/04/2018.
* Na reunião anterior foram apresentados dados de monitoramento de toque e pós-toque identificando algumas correções necessárias e sugestões de melhorias e em mais algumas poucas reuniões/interações serão apresentadas algoritmos e lógicas para se começar a ver dados e analisar tendências e médias etc, para tirar conclusões sobre operação com vento de cauda, sobre tempo para a aplicação de dispositivos de frenagem etc;
* O coordenador do GT-RE apresenta gráfico que mostra a conclusão que os eventos devido a *unstable approach* – o ultimo ocorreu há cerca de 7 anos atrás, enquanto isso a participação por pista afetada por agua, toque longo, uso de equipamentos de desaceleração, aparecem em quase todos os eventos ao longo dos anos, havendo a necessidade de implementar os monitoramentos já propostos pelo GT, sem contar com a contribuição da infraestrutura dos aeródromos. O representante do DECEA comenta que a estatística do ATS como contribuinte apresentada era diretamente relacionada com o projeto RCC e se houvesse um RCC (regulado pela AIC – DECEA) seria uma ação mitigadora.
	+ Agendamento da reunião com o Presidente do BAIST (Alberto SIA ANAC).

O presidente do BCAST ressalta a importância da participação de um representante do BAIST no GT-RE. Ressalta, ainda, que o GT deverá focar seus SEs no treinamento dos controladores e na administração aeroportuária para prover a mesma informação. Porque são aqueles que operam no Brasil e não tem o costume do uso deste tipo de informação, já que ela não é praticada no Brasil.

* + Esclarecimentos do andamento do Projeto RCC - RBA no âmbito da ANAC (Pareceres, Considerações e Análises) – Não houve a participação do representante da SIA.

O coordenador do GT-RE retoma a apresentação informando a tentativa de priorizar três *Safety Enhancements* (SEs), seguindo o cronograma:

* SE215 (*Landing Distance Assessment*) – O mais denso, por tratar do TALPA-ARC, subdivididos em 7 subgrupos com ações para cada um deles sendo duas ações atribuídas ao BAIST; O grupo tem uma proposta de macro-objetivos, em conjunto com o BAIST até o 1º semestre de 2018 a implantação do TALPA/ARC e a implementação até 2019.
* SE216 (Flight Crew Landing Training)– definição de pesquisa até 1º trimestre de 2018 e apresentação de resultados até o final de 2018 e *Safety Enhancements* e apresentação de oportunidades de melhorias até 1º semestre de 2019
* SE219 (Policies, Procedures and Training to Prevent Runway Excursions) – definição de pesquisa, apresentação de resultados e proposta de implantação até 3º trimestre de 2018 e a implantação durante o 1º semestre de 2019.

**> - Controlled Flight Into Terrain -** **CFIT – Coordenador Cmte Machado (AVIANCA)**

* Faz uma revisão das últimas reuniões e a análise para em breve propor a emissão de um *Safety Enhancement* com relação ao banco de dados do EGPWS.

O GT-CFIT identificou que não havia uma metodologia para atualização do banco de dadosnas empresas, daí a previsão de emissão de um SE com a obrigatoriedade de atualização dos bancos de dados, bem como o software do EGPWS. Foi categórico ao afirmar que as aeronaves não podem estar voando (em abr/2018) com software de 2016. Fato observado na frota se sua própria empresa, quando então fez uma campanha para atualizar os sistemas em toda a frota, além de um procedimento para atualização anual.

* O GT também propõe um SE baseado no RNAV Visual. Porém para implantar este procedimento precisa da chancela do DECEA e acrescenta que essa ação mitigaria todos os alertas no SDU, por exemplo, por qualquer operador. A conclusão do GT é que se os pilotos tivessem uma trajetória visual definida, um RNAV Visual, evitaria a subjetividade em determinados momentos/situações do voo, em prol da segurança.
* O representante da ANAC coloca que na ICAO não existe nada regulado sobre o procedimento RNAV visual, mas para outros tipos de operação tem uma orientação internacional, tanto para os operadores quanto para confecção de procedimentos, como o Doc. 9905.
* O objetivo do GT é ter um draft de SE para a próxima reunião onde o órgão regulador obrigue aos operadores a terem pelo menos uma atualização anual banco de dados e do software do EGPWS. Atualmente a regulação exige que as aeronaves tenham o equipamento a bordo, porém não exige a atualização do sistema/equipamento.

Seguindo a programação, o presidente antes de passar a palavra ao coordenador do GT LOC-I (Cmte. Diulgheroglo - LATAM), questiona os representantes da ANAC se estavam presentes apenas para acompanhar a reunião ou se acrescentariam alguma informação a respeito do Follow up da participação do BCAST no Programa PSOE-ANAC (item da pauta). O presidente do BCAST quer saber como este projeto vai ser continuado e como se dará a participação do BCAST. Julgando que a ausência destes atores foi, provavelmente, devido a uma falha de comunicação tendo em vista a alteração na estrutura da ASIPAER.

