

**COMITÊ NACIONAL DE PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

CNPAA

ATA

54ª Sessão Plenária

O original deste documento encontra-se arquivado na Vice-Chefia do CENIPA.
61-3364-8801, vch@cenipa.aer.mil.br, cnpaa@cenipa.aer.mil.br

Brasília, 10 e 11 de novembro de 2010

SUMÁRIO

Relação de Representantes das Entidades-Membro	3
1. Abertura da 54ª Sessão Plenária do CNPAA	5
2. Agenda, sistemática de trabalho e facilidades	5
3. Exclusão de Entidades-Membro	5
4. Inclusão de Entidades-Membro	5
5. Sistema Decolagem Certa	6
5.1. Debate e deliberações pertinentes	7
6. SGSO na Turbomeca do Brasil	8
6.1. Debate e deliberações pertinentes	8
7. Estóis em Motores Arriel 1B – Atualização	8
7.1. Debate e deliberações pertinentes	8
8. MOSA – Reuniões, avanços e agenda	9
8.1. Debate e deliberações pertinentes	9
9. Curso de Investigação em Fator Material	10
10. Tratamento de ocorrências de RA	10
10.1. Debate e deliberações pertinentes	10
11. Encerramento do 1º dia de Sessão Plenária	13
12. Abertura do 2º dia de Sessão Plenária	13
13. Segurança Operacional na Aviação Agrícola	13
13.1. Debate e deliberações pertinentes	13
14. Manual OFFSHORE e Manual Helideck	15
14.1. Debate e deliberações pertinentes	15
15. Comissões CBA, CCPAB e Projeto de Lei SIPAER – Atualização	15
16. Atuação do CENIPA - Visão	16
16.1. Debate e deliberações pertinentes	17
17. Assuntos Administrativos	21
18. Encerramento da 54ª Sessão Plenária do CNPAA	21
Anexo I – Quadro resumo das votações da 54ª Sessão Plenária do CNPAA	22

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
CNPAA – Presidente	Brig Ar José Pompeu dos Magalhães Brasil Filho
CNPAA – Secretário	Luiz Cláudio Magalhães Bastos Cel
ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral	F. Horácio Mello (manhã do 1º dia)
ABSA Cargo Airline	Ausente
AERÓLEO Táxi Aéreo Ltda.	Valter Pinto
AVIANCA Linhas Aéreas	Ana Carolina Begliomini Nicola
AZUL Linhas Aéreas	Carlos Augusto Pereira Nunes Maurício Pontes
BHS Brazilian Helicopter Serviço Táxi Aéreo Ltda.	Péricles Gil Canhetti Mondin
CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Franz Luiz Matheus (DIPAA) Uberacy Marcos Totolli da Silva Ten Cel (DPC) Fernando Cruz Ten (AJU)
CSV Consultoria em Segurança de Voo	Maurício Luiz Maranhão Pinto
DAESP – Departamento Aeroviário de São Paulo	Sérgio Arruda Camargo Fábio Calloni – Chefe de Gabinete
DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo	Otávio Oliveira Filho
EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica	Umberto Irgang Fábio Catani
GABAER – Gabinete do Comandante da Aeronáutica	Ricardo Ignácio de Macedo Cel Av
GFHM – Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina de Aviação (ANAC)	Fernando Franklin Corrêa (1º dia) Raquel de Almeida Irber (2º dia)
GGAP – Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional (ANAC)	Ricardo Senra de Oliveira
HELICENTRO Ltda.	Rangel Luiz Lustosa Ferreira
HELISUL Táxi Aéreo Ltda.	Mário Roberto Eugênio dos Santos
HELIVIA Aero Táxi	Ausente
IFI – Instituto de Fomento e Coordenação Industrial	Nilton Cícero Alves Cel
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária	Eliane Cristina Arnaldo Pessoa Rosângela Maracci Zähler
LÍDER Táxi Aéreo S/A	Reinaldo Souza
OMNI Táxi Aéreo	Victor Alberto C. Antunes
PANTANAL Linhas Aéreas	José Vicente Gomes
PASSAREDO Linhas Aéreas	João Carlos Bieniek
PETROBRAS – Petróleo Brasileiro S/A	Sidney Jones de Santana Menezes
PUC-RS – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul	Dr. Éder Henriqson

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
RICO Linhas Aéreas	Ausente
SAC – Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa	Robinson Vladimir Botelho Lucas
SENASP – Secretaria Nacional de Segurança Pública	Carlos Renato Lima da Silva Cap PM-BA
SENIOR Táxi Aéreo	Gilvan Correia Barros Filho
SERIPA I – Primeiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Adriano Ferreira de Carvalho Ten Cel
SERIPA II – Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Evenilton A. Mendes de Barros Ten Cel
SERIPA III – Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Eduardo Emerick T Cel
SERIPA IV – Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Ricardo Beltran Crespo Ten Cel Luís Renato Horta de Castro Maj
SERIPA V – Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Luiz Fernando Aquino da Silva Ten Cel
SERIPA VI – Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Roberto Fernandez Alves Ten Cel
SERIPA VII – Sétimo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Carlos Frederico G. Schonhardt Ten Cel
SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola	Claudio Coutinho Rodrigues
SIPAEREx - Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando Exército	Kleber Lyra Leal Maj Art
SIPAERM – Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Marinha	CMG Rômulo Brandão Maia; CF Sidney da Silva Pessanha; CF Arthur Mendes de Oliveira; e CC Evandro José Souza Rangel .
SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas	Ausente
SNAe – Sindicato Nacional dos Aeroviários	Paulo de Tarso Gonçalves Júnior
SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias	Ausente
SNETA – Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo	Ausente <i>presente</i> <i>ver relatórios de presentes</i>
TAM Aviação Executiva	Marco Aurélio dos Santos Miranda e Castro
TAM Linhas Aéreas	Geraldo Costa de Meneses - Harley
TOTAL Linhas Aéreas	Luiz Fernando Cugula de Melo
TRIP Linhas Aéreas	Rubens Rafael Schaefer
TURBOMECA do Brasil	Eng Luís Cravo
VALE - Companhia Vale do Rio Doce	Sérgio A. Sales Denis Knauth
VARIG Linhas Aéreas (Grupo GOL)	Paulo Roberto Alonso
WEBJET Linhas Aéreas	Lester Costa Ortiz

