



## **Memória da 8ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral - BGAST**

São Paulo, 08 de março de 2018.

### **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 e transmitida em videoconferência para a sede da Agência em Brasília e para a unidade do Rio de Janeiro. Foi aberta e conduzida inicialmente pelo Presidente do BGAST, Sr. Eduardo Campos (SAR/ANAC). Em seguida, houve a apresentação de cada um dos participantes presentes. Nessa ocasião, o Sr. Ricardo Albuquerque de Oliveira (ASIPAER/ANAC) informou que assumiu em janeiro de 2018 a chefia da ASIPAER, em substituição ao Sr. Maurício Gusman.

### **✓ Apresentação de trabalhos – PSOE - ANAC**

O Sr. Marcelo Lissa (SPI/ANAC) fez uma apresentação sobre o PSOE-ANAC, que considera estar chegando agora à sua fase de efetiva implantação. Segundo ele, já existem oito projetos iniciados, a partir da identificação de oito elementos críticos, sendo que outros quatro projetos deverão ser desenvolvidos no Brasil até 2022. Para garantir a eficácia das ferramentas de identificação dos riscos nas operações aéreas, considera fundamental uma parceria entre a ANAC e a indústria aeronáutica, mais especificamente as empresas de transporte aéreo, tendo em vista que a ANAC irá disponibilizar os indicadores para que as ações de mitigação sejam focadas nas áreas mais críticas, porém o setor da aviação que vai efetivamente implementar essas ações é a indústria, a partir de um esforço colaborativo entre as principais empresas aéreas do País, onde é necessária a confiança mútua na troca de dados.

De acordo com o Sr. Lissa, a aviação está em contínuo crescimento, e o adequado gerenciamento dos riscos envolvidos deve necessariamente passar por um equilíbrio e uma sintonia entre o setor financeiro da empresa e aquele que cuida da segurança das operações. Como os recursos disponíveis são limitados, é necessário que haja a priorização da destinação dos recursos para a otimização dos indicadores onde essa atuação se mostre mais necessária e urgente.

O Sr. Lissa informou que a partir de agosto de 2018 deverão ocorrer reuniões entre os membros dos demais grupos do BAST, proporcionando maior sintonia nas atividades por eles desenvolvidas. Lembrou que na última auditoria da ICAO, a ANAC obteve 95 % de *compliance* com relação ao Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP).

Ressaltou que é importante mostrar para o Estado brasileiro e à nossa sociedade que as ações que estão sendo adotadas estão trazendo resultados, no alcance das metas estabelecidas. Para implantar seu Plano de Supervisão da Segurança Operacional, o Brasil precisa contar com a participação não apenas da indústria aeronáutica como também dos demais prestadores de serviços (PSAC), e que deve ainda estar alinhado com o planejamento estratégico da ANAC. A melhor opção seria um PSO mais curto, com ações planejadas para até 2020.

O Sr. Lissa acrescentou que, considerando as características do Brasil, torna-se necessário identificar as áreas onde é maior a necessidade de enfrentamento dos problemas. Segundo ele, é preciso definir um “Risk Picture”, onde se visualize as ocorrências que têm contribuído mais frequentemente para os acidentes.

Nesse ponto, o Sr. Eduardo Campos citou como uma das ocorrências mais frequentes a falha de motor em voo, comentando que, porém, é preciso identificar as razões que levaram àquelas falhas, que podem ter diferentes origens, como procedimentos de manutenção ou falhas operacionais, como por exemplo pane seca.

A apresentação do Sr. Lissa está disponível na página do BAST no website da ANAC.

#### ✓ **Apresentação do Subgrupo de Implementação de Medidas Internacionais**

O Sr. Eduardo Campos, coordenador do subgrupo de Implementação de Medidas Internacionais fez uma pequena apresentação das atividades do seu subgrupo. Na apresentação foi mostrada a aprovação pela ANAC, através de Policy, dos procedimentos para a instalação de sistema de Angle of Attack (AoA) aprovados pela FAA. Essa apresentação também está disponível no site da ANAC.

Adicionalmente, foi pedido aos membros do BGAST que pesquisassem se outras autoridades de aviação civil têm procedimentos publicados que facilitem a instalação de equipamentos que aumentem a segurança de voo na aviação geral.

O presidente do BGAST relatou a apresentação do grupo no SMS Brazil 2017. Em resumo, no SMS Brazil 2017 foram apresentadas as iniciativas dos três subgrupos do BGAST.

O membro Fábio Kruschewsky Lemos (SAR/ANAC) questionou como as oficinas poderiam ser tratadas no BGAST. O presidente do BGAST lembrou o modo de atuação do grupo:

- Identificar as ocorrências mais frequentes;
- Identificar os fatores contribuintes; e
- Publicar os Safety Enhancements (SE).

Então, se a manutenção é um fator contribuinte em alguma ocorrência, pode ser que as oficinas sejam sujeitas aos SE.

Assim, o presidente do BGAST pediu ao Sr. Fábio que verificasse no site do GAJSC se os SE para falha de motor em voo são aplicáveis ao Brasil e quais deles se aplicariam às nossas oficinas.

O Sr. Marco Castro (TAM Executiva) chamou à atenção sobre a necessidade de simplificar a implementação da Segurança Operacional nas empresas. Deu como exemplo o programa vigente na TAM Executiva, que possui 148 páginas e que sua equipe conseguiu sintetizar em uma versão de apenas duas páginas, proporcionando uma adequação valiosa para facilitar a avaliação dos riscos e sua redução para um patamar aceitável. Segundo o Sr. Castro, essa ferramenta possibilita a identificação de cerca de 60 % dos riscos em um voo antes mesmo da decolagem.

O Sr. Thales Francisco (Aeroclube de Tatuí) relatou que está usando no aeroclube procedimentos para recolher dados nos voos de instrução, similar ao FOQA (*Flight Operational Quality Assurance*) usado pelas empresas aéreas. Ele disse que seu programa é relativamente pequeno em comparação ao de PSAC mais complexos, e, se por um lado mostra alguns aspectos preocupantes para a condução das operações, devido à identificação das falhas latentes, por outro é extremamente útil, pois permite trabalhar em cima delas. O Sr. Thales trará os resultados para apresentação na próxima reunião.

#### ✓ **Considerações finais**

Será retirado o Termo de Adesão da Sra. Marina Rapuano Guelere (SNA), devido à sua saída do grupo.

O Sr. Eduardo Campos lembrou a necessidade de reiterar o convite para a GCOI/SPO/ANAC (Gerência de Certificação de Organizações de Instrução), de maneira que algum representante do setor esteja presente na próxima reunião do BGAST.

A Sra. Luciana Carpena Medeiros (SNA) sugeriu que houvesse discussões por e-mails entre as reuniões, para fomentar a participação dos membros do grupo. O grupo concordou e o presidente coordenará tais discussões.

O Sr. Marcelo Lissa foi convidado para a próxima reunião.

Concluindo a reunião, o presidente do BGAST confirmou a próxima reunião para o mês de junho.