

**COMITÊ NACIONAL DE PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

CNPAA

ATA

55ª 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, 11 e 12 de maio de 2011

SUMÁRIO

Relação de Representantes das Entidades-Membro	4
1. Abertura da 55ª Sessão Plenária do CNPAA	7
2. Agenda, sistemática de trabalho e facilidades	7
3. Admissão de Entidades-Membro	7
4. Exclusão de Entidades-Membro	7
5. Regularização da situação da SAC	8
5.1. Debate e deliberações pertinentes	8
6. Especificações dos gravadores de dados e voz das aeronaves	8
6.1. Debate e deliberações pertinentes	8
7. Índices das atas do CNPAA	10
8. Histórico das comissões do CNPAA	10
9. Manual Offshore: aprovação	10
9.1. Debate e deliberações pertinentes	10
10. Controle do risco aviário	11
10.1. Debate e deliberações pertinentes	11
11. Risco da operação de helicópteros na Região Amazônica	12
11.1. Debate e deliberações pertinentes	13
12. Operação noturna de helicópteros	13
12.1. Debate e deliberações pertinentes	14
13. MOSA: atualização dos trabalhos da comissão	15
13.1. Debate e deliberações pertinentes	15
14. Consulta sobre Situação relativa ao RBHA 91 – Dispensa de TBO	16
14.1. Debate e deliberações pertinentes	16
15. A atual situação do SIPAER	17
15.1. Debate e deliberações pertinentes	17
16. Encerramento do 1º dia de Sessão Plenária	18
17. Abertura do 2º dia de Sessão Plenária	18
18. Assuntos administrativos	19
19. Formação de tripulantes e mecânicos de helicópteros	19
19.1. Debate e deliberações pertinentes	20

20. Proteção às informações SIPAER	23
21. Safety Information Protection Task Force	23
22. Situação relativa ao RBHA 91 – Dispensa de TBO	23
22.1. Debate e deliberações pertinentes	24
23. Visão do CENIPA: atualização	26
23.1. Debate e deliberações pertinentes	27
24. Encerramento da 55ª Sessão Plenária do CNPAA	27
Anexo I – Quadro resumo das votações da 55ª Sessão Plenária do CNPAA	28
Anexo II – Ofício DT-001/2011, de 10/05/2011, do SNEA ao CENIPA	29

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
CNPAA	Brig Ar Carlos Alberto da Conceição – Presidente Luiz Cláudio Magalhães Bastos – Secretário Fernando Silva de Camargo – Assessor Jurídico
ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral	Francisco Horácio Mello
ABSA Cargo Airline	Amauri Alves
AERÓLEO Táxi Aéreo S.A.	Valter Pinto
ANAC-GFHM – Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina de Aviação	Ausente
ANAC-GGAP – Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional	Renato Mineiro Drummond
ATLAS Táxi Aéreo	Ângelo Teixeira Martins Júnior Wagner Ferreira Flores
AVIANCA Linhas Aéreas	Marcos de Eugênio de Abreu
AZUL Linhas Aéreas	Carlos Augusto Pereira Nunes Maurício Pontes
BHS Brazilian Helicopter Serviço Táxi Aéreo Ltda.	Péricles Gil Canhetti Mondin
BP	Ricardo Hein
CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Frederico Alberto Marcondes Felipe – Ten Cel Rozemildo Vaz de Souza – Ten Cel Flávio Antonio Coimbra Mendonça – Ten Cel Henrique Rubens Balta de Oliveira – Maj César de Medeiros Silva Júnior- Cap Elias Monteiro Siqueira- Cap
CSV Consultoria em Segurança de Voo	Maurício Luiz Maranhão Pinto
DAESP – Departamento Aeroviário de São Paulo	Álvaro Cardoso Júnior
DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo	Otávio Oliveira Filho
EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica	Eng. Fábio Catani Eng. Dirceu Moreira Ribeiro
GABAER – Gabinete do Comandante da Aeronáutica	Ausente
HELIBARRA Táxi Aéreo	Luciano Roberto Melo Ribeiro
HELIBRAS	Antonio Marcos Borges Modesto Leonardo Bernardo Brás da Cunha
HELICENTRO Ltda.	Rangel Luiz Lustosa Ferreira
HELISUL Táxi Aéreo Ltda.	Mário Roberto Eugênio dos Santos
HELIVIA Aero Táxi	Ausente