1. Abertura da 54ª Sessão Plenária do CNPAA

Aos dez dias do mês de novembro do ano de dois mil e dez, nas instalações do CENIPA, na SHIS QI-05, Área Especial, Lago Sul, na cidade de Brasília, DF, teve lugar a 54ª Sessão Plenária do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CNPAA.

O Presidente do CNPAA (Brig Ar Pompeu Brasil) abriu os trabalhos com palavras de boas vindas e de incentivo ao trabalho em proveito da melhoria da segurança operacional.

2. Agenda, sistemática de trabalho e facilidades

O Secretário do CNPAA (Cel Magalhães) enfatizou a importância do bom uso do tempo, do que ficariam dependentes os assuntos adicionais. Comentou aspectos relativos à sistemática de trabalho e detalhou a agenda para os dois dias de plenária. Comentou o pedido de admissão da Passaredo, que chegou após o prazo regimental de 20 dias antes da plenária, o pedido da EMBRAER para comentar sobre o Curso de Investigação em Fator Material e a intenção da VARIG/Grupo GOL de debater a classificação de ocorrências RA (*Resolution Advisory*).

3. Exclusão de Entidades-Membro

Após apresentar os artigos do regimento que regulam a exclusão de entidade-membro, o Secretário informou que a ABRAPHE, a FLEX e a SAC acumulavam duas faltas consecutivas nas 52ª e 53ª sessões plenárias. Na sequência, o Secretário cedeu a palavra à plenária para considerações.

PETROBRAS (Sidney) – Informou que a ABRAPHE não compareceu às reuniões da Comissão Offshore.

SINDAG (Rodrigues) – Reforçou a importância de seguir o previsto no regimento, que estabelece a apreciação da exclusão após duas faltas consecutivas.

Não havendo mais comentários, foi procedida a votação.

(1) Exclusão da ABRAPHE: nenhuma abstenção, nenhum voto contrário e 38 votos favoráveis a sua exclusão;

(2) Exclusão da FLEX: nenhuma abstenção, nenhum voto contrário e 38 votos favoráveis a sua exclusão;

(3) Exclusão da SAC: duas abstenções, 36 votos contrários e nenhum voto favorável a sua exclusão.

Portanto, a ABRAPHE e a FLEX foram excluídas do CNPAA, enquanto a SAC foi mantida como entidade-membro do comitê.

4. Inclusão de Entidades-Membro

Após apresentar os artigos do regimento que regulam a inclusão de entidade-membro, o Secretário colocou em votação o pedido intempestivo da Companhia Passaredo para ter sua admissão considerada ainda na corrente plenária, sendo obtido o seguinte resultado:

- nenhuma abstenção, nenhum voto contrário, 38 votos favoráveis.

Na sequência, o Secretário passou a palavra aos expositores que defenderam a inclusão das seguintes entidades: DAESP (Camargo), IFI (Nilton), SENASP (Renato), VALE (Sérgio Sales) e PASSAREDO (Bieniek). Concluídas as apresentações, cujas cópias em PDF foram disponibilizadas aos presentes, o Secretário coordenou o debate, cujo extrato segue:

SERIPA IV (Crespo) – questionou o DAESP quanto à atualização dos PEAA, tendo o Representante do DAESP respondido que os planos foram atualizados para 2010.

CSV (Maranhão) – Pediu que o Representante do DAESP discorresse a respeito das iniciativas voltadas à prevenção.

DAESP (Camargo) – Informou que o departamento não tinha uma estrutura formal de segurança operacional, que não havia pessoas suficientes para tanto. Ressaltou que, embora não houvesse pessoal exclusivo para a segurança operacional, seu gerenciamento era disperso ao longo da estrutura de cada unidade. Comentou que o departamento tem implementado todas as orientações recebidas dos órgãos reguladores, bem como tem feito instalações de equipamentos e treinamento de pessoal, sempre em atendimento ao que está estabelecido.

GGAP-ANAC (Senra) – Informou que em meados de 2010 foi realizado um curso de SGSO para o pessoal do DAESP, com cerca de 40 alunos, o que representava uma parcela significativa do quadro de pessoal do departamento, que girava em torno de 90 pessoas.

SERIPA VII (Schonhardt) – Informou que os SERIPAs tem atuado de forma integrada com organizações do sistema de segurança pública, cujos meios aéreos têm apoiado as atividades de investigação de acidentes aeronáuticos.

HELICENTRO (Rangel) – Parabenizou a SENASP pela iniciativa em fazer parte do CNPAA e questionou seu representante, se ele, através do CONAV, representaria todo o universo da Aviação de Segurança Pública e de Defesa Civil brasileiro.

