

Memória da 23ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial – BCAST

São Paulo, 11 de março de 2019.

Local: ABEAR

✓ **Entidades Participantes**

AVIANCA, ABEAR, MODERN LOGISTICS, LATAM, IATA, AZUL, GOL, DECEA, CENIPA, ALTA e ANAC.
A lista dos participantes encontra-se na Secretaria Executiva do BCAST.

✓ **Resumo das discussões**

1- Apresentação dos participantes.

2- Acompanhamento das atividades dos Grupos de Trabalho

2.1 – GT CFIT:

Andre Machado (Avianca) apresentou o acompanhamento do GT de CFIT, destacando a análise de alguns hotspots com propostas de ações de mitigação. Como próximos passos, Machado ressaltou a intenção de apresentar uma proposta de Safety Enhancement na próxima reunião, com circulação no grupo com antecedência, todos concordaram com a abordagem. Foi destacada a importância de alinhamento das discussões com aquela já em andamento no GEPEA.

2.2 – GT MAC (Mid Air Collision):

Dan Guzzo (GOL) apresentou o acompanhamento do GT de MAC, com destaque para a visita ao ICEA/LABSIM em São José dos Campos, para tratar das regras de seleção de Call Sign e mitigar os problemas de aplicação do algoritmo desenvolvido. Também foi realizada uma pesquisa de percepção entre controladores (em treinamento e instrutores), com percepção de melhoria. Também foi avaliada a cultura de reportes de Confusão de Call Sign. Foi comentada também a intenção do DECEA em implementar Call Signs Alfanuméricos em curto prazo, e o DECEA se propôs a realizar a validação do Call Sign. Os próximos passos incluem a adaptação do algoritmo e testá-lo novamente no ICEA/LABSIM, bem como a análise de dados coletados de TCAS RA de 2018 em comparação com os de 2017.

2.3 – GT LOC-I (Loss of Control Inflight)

Marcelo Diulgheroglo (LATAM) apresentou o resultado da pesquisa realizada com as empresas aéreas com base na Safety Enhancement 198, sobre programas de treinamento baseados em cenários. Também foi informado que será realizado um Workshop com todas as empresas aéreas sobre melhoria no treinamento de Go Around Maneuvers, com expectativa de desenvolver um Tool Kit após o Workshop.

2.4 – GT RE (Runway Excursions)

Carlos Eduardo (EMBRAER) apresentou que está em andamento um esforço de Gap Analysis sobre a implementação do Safety Enhancement 216 e um protótipo de dashboard para monitoramento de aspectos relevantes para RE integrado entre as empresas aéreas. A intenção do dashboard é

conhecer como, de fato, está ocorrendo a operação para depois, dar encaminhamento à ações de mitigação.

3- Cooperação entre RAST e BCAST

Daniel Soares (ANAC) apresentou as atualizações do PA-RAST, especialmente das frentes de trabalho abertas atualmente: Análises de segurança, projetos específicos demandados pelo comitê executivo, e a revisão dos procedimentos internos do PA-RAST. Uma vez implementado o trabalho de mitigação de “Call Sign Confusion”, foi informado que o trabalho poderia ser apresentado no RAST e proposta uma abordagem semelhante.

Sobre as Análises de Segurança, foi informado que as áreas de monitoramento permanente são: CFIT, LOC-I, Runway Safety e MAC. Também foram apresentadas outras áreas de novos estudos: Misconfiguration, Go Arounds, Surface Misalignments, UAS/RPAS/Drones, Visual approaches, Unusual or Unexpected Weather. A expectativa é que desses trabalhos podem ser identificados novos riscos que não estão em monitoramento permanente, ou outros indicadores para aquelas áreas que já existe monitoramento permanente.

Sobre os projetos específicos que o PA-RAST estão dedicados, foram mencionados: Avaliação das conclusões da ANConf/13, Guia de implementação de CST – Collaborative Safety Team (Ex.: CAST e BCAST) e Guia de estabelecimento de GoTeams do PA-RAST.

Sobre a Gestão do PA-RAST, foram mencionadas a Avaliação de trabalhos anteriores e o Processo de Monitoramento. Na avaliação de trabalhos anteriores, foram comentadas algumas lições aprendidas pelo grupo e que poderiam ser observadas pelo BCAST.

Gabriel Acosta (IATA) apresentou informações sobre o FDX – Flight Data Exchange, um programa da IATA de compartilhamento de dados. Foi destacado que não é um programa para investigação, mas sim para identificação de questões de segurança operacional. As empresas aéreas enviam os dados sem processamento à IATA, que faz o processamento sem identificação da origem, agregando-os em uma única base de dados. Foram apresentadas algumas funcionalidades do FDX. André Machado (AVIANCA) questionou sobre a possibilidade de disponibilizar acessos à pessoas do BCAST, mas que não são de uma empresa aérea. Acosta informou que existe a intenção de criar perfis de acesso também para membros da Indústria e das Autoridades, mas existiria a necessidade de custear o desenvolvimento de uma página de acesso.

4- Deliberação sobre a situação dos membros faltantes nas últimas reuniões

André Machado (AVIANCA) informou que fará levantamento de membros que não tem participado das reuniões. O secretariado (ANAC) se comprometeu em fazer o levantamento de todos os participantes e de suas presenças nas últimas reuniões e deliberar em reunião futura sobre a exclusão dos ausentes. Foi ressaltado que muitos participantes reportam não receber os convites para as reuniões.

Machado também ressaltou a necessidade de estimular a participação nos GTs, ou das ações dos GTs (respondendo pesquisas, divulgação nas organizações do que é feito no BCAST, fornecimento de dados, não necessariamente como “hands-on”).

ANAC se comprometeu a verificar a possibilidade de criar uma Lista de Distribuições (LD) para incluir todos os e-mails de todos os participantes.

Machado, questionou se seria possível ter um espaço do BCAST no portal *Skybrary*, aos moldes do CAST. O secretariado se comprometeu a tentar o contato e Gabriel Acosta (IATA) também se prontificou, pois tem bom contato com o *Skybrary*.

5- Novo secretariado

Paulo Nakamura (ANAC) apresentou a nova estrutura organizacional da ANAC, a Assessoria de Segurança Operacional – ASSOP, ressaltando que esta área absorveu as competências de secretariado do BAST.

6- Assuntos gerais

6.1 – Apresentação do Comitê de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira

Paulo Nakamura (ANAC) apresentou o Comitê de Segurança Operacional da Aviação Civil Brasileira criado durante a Implementação do PSO-BR. Se iniciou uma ampla discussão de opções de melhoria nos processos de compartilhamento de informações entre empresas e autoridades de aviação civil, de forma que a autoridade tenha acesso à informações para uma melhor tomada de decisão e que as fontes sejam protegidas.

6.2 – Cel Antonio Salles (DECEA) informou que existe a intenção de iniciar o Brazilian Navigation Safety Team.

6.3 – **Próxima reunião, 26/06/2019**. Secretariado irá atualizar o site.