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
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 João Tarcísio Almeida dos Santos Hélio Machado Gonçalves
LÍDER Táxi Aéreo S/A	Rafael Nunes Ramos
OMNI Táxi Aéreo	Luiz Aurélio Fleury Curado
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
RICO Linhas Aéreas	Ausente
SAC – Secretaria de Aviação Civil - Presidência da República	Robinson Vladimir Botelho Lucas Gabriel Cury (ouvinte)
SENASP – Secretaria Nacional de Segurança Pública	Josilei A. Gonçalves de Freitas – Ten Cel PMDF 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 - Ten Cel
SERIPA IV – Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Ricardo Beltran Crespo - Ten Cel
SERIPA V – Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Marcos dos Santos Silva - Ten Cel
SERIPA VI – Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Valter Barreto Silva - Ten Cel
SERIPA VII – Sétimo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Felipe de Figueiredo Marques - Cap
SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola	Ausente
SIPAEREx - Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando Exército	Sérgio dos Santos Botelho - Maj
SIPAERM – Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Marinha	Alberto Barbosa Nascimento - CF
SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas	João Henrique da Silva

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
SNAe – Sindicato Nacional dos Aeroviários	Paulo de Tarso Gonçalves Júnior
SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias	Ronaldo Jenkins de Lemos Rogério Benevides Carvalho
SNETA – Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo	Reynaldo Pinto Ribeiro
TAM Aviação Executiva	Marco Aurélio dos Santos Miranda e Castro Vicente Llisto Benedito
TAM Linhas Aéreas	Ricardo André Virgílio de Castro
TOTAL Linhas Aéreas	José Roberto Correia França
TRIP Linhas Aéreas	Rubens Rafael Schaefer
TURBOMECA do Brasil	Balthazar Bicca de Alencastro Júnior
VALE - Companhia Vale do Rio Doce	Ausente
VARIG Linhas Aéreas (Grupo GOL)	Sérgio Quito
WEBJET Linhas Aéreas	Gerson Murilo Dias de Mello

Nota. Nas votações, cada entidade-membro contou com apenas um representante votante, em atendimento ao estabelecido pelo §1º do art. 28 do Regimento do CNPAA.

1. Abertura da 55ª Sessão Plenária do CNPAA

Aos onze dias do mês de maio do ano de dois mil e onze, nas instalações do CENIPA, na SHIS QI-05, Área Especial, Lago Sul, na cidade de Brasília, DF, teve lugar a 55ª Sessão Plenária do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CNPAA.

O Presidente do CNPAA (Brig Ar Carlos) abriu os trabalhos com palavras de boas vindas e de incentivo ao trabalho em proveito da melhoria da segurança de voo. Ressaltou a importância da atividade de prevenção, que prefere tratar por Segurança de Voo em vista de seus 26 anos na atividade. Destacou a importância do debate e, usando como auxílio sua experiência em diversas investigações, incluindo aquelas de grande porte, sugeriu que todos “despisessem as camisas de suas organizações” e colocassem a camisa do comitê, sempre em proveito da prevenção.

2. Agenda, sistemática de trabalho e facilidades

O Secretário do CNPAA (Cel Magalhães) enfatizou a importância do bom uso do tempo e comentou aspectos relativos à sistemática de trabalho. Detalhou a agenda para os dois dias de plenária e comentou sobre o almoço e a foto em grupo.

3. Admissão de Entidades-Membro

Após apresentar os artigos 9º a 12 do regimento do comitê, que regulam a admissão de entidade-membro, o Secretário passou a palavra aos expositores que defenderam a inclusão das seguintes entidades: ATLAS Táxi Aéreo, BP, HELIBARRA Táxi Aéreo e HELIBRAS. Concluídas as apresentações, cujas cópias foram disponibilizadas aos presentes, o Secretário coordenou a votação.

Estando presentes 42 entidades votantes, foram obtidos os seguintes resultados:

- (1) Admissão da ATLAS: nenhuma abstenção ou voto contrário e 42 votos favoráveis;
- (2) Admissão da BP: nenhuma abstenção ou voto contrário e 42 votos favoráveis;
- (3) Admissão da HELIBARRA: nenhuma abstenção ou voto contrário e 42 votos favoráveis; e
- (4) Admissão da HELIBRAS: nenhuma abstenção ou voto contrário e 42 votos favoráveis.

Portanto, ATLAS, BP, HELIBARRA e HELIBRAS foram admitidas como entidades-membro do CNPAA.