SENASP (Renato) – Respondeu que sim. Complementou informando que estava ali por escolha do CONAV, Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública e que o CONAV representa todas as Unidades Aéreas de Segurança Pública e de Defesa Civil do segmento, pois tem membros dos 26 Estados, do DF, e da denominada aviação federal, que é integrada pela Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal e pela Força Nacional, sendo, portanto, legítimo na sua representatividade.

Findos os apartes, o Secretário coordenou a votação, tendo sido obtidos os seguintes resultados:

- (1) Inclusão do DAESP: uma abstenção, um voto contrário e 37 votos favoráveis;
- (2) Inclusão do IFI: nenhuma abstenção, nenhum voto contrário e 39 votos favoráveis;
- (3) Inclusão da SENASP: nenhuma abstenção, nenhum voto contrário e 39 votos favoráveis.
- (4) Inclusão da VALE: nenhuma abstenção, nenhum voto contrário e 39 votos favoráveis.
- (5) Inclusão da PASSAREDO: nenhuma abstenção, nenhum voto contrário e 39 votos favoráveis.

Portanto, DAESP, IFI, SENASP, VALE e PASSAREDO foram admitidos como entidades-membro do CNPAA.

5. Sistema Decolagem Certa - DCerta

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o objetivo da apresentação feita pelo Sr. Franklin (ANAC) foi tratar do Sistema Decolagem Certa (DCerta). Dentre outros aspectos, foram explicadas as bases gerais do desenvolvimento do sistema e seus objetivos, que entrou em funcionamento em 7 de setembro de 2010 em alguns aeroportos. O número de aeroportos tem aumentado.

Com base em informações extraídas do Plano de Voo, o sistema verifica se há fatores impeditivos para a liberação da decolagem da aeronave. Ademais, com base em dispositivos da Resolução 151, a sistemática também verifica a condição do copiloto. Com o sistema, foram detectados treze tipos de irregularidades relativas aos pilotos e quinze tipos relativos às aeronaves.

Segundo os dados aferidos pela ANAC (Senra, GGAP-ANAC), do total de voos, foi obtida uma redução de 12 para 6% de voos com alguma irregularidade desde a implantação do sistema.

5.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

AERÓLEO (Valter Pinto) – Questionou se o DCerta cobriria operações offshore, tendo sido respondido que sim e que se tem trabalhado na substituição do código ZZZZ por um designativo de heliponto, que deverá estar no Sigma, novo sistema a ser operacionalizado em breve.

BHS (Péricles) – Levantou questões relativas à interação entre o banco de dados da ANAC (que pode estar desatualizado) com os certificados, como o CCF. O Representante da ANAC respondeu que existem incorreções do banco de dados, mas que o mesmo tem sido melhorado, levando, inclusive, à redução no número de irregularidades aparentes (aquelas existentes só no banco de dados). Reforçou que o banco de dados tem assumido primazia sobre a documentação portada pelos tripulantes, sendo que tal medida foi uma forma de evitar que o pessoal da Sala AIS tenha que fazer o trabalho de fiscalização da Agência.

TOTAL (Melo) – Questionou sobre o momento do preenchimento pelos tripulantes e como seria a não aceitação de um plano de voo por irregularidades identificadas. O representante da ANAC respondeu que ocorre uma conferência pelo interessado a qualquer momento antes do voo, pela internet. No contexto, reforçou que a declaração de conformidade assinada na Sala AIS pelo tripulante tem o objetivo de permitir a responsabilização do mesmo em caso de irregularidade.

SERIPA IV (Crespo) – Questionou como o sistema impede que um piloto utilize o código ANAC de outro piloto. O Representante da ANAC respondeu que, nas Salas AIS com conexão internet, o operador pode ver a foto do piloto, dentre outros dados. Sempre que há irregularidade identificada, o interessado tem que comparecer à Sala AIS.

IFI (Nilton) – Questionou como se comprova a necessidade de um segundo piloto, uma vez que apenas com os dados do plano de vôo (não contempla o tipo de operação) tal obrigatoriedade não pode ser definida. O Representante da ANAC respondeu que se cruza a certificação da aeronave, o tipo de operação, a habilitação do piloto e o número de pessoas a bordo. Neste contexto, foi comentado que a utilização da malha de aeroportos aumenta a probabilidade de as aeronaves serem checadas.

IFI (Nilton) – Questionou se este sistema poderia ser utilizado para comprovação de que havia um copiloto à bordo com o fim de permitir o computo de horas para o mesmo, ainda que em aeronave certificada para operação *single pilot*. O representante da ANAC respondeu que sim.

EMBRAER (Irgang) – Questionou sobre o cronograma para a implantação em todos os aeroportos. O Representante da ANAC respondeu que se planeja terminar a implantação em 2013.

TURBOMECA (Cravo) – Questionou se o DCerta serviria para se fiscalizar as horas voadas x lançadas de uma aeronave. O Representante da ANAC respondeu que sim.

PETROBRAS (Sidney) – Questionou se houve algum avanço dentro da discussão sobre helipontos entre ANAC e DECEA. O Representante da ANAC respondeu que o estudo para a substituição do designativo ZZZ segue em discussão na busca de uma solução.

EMBRAER (Irgang) – Questionou se o modelo DCerta é somente brasileiro ou se há algo semelhante em outros países. O Representante da ANAC respondeu que não era do conhecimento da ANAC a existência de modelos similares.

