



Memória da 5ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral - BGAST

São Paulo, 09 de março de 2017.

Entidades Participantes

A lista digitalizada dos participantes encontra-se em anexo.

Resumo das discussões

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:

✓ Introdução e apresentação dos participantes

A reunião ocorreu nas instalações da ANAC em São Paulo, sendo aberta e conduzida inicialmente pelo Sr. Eduardo Américo (Presidente BGAST). Foi realizada uma breve apresentação dos participantes, os quais constam da lista em anexo.

Tendo em vista a presença de vários novos integrantes do grupo, foi apresentada como função principal do BGAST reunir a comunidade aeronáutica brasileira, verificar as mais recentes ocorrências aeronáuticas (acidentes/incidentes) para identificar linhas de ação para mitigar os riscos envolvidos objetivando a redução dos acidentes.

Uma das linhas de ação é a publicação de “safety enhancements”, que são adotadas pela comunidade aeronáutica internacional, a exemplo da Federal Aviation Administration. – FAA. Esses “safety enhancements” podem envolver mudanças de regulamentos - no caso do Brasil, através da ANAC - e/ou medidas de caráter educativo, que podem ser desenvolvidas pelas empresas aéreas e demais entes regulados pela Agência, promovendo ações educativas visando aumentar a segurança operacional. Foi destacada a importância dos integrantes do grupo interagirem de forma eficaz com a ANAC, na forma principalmente de reivindicações, críticas e sugestões.

O Sr. Maurício José Antunes Gusman, Secretário Executivo do BAST– Grupo Brasileiro de Segurança Operacional, incluindo portanto o BGAST, apresentou, de Brasília (em videoconferência), o BAST e seus subgrupos. Informou que cabe à Assessoria de Articulação com o SIPAER – ASIPAER, da qual é chefe,

cuidar das tarefas administrativas do BAST, inclusive mantendo uma página do grupo no site da ANAC, onde estão publicados os registros das ações efetivadas e as memórias das reuniões realizadas.

Informou que já faz parte do calendário anual da ANAC a realização do Safety Management Summit – SMS Brazil, que, como em 2016, será realizado este ano e nos próximos no dia 07 de dezembro, Dia Internacional da Aviação Civil. Explicou que é uma excelente oportunidade para que todos os grupos apresentem trabalhos que contribuam para o aumento da segurança operacional em suas aéreas de atuação.

Em seguida, expôs as ações efetivadas pela ANAC em função do que foi acordado na reunião anterior.

✓ **Regimento Interno do BGAST**

Foi apresentado o Regimento Interno do BGAST, para votação, tendo sido aprovado por unanimidade. O Sr. Eduardo Américo explicou que posteriormente poderão ser apresentadas pelos integrantes do grupo propostas de alteração, que serão consideradas.

✓ **Risk Evaluation**

O Sr. Eduardo Américo informou que a Aircraft Owners and Pilots Association – AOPA, entidade sediada nos EUA com a qual o grupo mantém contato, está produzindo um aplicativo para proporcionar uma ferramenta com que operadores aéreos e pilotos possam avaliar os riscos em suas operações de maneira fácil e eficaz. De acordo com a AOPA, esse aplicativo será disponibilizado para a ANAC, porém só deverá estar concluído em cerca de um ano.

Lembrou, entretanto, que existe no site da AOPA o “risk planner”, onde é possível realizar uma avaliação de risco de determinada operação, bem como o planejamento para gerenciá-lo, de maneira mais simplificada.

✓ **NORSEE - Aprovação de Equipamento Não Requerido que Aumenta a Segurança de Voo**

Equipamento NORSEE é aquele não requerido por regulamento (RBAC/RBHA), e que tenha como objetivo aumentar, de forma mensurável, a segurança da aeronave.