4. Exclusão de Entidades-Membro

Após apresentar os artigos 13 a 16 do regimento do comitê, que regulam a exclusão de entidade-membro, e informar que o Presidente do SNA, Sr. Gelson Dagmar Fochesato, havia enviado carta ao Presidente do CNPAA, o Secretário informou que o SNA acumulava duas faltas consecutivas nas 53ª e 54ª sessões plenárias. Na sequência, o Secretário cedeu a palavra à plenária para considerações.

Ao final dos comentários, foi procedida a votação, com 46 entidades votantes, tendo sido obtido o seguinte resultado:

- (1) Exclusão do SNA: nenhuma abstenção ou voto favorável e 46 votos contrários à exclusão.

Portanto, o SNA manteve sua condição de entidade-membro do comitê.

5. Regularização da situação da SAC

O secretário informou que, porquanto a atual SAC-PR, Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, órgão do primeiro escalão criado pela Medida Provisória 527, de 18/03/2011, diferia da extinta SAC-MD, que era uma secretaria do Ministério da Defesa, e gozava da condição de entidade-membro do CNPAA, o status da SAC-PR precisava ser regularizado junto ao comitê. Neste contexto, abriu os debates para considerações.

5.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

PETROBRAS (Sidney) – Comentou que, na busca de soluções para os problemas da aviação, haveria ações políticas e que seria salutar contar com um representante da SAC-PR no CNPAA, de forma que fosse levada ao Secretário de Aviação Civil a visão do comitê. Concluiu afirmando que a SAC-PR era bem-vinda.

CSV (Maranhão) – Questionou como ficava a questão da independência da ANAC em vista da nova estrutura.

SAC (Vladienir) – Comentou que a ANAC continuava independente e deveria observar e implementar as orientações estabelecidas pelo Governo Federal.

Ao final dos comentários, foi procedida a votação, com 46 entidades votantes, tendo sido obtido o seguinte resultado:

(1) Admissão da SAC-PR ao comitê: nenhuma abstenção ou voto contrário e 46 votos favoráveis à admissão da SAC-PR.

Portanto, a SAC-PR foi admitida como entidade-membro do comitê.

6. Especificações dos gravadores de dados e voz das aeronaves

Conforme a apresentação em PowerPoint disponibilizada aos representantes das entidades-membro do comitê, o Cel R1 Camargo (CENIPA, Divisão de Tecnologia da Informação) explicou, em linhas gerais, a lógica de registro de dados nos dispositivos de gravação instalados nas aeronaves.

Esclareceu que o mapeamento de registro de dados estabelecido inicialmente pelo fabricante do gravador pode ser alterado pelo operador da aeronave onde o dispositivo se encontra instalado. Assim, só a informação do fabricante não basta para que se consiga ler os dados gravados. Portanto, seria preciso o fornecimento, pelos operadores, das chaves de mapeamento de seus gravadores.

Finalizando, informou que o CENIPA já havia recebido de alguns operadores as chaves para o mapeamento dos dados dos gravadores de voo.

6.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

LÍDER (Rafael Ramos) – Questionou se caberia a anuência dos pilotos para não contrariar a IAC 119-1005, que trata dos PAADV (Programa de Acompanhamento e Análise de Dados de Voo).

AZUL (Maurício Pontes) – Comentou que não havia conflito porque não se estava tratando do programa FOQA (*Flight Operations Quality Assurance*).

CENIPA (Camargo) – Comentou que precisava do arquivo bruto, antes de qualquer transformação, como no FOQA, por exemplo. Assim, poderia validar os dados para o modelo de gravador de cada operador, mas não iria analisar o voo em si, ou seja, não identificaria o piloto.

CENIPA (Felipe) – Associado ao debate sobre as especificações dos gravadores de voo, comentou que, no curso de investigações recentes, tem ocorrido, com frequência acima do normal, a perda dos dados do CVR, em vista de o disjuntor do equipamento não ter sido desarmado oportunamente.

Nota. Como é sabido, com a aeronave energizada e sem que seu disjuntor tenha sido desarmado, o CVR segue gravando, ficando registrado somente o período mais recente, que varia conforme o equipamento. Assim, ao se ouvir o que ficou gravado, verifica-se que o trecho de interesse, aquele onde estavam as conversas e os sons havidos durante a ocorrência, foram apagados pela gravação (por cima) dos momentos mais recentes, quando, por exemplo, o pessoal de manutenção trabalha na aeronave.

Neste contexto, houve um debate, cujo extrato se segue.