AERÓLEO (Valter Pinto) – Relatou que a empresa trabalhou junto ao HCA (*Helideck Certification Agency*), entidade responsável pela inspeção e certificação de helidecks nas águas do Reino Unido e da Noruega, que fazia o acompanhamento dos voos.

6. SGSO na Turbomeca do Brasil

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o Representante da Turbomeca (Cravo) tratou, dentre outros aspectos: da política do sistema de qualidade na empresa; das fontes dos requisitos atendidos pelo sistema; de diversos aspectos pertinentes ao processo de gerenciamento do risco; das sistemáticas de melhoria contínua e de monitoramento.

6.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

PETROBRAS (Sidney) – Questionou quais seriam as ferramentas para identificar os fatores contribuintes. O Representante da Turbomeca respondeu que a árvore de causa é uma delas. Ilustrou que, ao comparar componentes bons, ruins e o padrão do processo, é mais simples selecionar os fatores contribuintes.

SERIPA VI (Roberto) – Questionou se seria o mesmo formulário para não conformidades de produto e não conformidades de processo. O Representante da Turbomeca respondeu que sim e comentou que cada PDCA tem seu andamento individualmente controlado.

7. Estóis em Motores Arriel 1B – Atualização

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o expositor da Marinha (Mendes), dentre outros aspectos, cobriu o histórico de ocorrências e as medidas de controle adotadas diante do problema de estóis em motores Arriel 1B.

7.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

IFI (Nilton) – Teceu comentários relativos à *bleed valve* e sua possível influência na ocorrência dos estóis quando travada na posição fechada, diferente do reportado pelo expositor, que listou como fator contribuinte em uma das ocorrências o travamento de tal válvula na posição aberta. Questionou se o desgaste das palhetas havia sido verificado.

O Representante da Turbomeca (que representa o fabricante dos motores, no Brasil) respondeu que sim e acrescentou outras informações de natureza técnica. Na sequência o expositor (Mendes), o Representante da Marinha do Brasil (Rômulo) e o Representante da Turbomeca (Cravo) debateram pormenores de diversas ocorrências de estóis.

CENIPA (Uberacy) – Questionou qual havia sido a classificação dos eventos de stall, tendo sido respondido pelo expositor da Marinha do Brasil (Mendes) que cerca de 70% foram classificados como incidente e os demais como incidente grave.

TURBOMECA (Cravo) – Comentou que pode ocorrer alguma demora do fabricante na conclusão de laudos sobre as causas das falhas.

AERÓLEO (Valter Pinto) – Questionou se as autoridades certificadoras de Brasil e França foram informadas dos eventos, tendo sido respondido pelo Representante da Turbomeca que a confiabilidade da frota leva em conta dados estatísticos da frota mundial e que os três motores envolvidos poderiam não ter sido suficientes para provocar um alerta na frota.

MARINHA (Mendes) - O expositor comentou que a Marinha do Brasil chegou a considerar a parada de sua frota em vista da demora na emissão de laudos.

Turbomeca (Cravo) – Neste contexto, informou que foi solicitado do vice-presidente do Grupo Turbomeca investimentos em laboratórios para agilizar a emissão dos laudos.

IFI (Nilton) – Questionou a GGAP-ANAC o que seria feito caso os problemas fossem com aeronaves civis.

GGAP-ANAC (Senra) - Respondeu que a informação seria encaminhada à GGCP (Gerência-Geral de Certificação de Produtos) para análise.

CSV (Maranhão) – Questionou sobre a qualificação da Marinha do Brasil para trabalhar nos motores Arriel.

MARINHA (Rômulo) - Respondeu que as oficinas da Marinha são certificadas pelo fabricante dos motores.

8. MOSA – Reuniões, avanços e agenda

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o Coordenador da Comissão MOSA (Maranhão) tratou, dentre outros aspectos, do histórico das reuniões, das atividades futuras e do calendário para 2011.

Comentou que nas reuniões realizadas após a 53ª plenária do comitê (5ª em 24/06, 6ª em 31/08, 7ª em 30/09, 8ª em 19/10 e 9ª em 28/10) foram tratados os seguintes assuntos: checklist MOSA; guia do observador; manual Mosa; pré-requisitos para os observadores; treinamento dos observadores; e visitas.

Relatou que serão programadas para 2011 as seguintes visitas: TURBOMECA, Academia da Força Aérea (AFA), TAP Manutenção, Parque de Material Aeronáutico do GALEÃO e Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos.

Citou as ações previstas para 2011: programa de treinamento dos instrutores MOSA; conteúdo programático do treinamento dos observadores; visitas da comissão em áreas de manutenção; palestras sobre o MOSA em unidades militares; e finalização do Manual MOSA.

Finalmente, comentou que a comissão se reúne na última quinta-feira de cada mês, nas instalações do SNEA, no Rio de Janeiro.

8.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

GGAP-ANAC (Senra) – Questionou o que se pretendia como produto final do trabalho. O Coordenador da Comissão MOSA respondeu que se objetivava a elaboração de um manual e de

um checklist e acrescentou que ambos poderiam vir a ser adotados, voluntariamente, pelas empresas como ferramentas de trabalho.

PETROBRAS (Sidney) – Sugeriu que fosse adotada a linha utilizada no caso do Manual Offshore, sugestão que foi bem aceita.

MOSA (Maranhão) – Questionou como se poderia aplicar o MOSA em Organizações Militares.

GABAER (Ignácio) – Solicitou que as sugestões da Comissão MOSA fossem encaminhadas por escrito, para a formalização de um processo que permitisse a apreciação da proposta pelo Comando da Aeronáutica.