Um equipamento aprovado pela Federal Aviation Administration - FAA como NORSEE é considerado aprovado pela ANAC e é elegível para, de acordo com o item (iii), ser instalado em aeronaves brasileiras. Entretanto, a FAA não trata da instalação do equipamento na aeronave, que deve ser feita conforme os meios existentes, como Certificado Suplementar de Tipo (CST) e SEGVOO 001; ou apenas registro em caderneta de manutenção, caso sua instalação seja considerada como pequena modificação à aeronave.

O Sr. Eduardo Américo explicou que a ANAC está buscando soluções para, em função da carência de recurso humanos, possibilitar a avaliação técnica da viabilidade da instalação desses equipamentos e em quais aeronaves eles podem ser instalados.

Para isso, propôs que o grupo trabalhasse na elaboração de duas listas: uma composta dos equipamentos que se supõe estarem enquadrados na categoria NORSEE e outra, de que constariam as aeronaves que poderiam se beneficiar da instalação desses equipamentos. O grupo avaliaria também quais seriam os casos em que a instalação de equipamentos representaria “grandes modificações”, quando a instalação teria que ser submetida à aprovação da ANAC, e aqueles casos em que essa aprovação pela Agência não seria necessária, bastando a aprovação e assinatura de um engenheiro aeronáutico.

Segundo o Sr. Humberto Branco, existe um grande contingente de aeronaves brasileiras que podem se valer de novas tecnologias e, com a elaboração dessas duas listas, o Grupo de Análise de Dados propõe a criação de uma força de trabalho para estudar, a partir de dados fornecidos pelo CENIPA, uma relação dos três itens que mais contribuíram nos últimos anos para a ocorrência de acidentes com aeronaves monomotoras operadas por pilotos com habilitação MONO. A Secretaria do BGAST deverá enviar e-mail a todos os integrantes do grupo para formalizar o convite a participar dessa força-tarefa.

✓ **Grupo Educacional**

O Sr. Humberto Branco ressaltou também que é preciso trabalhar a parte educacional e cultural dos pilotos, através da divulgação de textos e vídeos demonstrando os benefícios que podem ser alcançados pelas novas tecnologias disponibilizadas no mercado.

Foi proposta a criação de um novo subgrupo para estudar alternativas para essa divulgação de material educativo, citando-se a possível parceria com universidades brasileiras, de forma a viabilizar a tradução de textos educativos. Esse subgrupo teria o nome provisório de “GRUPO EDUCACIONAL”, e seu coordenador seria o Sr. Raul Marinho, que aceitou a função.

✓ **Interação entre a ANAC e o COMAER**

O Cel. Franz Matheus (CENIPA) falou sobre as tratativas que estão ocorrendo atualmente entre a ANAC e o COMAER para elaboração e aprovação do novo Programa Brasileiro para a Segurança. Operacional da Aviação Civil – PSO-BR, citando encontro recente ocorrido entre representantes desses dois órgãos no DECEA. Ele salientou a importância na rapidez da resposta às Recomendações de Segurança emitidas pelo órgão investigador, acrescentando ter observado uma melhora acentuada no tempo de resposta com o trabalho da ASIPAER. Afirmou considerar que a adoção do Relatório de Investigação

Simplificado, recentemente adotado pelo CENIPA para as ocorrências menos complexas, contribuiu significativamente para a agilização das providências referentes às Recomendações de Segurança.

✓ **Portal Brasileiro de Dados Abertos / Painel SIPAER**

O Ten. Almeida (CENIPA) apresentou na reunião o Portal Brasileiro de Dados Abertos, desenvolvido pela Secretaria de Tecnologia da Informação (Ministério do Planejamento) e, em seguida, o que está sendo desenvolvido pelo próprio CENIPA e é de grande interesse para a aviação civil, o Painel SIPAER. Esse painel, que deverá estar disponível para o público em geral após a próxima reunião do BCAST - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial (prevista para o dia 31 de março), conterà uma grande diversidade de dados estatísticos, com vários filtros para pesquisas específicas sobre diferentes tipos de operações e aeronaves, e onde será possível acompanhar o acompanhamento das investigações realizadas pelo CENIPA, entre outras informações.