**> Loss Of Control In-Flight - LOC-I – Coordenador Cmte. Diulgheroglo (LATAM)**

* Informa que foram realizadas 9 reuniões do GT, onde foram discutidos e identificados fatores contribuintes e algumas soluções propostas pela indústria, além de treinamento dos tripulantes e proposição de Safety Enhancements. Além disso tem agendada uma visita à EMBRAER (Silvio), postergada para Mai/2018.
* Na última reunião foi lançada uma pesquisa, através do questionário elaborado via Google Forms, a fim de identificar o status atual da indústria brasileira no que se refere ao Loss of Control In-Flight, a fim de produzir uma estatística quanto a aderência dos operadores no que se refere às práticas do LOC-I. A data proposta pelo BCAST era 03 de abril e até então o grupo recebeu 2 respostas por parte das empresas. A ideia do GT é ter mapeados os *gaps,* desde a escala até a parte operacional, até mesmo com relação a treinamento em simuladores.
* O GT-LOC-I pretende, juntamente com o apoio da GOL, AZUL, AVIANCA e EMBRAER, estabelecer alguns itens para delinear uma base de SE 96 sobre o tema, e voos com dificuldades em serviço. Partindo da ideia que que deve-se ter um mínimo meteorológico, tripulação habilitada etc, uma vez que não existe nenhuma regulação prevista com tais procedimentos. O presidente coloca que embora cada empresa esteja fazendo sua mitigação de risco é necessário que o assunto esteja normatizado. Daí a importância da presença do órgão regulador neste fórum. O representante da ANAC coloca que a participação nesses tipos de fóruns auxilia na identificação de gaps para melhoria de normas, para se chegar num ambiente considerado ideal ao nível da Segurança Operacional, mas o processo normativo é muito lento. Julga que a emissão de SE terá uma aplicabilidade muito mais rápida. Informa, ainda, que foram publicados recentemente em Diário Oficial algumas Instruções Suplementares (uma para piloto e mecânico de voo, outra para comissários e outra para despachante de voo) sobre Programas de Treinamento para as empresas regidas pelo RBAC 121. Essas ISs foram baseadas em documentos do FAA e do SRP-SOP. Havia a intenção de fazer constar na IS a parte do treinamento em simulador, entretanto não há uma perspectiva, tendo em vista a dificuldade das empresas em possuir simulador qualificado para treinamento de *Upset Recovery*.

**> Mid Air Collision - MAC – Coordenador Cmte. Dan Guzzo (GOL)**

* O cmte Guzzo inicia informando que encaminhou a todos os participantes o draft final do SE-001, que trata de uma metodologia para identificação de hot spots de conflito de tráfego aéreo.
* Como essa informação vai chegar no DECEA? Consta de 1 “entregável” que compete às empresas aéreas, que vão fazer uma pré-análise e entregar os dados ao ASEGCEA. A ASEGCEA (“entregável” 2) vai consolidar os dados e a ANAC (“entregável” 3) vai normatizar as ações a serem implementadas pelas empresas aéreas.
* Os valores levantados são estimados e relativos à hora/homem. No caso do DECEA se refere ao custo de elaboração de uma normativa interna. No caso da ANAC seria com o mesmo objetivo de normatizar.

O representante da ANAC informa que este SE, no que diz respeito à regulamentação do processo, vai de encontro a um trabalho que já vinha sendo feito na agência, junto com o GT no BCAST, que é a revisão da IAC 119-1005.

* A questão apresentada pelo GT-MAC ao BCAST:
* Qual a formalística para aprovar um Safety Enhancement do GT para o BCAST?
* Como BCAST vai comunicar para a indústria?
* Como será a numeração dos SE produzidos pelo BCAST?

O presidente volta a destacar a falta de suporte e infraestrutura para tratar esses “produtos” que estão sendo entregues pelos GTs do BCAST julgando que esta infraestrutura deveria vir do BAST. Pergunta os membros do grupo como deveria proceder e se deveria pedir este apoio para a ASIPAER?

O presidente ressalta que deverá ser aberta uma agenda para se tratar desse assunto junto ao BAST.

* + **Reformulação da IAC 119-1005 – Coordenador Cmte Marques Peixoto (AZUL)**
		- Não houve atualização no andamento deste GT uma vez que não houve reunião tendo em vista as diversas atividades do BCAST.
* **Folow up da participação do BCAST no Programa PSOE-ANAC (Mario Dias e Neverton Morais)**
* O presidente do BCAST destacou que embora não seja um assunto urgente, uma vez que faz parte de um processo, quer saber como este projeto vai ser continuado, como se dará a participação do BCAST. Julgando que a ausência destes atores foi, provavelmente, devido a uma falha de comunicação tendo em vista a alteração na estrutura da ASIPAER.
* O representante da ANAC informa que o projeto PSOE-ANAC está sendo formalizado através de Portaria interna, com as indicações de cada participante e seus substitutos.
* **Apoio do Secretariado e Infraestrutura necessária:**
	+ Proposta de suporte e estrutura
	+ Necessidade de estabelecer padrões, requisitos, indexação e divulgação dos documentos a serem emitidos;
	+ Necessidade de mão de obra para executar trabalhos necessários dos diversos Grupos de Trabalho;
* **Troca da Presidência do BCAST / Eleição do Vice-presidente**
* O Cmte. Marques Peixoto após agradecimentos aos membros pelo suporte recebido durante seu período a frente do Grupo encaminhou o Cmte. Machado (AVIANCA) para assunção à presidência do BCAST e o processo de escolha do novo vice-presidente, sendo aclamado o Cmte. Dan Guzzo (GOL).
* **Assuntos Gerais**
* Cumprimento do Regimento Interno

O Cmte. Marques Peixoto entregou à secretaria executiva um relatório, em anexo, que trata das atividades realizadas pelo grupo durante o ano de 2017.

* Logística das próximas reuniões

O presidente do BCAST solicita que a secretaria providencie uma reunião extraordinária com os membros do BAST extraordinária para que sejam definidas as tratativas dos SEs e os assuntos que a ASIPAER foi questionada.

* Datas pré-agendadas das próximas reuniões.

As salas na ANAC já estão reservadas para os dias 26/06; 20/09; 22/11.