MOSA (Maranhão) – Apelou que houvesse maior participação dos membros da comissão, haja vista que apenas seis ou sete de cerca de vinte entidades mandavam representantes para as reuniões.

9. Curso de Investigação em Fator Material

O representante da EMBRAER (Irgang) comentou sobre o Curso de Investigação de Fator Material, realizado em parceria pelo CENIPA, EMBRAER e DCTA, em São José dos Campos, SP. Esclareceu o que era o Fator Material e fez referência à importância do mesmo no contexto da prevenção de acidentes. Deixou claro que o curso se voltava para engenheiros, que buscam analisar possíveis falhas de projeto (não de manutenção) das aeronaves.

Na sequência, ressaltando o sucesso da atividade, agradeceu ao CENIPA e deixou uma maquete de aeronave para ser entregue ao Cel Lupoli, Chefe da Divisão de Formação e Aperfeiçoamento do Centro, responsável pela coordenação do curso.

10. Tratamento de ocorrências de RA

Este foi um tema adicional e não houve apresentação de slides.

O Representante da VARIG / Grupo GOL (Alonso) comentou sobre os alertas do tipo RA (*Resolution Advisory*), fornecidos pelos equipamentos TCAS. No caso de ocorrência de RA, quando a tripulação não está ciente de sua origem e não está com a situação sob controle (um exemplo de situação controlada é o contato visual com a outra aeronave e a certeza que não há problemas em manter a rota estabelecida), é previsto a realização de manobra evasiva.

Segundo o mesmo, apenas cerca de 1% de todas as ocorrências de RA merece a classificação de incidente grave, sendo a maioria dos eventos devido a projeções de subida e descida (*level bust*), aproximações visuais e tráfegos de helicópteros.

Segundo o Cmte Alonso, o problema corrente é que, embora a maioria das ocorrências de RA sejam situações controladas, que requerem apenas monitoramento pela tripulação, mas não requerem ação corretiva, estas ocorrências são classificadas na legislação (*NSCA 3-1/2008, com alteração 2009*) como incidente grave, categoria de evento que requer o afastamento da tripulação do voo para a realização de exame médico/psicológico, com prejuízos à operação das empresas, DECEA e INFRAERO. A proposta para o debate seria flexibilizar a legislação ao que já ocorria na prática, ou seja, somente as ocorrências críticas serem classificadas como incidente grave.

10.1. Debates e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

CSV (Maranhão) – Comentou que por volta de 2002 houve exemplos similares, quando pilotos já desconsideravam os alertas por entenderem se tratar de falsos alertas.

AZUL (Nunes) – Citou que, na AZUL, somente 4% RA realmente merecem atenção, sendo a maioria casos *level bust*, de menor relevância.

AZUL (Maurício) – Comentou que a “poluição” da estatística com eventos de RA incorretamente classificados como incidentes graves trazia prejuízos à imagem do país e aumento no custo dos seguros.

DECEA (Otávio) – Comentou que era importante separar as ocorrências do Anexo 11, relativas ao provedor de serviço de tráfego aéreo, e do Anexo 13, onde entrava o incidente grave (*serious incident*). Comentou que a classificação como incidente grave ocorria somente depois de realizada a investigação do evento pela ASEGCEA.

TURBOMECA (Cravo) – Questionou se a mesma situação (classificação de RA como incidente grave) ocorria em outros países.

DECEA (Otávio) – Respondeu que cada país tem seus limites de tolerância e, assim, variava a porcentagem do total de ocorrências RA classificadas como incidente grave.

Nota 1. Neste contexto, vide comentário do Presidente do CNPAA na abertura do 2º dia de sessão plenária.

CENIPA-DIPAA (Franz) – Reforçou que as ocorrências de RA, em vista de sua natureza, são classificadas e investigadas pelo DECEA.

Nota 2. Neste contexto, vide NSCA 3-6/2008, item 2.12.2.3: Nos casos de incidente grave envolvendo o controle do espaço aéreo, todos os CI envolvidos deverão participar da investigação, ficando o CI da O.M. com Comandante, Chefe ou Diretor de maior posto ou antiguidade, a organização encarregada da investigação.

IFI (Nilton) – Lembrou de a utilidade da Ficha CENIPA 17 – Incidente de Tráfego Aéreo.

VARIG /Grupo GOL (Alonso) – Comentou a questão sobre a classificação dos eventos RA havia surgido durante reunião da CSV-SNEA. Acrescentou que as empresas tem dados voluntários (nos sistemas AQD) e confidenciais (nos sistemas FOQA) sobre as ocorrências de RA.

SENIOR (Gilvan) – Questionou como tramitava a ocorrência de RA no SISCEAB.

DECEA (Otávio) – Respondeu que a investigação é feita pela ASEGCEA, que, ao tomar conhecimento de uma ocorrência, solicita aos órgãos do sistema envolvidos no evento o envio, dentro de 30 dias, dos dados disponíveis (exemplo: gravações de fonia e visualização radar).

TAM (Harley) – Comentou que o tratamento das ocorrências de RA (filtragem dos eventos relevantes) redundava em uma carga de trabalho elevada. Na sequência, questionou ao CENIPA o que era feito com os dados de RA enviados pela empresa.

CENIPA (Franz e Uberacy) – Respondeu que os dados recebidos (da TAM e da AZUL) eram usados para acompanhamento das investigações e geração de estatísticas.

AZUL (Nunes) – Questionou, em caso de ocorrência de RA, após a informação chegar ao DECEA/CENIPA, em quanto tempo se fazia a classificação do evento.

DECEA (Otávio) – Respondeu que, de acordo com as normas, após chegar o reporte do evento, aciona-se a SIPACEA regional, que tem até 30 dias para enviar à ASEGCEA as informações disponíveis. A ASEGCEA analisa todo o processo e classifica o evento.

AZUL (Nunes) – Questionou como deveria agir logo após a ocorrência, uma vez que, em caso de incidente grave, que prevê o afastamento do voo, a classificação demoraria a chegar ao conhecimento da empresa.

TAM (Virgílio) – Questionou como se saberia se a tripulação podia ou não ser liberada para o voo.

CENIPA-Vice-chefe (Magalhães) – Comentou que o conjunto de normas vigentes, embora apresente espaço para melhoria, permite à empresa enquadrar adequadamente os eventos de RA. Comentou que no *Attachment C* do Anexo 13 à Convenção da OACI, parte que trata dos exemplos de incidente grave (*serious incident*), consta que os exemplos listados “provavelmente” e “não necessariamente” constituem incidentes graves.

Portanto, mesmo quando ocorre a manobra evasiva diante de uma RA, o evento, dependendo das circunstâncias, pode vir a ser classificado meramente como incidente. Nos casos em que não ocorre manobra evasiva, maioria dos eventos de RA segundo as empresas, usualmente não há base para classificação como incidente grave e, portanto, não é necessário retirar a tripulação do voo.

Nota 3. Neste contexto, verifica-se que o entendimento do Anexo 13 se encontra incorporado às normas vigentes. De fato a NSCA 3-1/2008, com alteração de 2009, traz:

“3.63 INCIDENTE GRAVE. 3.63.1 Incidente ocorrido sob circunstâncias em que um acidente quase ocorreu. A diferença entre o incidente grave e o acidente está apenas nas consequências. 3.63.2 Uma lista exemplificativa de ocorrências a serem classificadas como incidentes graves pode ser encontrada no Manual de Investigação do SIPAER.

O mencionado manual é a MCA 3-6/2009, que traz: “ADENDO C. LISTA DE EXEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES. 1. A expressão “incidente grave” está assim definida no Capítulo 1: Incidente grave. Incidente no qual intervêm circunstâncias que indicam que um acidente quase ocorreu. 2. Os incidentes que se enumeram a seguir constituem exemplos característicos de incidentes que poderiam ser graves. A lista não é exaustiva e só se proporciona como orientação em relação à definição de incidente grave.

- Quase colisões que requerem uma manobra evasiva para evitar a colisão ou uma situação de perigo para a segurança, ou quando uma ação evasiva teria sido apropriada.”

EMBRAER (Irgang) – Comentou sobre reportes de RA, com jatos regionais fabricados pela EMBRAER, nos Estados Unidos, que se tornaram acidentes em função da manobra evasiva haver redundado em lesões à tripulação de cabine. Citou que, como fabricante, recebe um pequeno número de reportes de RA, ou seja, recebe somente quando ocorrem acidentes.

CENIPA-DIPAA (Franz) – Respondeu que o registro dos reportes de ocorrências era feito diariamente na DIPAA. Quanto à inspeção de saúde dos tripulantes civis, comentou que está previsto no RBHA 67.

Nota 4. Neste contexto, vide NSCA 3-6/2008, 5.5 INSPEÇÃO DE SAÚDE APÓS ACIDENTE AERONÁUTICO OU INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE. 5.5.1 A realização da inspeção de saúde por tripulante civil, envolvido em acidente aeronáutico, é regulada pelo RBHA 67, Inspeção de Saúde e Cartão de Capacitação Física. Para o tripulante militar, deve ser observada a ICA 160-1, Instruções Reguladoras das Inspeções de Saúde.

PETROBRAS (Sidney) – Citou um evento ocorrido no Aeroporto de Urubu, AM, em virtude do qual a tripulação entrou em choque.

11. Encerramento do 1º dia de Sessão Plenária

O Presidente do CNPAA deu por encerrados os trabalhos do dia e convidou a todos para um singelo *happy hour*, nas dependências do CENIPA.

12. Abertura do 2º dia de Sessão Plenária

O Presidente deu as boas vindas a todos e comentou que, com relação ao tema apuração das RA (TCAS), tinha uma informação a acrescentar. Comentou que, em despacho com o Diretor do DECEA dias antes, foi considerada a criação de uma bolha ao redor das aeronaves para servir de divisor entre incidentes de tráfego aéreo (que são meros incidentes e que seguiriam sendo investigados somente no âmbito do SISCEAB, para fins de melhoria contínua do sistema) e incidentes graves, que seriam aqueles incidentes de tráfego aéreo que ocorressem dentro da bolha mencionada, os quais sofreriam um tratamento mais aprofundado e teriam o envolvimento do CENIPA no processo de investigação.

13. Segurança Operacional na Aviação Agrícola

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o expositor do SINDAG (Rodrigues) detalhou as peculiaridades da operação aeroagrícola, tendo coberto os seguintes pontos: características da operação; perigos e particularidades, mitigação dos riscos e legislação. Ao final, o expositor propôs a criação de uma comissão da aviação agrícola para buscar soluções para os problemas comentados ao longo da apresentação.

13.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

SERIPA V – Questionou qual seria o objetivo de criação da comissão agrícola.

SINDAG (Rodrigues) – Respondeu que o objetivo seria, dentre outras coisas, a criação de um manual da aviação agrícola. Ademais, seria a abordagem do problema das pistas, para as quais não há mais registro e nem fiscalização.

SERIPA V (Aquino) – Comentou que dentre as 99 empresas aeroagrícolas que atuam na área do SERIPA V, apesar do bom trabalho de empresas sérias e do SINDAG, existe operadores problemáticos, que não seguem o previsto. Assim, embora reconhecendo a importância de melhorias na legislação, defendeu que era preciso mais presença no trabalho de campo, mais fiscalização. Comentou que os fatores contribuintes recorrentes em acidentes com aeronaves agrícolas têm sido indisciplina de voo, deficiente supervisão e deficiente planejamento.

EMBRAER (Irgang) – Sobre a espuma colocada nos tanques das aeronaves, esclareceu que a sua finalidade é evitar explosão e fogo em caso de acidente. Portanto, esclareceu que não se deve remover a espuma por problemas de presença de água e de outras formas de contaminação de combustível. Em suma, a espuma é parte da certificação, sendo importante a sua manutenção.

SINDAG (Rodrigues) – Reforçou que era preciso haver um sistema que evitasse o problema de contaminação, mas que considerava a manutenção da espuma importante. O problema era a água que se formava dentro do tanque após a drenagem inicial e como se retirar esta água.

SERIPA IV (Crespo) – Mencionou o bom resultado do Manual Offshore como um caminho a ser seguido, ou seja, um manual de boas práticas para a operação agrícola. Citou que o manual poderia ser uma referência para a ANAC.

SINDAG (Rodrigues) – Reforçou que este seria o objetivo.

AZUL (Maurício) – Após trazer algumas informações ligadas ao setor de seguros, realçou que o número de pessoas envolvidas na operação (poucas) não eximia a necessidade de haver um plano de emergência adequado.

SINDAG (Rodrigues) – Comentou que o seguro não indenizava operações em pistas não registradas e, como agora a ANAC não registrava mais as pistas, não se conseguia mais fazer seguro.

GGAP-ANAC (Senra) – Reforçou a importância da criação da comissão agrícola e, ainda, questionou se estava havendo fiscalização no tocante à sinalização de redes elétricas.

SINDAG (Rodrigues) – Respondeu que não vem ocorrendo a sinalização das redes.

TURBOMECA (Cravo) – Questionou como era o gerenciamento do risco relativo ao SGSO nas empresas de operação agrícolas.

SINDAG (Rodrigues) – Respondeu que falta fiscalização e, aí, há empresas que têm gente apenas para cumprir o previsto formalmente, mas que não atuam de fato.

SERIPA V (Aquino) – Comentou que a sinalização feita nas redes elétricas auxiliava no trabalho de verificação das linhas com o uso de helicópteros.

SENIOR (Gilvan) – Realçou a importância da atividade aeroagrícola para os ganhos do PIB do país e, daí, a necessidade de resolver as questões colocadas. Fez paralelo entre a necessidade de ajustes na legislação e de maior fiscalização no setor, a exemplo do que precisava ocorrer na operação offshore.

BHS (Péricles) – Disse entender que, talvez, o comitê não tivesse condições ideais de propor uma legislação para buscar resolver o problema. Realçou que era preciso manter a viabilidade econômica do modelo agrícola e, assim, restrições poderiam redundar em problemas. Citou que desafio era grande.

SERIPA VI (Roberto) – Defendeu que a colocação das questões levantadas dentro da já existente Comissão de Aviação Geral, evitando-se a criação de uma comissão adicional.

CSV (Maranhão) – Defendeu que era importante a criação da comissão proposta para a aviação agrícola em vista da especificidade do assunto.

Presidente (Brig Pompeu Brasil) – Comentou que a sinalização era para linhas de alta tensão nas redondezas de aeródromos homologados. Com relação à legislação, acrescentou que havia legislação, mas faltava fiscalização sobre o que estava legislado.

SINDAG (Rodrigues) – Comentou que as redes de baixa tensão eram cortadas pelos dispositivos das aeronaves, enquanto as redes de alta tensão, normalmente, as derrubavam.

Secretário (Magalhães) – Citando a experiência dos acidentes na área do SERIPA VI, comentou que, nos últimos anos, não tinha havido acidente por colisão com redes de alta tensão, enquanto havia casos de acidentes fatais por colisão com redes de baixa tensão. Acrescentou que parecia tratar-se da distinção entre probabilidade (mais provável acidente caso houvesse colisão com rede de alta tensão do que com rede de baixa tensão) e exposição (embora menos provável de derrubar a aeronave, o número de colisões com redes de baixa tensão é bem maior).

IFI (Nilton) – ressaltou a importância da conscientização na solução do problema.

SINDAG (Rodrigues) – Mencionou que cursos de SGSO e cursos de prevenção na aviação agrícola, como os realizados pela parceria CENIPA-PUCRS-SERIPA V eram importantes.

Finalizado o debate, o Secretário coordenou a votação sobre a proposta de criação da Comissão da Aviação Agrícola, com o seguinte resultado: cinco abstenções, nenhum voto contrário e 36 votos favoráveis.

Criada a comissão, voluntariaram-se DECEA, EMBRAER, GGAP-ANAC, PUCRS, SERIPA IV, SERIPA V, SERIPA VI e SINDAG, cabendo a coordenação ao Sr. Cláudio Coutinho Rodrigues, do SINDAG.

14. Manual OFFSHORE + Manual Helideck

Conforme o material distribuído em CD aos representantes das entidades-membro do comitê, o Coordenador da Comissão Offshore (Sidney, da PETROBRAS) discorreu sumariamente sobre o Manual Offshore e o Guia de Helidecks. Discorreu sobre o objetivo do manual, na página 4 do mesmo, e sobre a orientação para cursos, na página 163.

Segundo o mesmo, o Manual Offshore era uma versão semifinal, da qual ainda estava em curso a revisão ortográfica. Propôs que os membros do comitê revisassem o manual e enviassem os ajustes para ele em até 30 dias antes próxima plenária, ou seja, até o dia 11 de abril de 2011.

14.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

PUC-RS (Henriques) - Questionou se poderia estender a revisão aos seus alunos, tendo recebido resposta afirmativa do Coordenador da Comissão Offshore (Sidney).

Comissão Offshore (Sidney) - Sugeriu que, após finalizado, o Manual Offshore fosse disponibilizado no site do CENIPA.

15. Comissões CBA, CCPAB e Projeto de Lei SIPAER – Atualização

O Secretário atualizou a plenária com relação ao andamento das comissões do CBA, do CCPAB e do Projeto de Lei do SIPAER, da seguinte forma:

(1) Comissão do CBA – havia, no Congresso, mais de uma centena de projetos de lei com propostas de alterações no CBA. Merecia destaque o PL 6961/2010, encaminhado pelo Ministério da Defesa, sem relevância no tocante à prevenção de acidentes. No tocante ao trabalho da comissão, não houve reuniões e nem avanços significativos desde a saída do coordenador anterior, que se tornou Juiz Federal.

(2) Comissão do Controle do Perigo Aviário no Brasil – a apresentação do Chefe do CENIPA, que ocorreria na sequência, cobriria os pontos importantes da Resolução nº 3 do CONAC (Conselho de Aviação Civil), de 23/09/2010, que redundou na determinação de ações para a ANAC e para o Comando da Aeronáutica.

(3) Comissão do Projeto de lei do SIPAER – em vista do término do processo eleitoral, acreditava-se que o PL 2453/2007 voltaria a tramitar normalmente dentro de alguns meses. Ressaltou que o substitutivo corrente era o de número 3, que cobria apenas aspectos pertinentes à investigação SIPAER.

16. Atuação do CENIPA - Visão

Conforme o material em PDF enviado por e-mail aos representantes das entidades-membro do comitê, o Chefe do CENIPA, Brig Ar Pompeu Brasil, fez uma apresentação a respeito das alterações em andamento nas atividades desempenhadas pelo CENIPA para adequar-se às suas novas atribuições relacionadas à aviação civil brasileira.

Os seguintes assuntos foram cobertos:

(1) Evolução Histórica – tópico no qual foram cobertos os eventos relevantes para o SIPAER e para o CENIPA.

(2) O novo Decreto SIPAER – foi apresentado o texto do Decreto que aguarda a assinatura do Exmo. Sr. Presidente da República. O novo Decreto substituirá o Decreto 87.249 (07/06/1982), que trata do SIPAER, das competências do CENIPA, das atribuições dos elos do sistema e da criação do CNPAA.

Segundo o novo Decreto:

(a) deixa de haver órgão central no SIPAER (conforme o art 2º, do Decreto 87.249, é o CENIPA);

(b) a competência para regular a prevenção na aviação civil passa do Comando da Aeronáutica (conforme § 1º, do art. 7º, do Anexo ao Decreto 5.731, de 20 de março de 2006) para a ANAC (conforme inciso I, do art. 2º, do decreto proposto);

(c) fica mantido o CNPAA (conforme o parágrafo único, do art. 3º, do decreto proposto), sob direção e coordenação do CENIPA, com a finalidade de realizar estudos em proveito da segurança da atividade aeronáutica;

(d) o CENIPA mantém a competência exclusiva para regular, planejar, orientar, coordenar e executar as atividades de investigação de acidentes aeronáuticos na aviação civil (conforme inciso I, do art 4º, do novo decreto); e

(e) manteve-se sob a responsabilidade do CENIPA, a formação de pessoal para o exercício das atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos, ressalvada a competência da ANAC para a capacitação de pessoal da aviação civil (Art. 4º, item IV).

O Chefe do CENIPA expôs que, em decorrência da mudança de competência aludida em (d), caberá ao CENIPA, a responsabilidade de formar pessoal civil exclusivamente no que concerne à investigação de acidentes, ficando a cargo da ANAC, a formação para as demais atividades voltadas para a prevenção de acidentes. Para a formação de pessoal militar, permanecerá a competência anterior. Assim, os cursos ministrados pelo CENIPA serão destinados à aviação militar e à aviação de segurança pública e defesa civil. Contudo, o CENIPA continuará a oferecer vagas em seus cursos a candidatos civis, em função da disponibilidade destas.

O Chefe do CENIPA expôs que, em decorrência da mudança mencionada em (b), o CENIPA não mais credenciará pessoal para atuar na prevenção de acidentes na aviação civil. Ou seja, mesmo aqueles profissionais que fizerem os cursos do CENIPA (vagas disponibilizadas em cursos destinados à aviação militar e de segurança pública e defesa civil) não receberão a credencial ora fornecida.

A exceção será a credencial fornecida ao profissional civil formado pelo CENIPA para atuar como seu agente na investigação de ocorrências em proveito da prevenção – esta sim, dentro de sua área de competência, de acordo com o novo Decreto.