CENIPA (Camargo) – Alertou para a necessidade de maior atenção à verificação do funcionamento gravador. Houve casos em que o último registro era de voos ocorridos em data bastante anterior ao último voo da aeronave, comprovando que o dispositivo não funcionava adequadamente.

CENIPA (Brig Carlos) – Enfatizou que os gravadores são ferramentas para a prevenção de acidentes, de forma que o LABDATA (laboratório de leitura do CENIPA) deveria ser muito utilizado para extração dos dados para prevenção. Acrescentou que os dados não devem ser usados para fins punitivos e que a pessoa que gerencia o sistema tem que ser muito bem qualificada.

AVIANCA (Abreu) – Comentou que, nas empresas, é dada bastante evidência para o assunto. Citou que, quando o fato é evidente, puxa-se logo o disjuntor. Contudo, havia ocasiões em que não se justificava fazê-lo, até porque a aeronave permanecia indisponível para o voo.

AZUL (Nunes) – Comentou que, às vezes, a percepção da gravidade do evento evolui ao longo do tempo. Um guia sobre os eventos de disparo, aqueles que justificariam o desarme do disjuntor, facilitaria para o operador. Acrescentou que os QAR (Quick Access Recorder) ocuparam o lugar, na prevenção, dos gravadores tradicionais (FDR, CVR e similares), que tem se tornado instrumentos de investigação. Reforçou que deveria haver estímulo para uso dos QAR na prevenção.

CENIPA (Felipe) – Esclareceu que ele não se referia às situações cinzentas, mas àquelas em que ficava claro que o disjuntor deveria ter sido desarmado e não foi.

CENIPA (Magalhães) – Sugeriu que fosse considerada, pelos operadores, a inserção de item relativo ao desarme do disjuntor do CVR nos checklists da tripulação e do pessoal da manutenção. Assim, antes do abandono da aeronave, quando a tripulação tivesse tempo de executar os itens do procedimento de abandono, o item de desarme do disjuntor do CVR seria o último. No checklist da manutenção, o item de desarme do disjuntor do CVR seria um dos primeiros no procedimento de abordagem da aeronave.

7. Índices das atas do CNPAA

O Secretário apresentou uma planilha em Excel contendo os índices das atas do CNPAA desde a criação do comitê, em 1982, até a 54ª Sessão Plenária, em 2010. O trabalho, motivado por uma sugestão do Eng. Maurício Maranhão (CSV) e executado pela SO Elisafá (CENIPA), facilita a pesquisa dos assuntos abordados pelo comitê ao longo de sua existência.

A planilha com os índices das atas e uma cópia das mesmas (também disponíveis no site do CENIPA www.cenipa.aer.mil.br) foram disponibilizadas, em meio eletrônico, aos presentes.

8. Histórico das comissões do CNPAA

O Secretário apresentou uma planilha em Excel contendo a evolução das comissões do CNPAA desde o ano de 2000, quando houve uma reorganização das mesmas, até a 54ª Sessão Plenária, em 2010. O trabalho, motivado por uma sugestão do Eng. Umberto Irgang (EMBRAER) e executado pela SO Elisafá (CENIPA), facilita a pesquisa sobre a composição das comissões ao longo do período mencionado.

A planilha com o Histórico das Comissões do CNPAA e uma cópia das atas do comitê (também disponíveis no site do CENIPA www.cenipa.aer.mil.br) foram disponibilizadas aos presentes.

9. Manual Offshore: aprovação

Conforme a apresentação em PowerPoint disponibilizada aos representantes das entidades-membro do comitê, o Coordenador da Comissão Offshore, Sidney Jones (PETROBRAS), comentou que o Manual de Boas Práticas na Aviação Offshore estava pronto e que seria enviado ao Secretário para distribuição às entidades-membro do CNPAA.

9.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

AERÓLEO (Valter Pinto) – Comentou que o manual, feito pela Comissão Offshore, servia para auxiliar a regulamentação, pela ANAC, das operações Onshore e Offshore. Questionou a ANAC se a mesma pretendia regulamentar o assunto.

ANAC-GGAP (Drummond) – Disse entender que a regulamentação vigente reunia o que havia de melhor. Acrescentou que os tópicos do manual seriam reavaliados para se considerar incrementos na regulamentação.

PETROBRAS (Sidney) – Comentou que o manual era apenas uma contribuição do Comitê, a ser disponibilizada no link CNPAA (que fica no site do CENIPA: www.cenipa.aer.mil.br).

AERÓLEO (Valter Pinto) – Demonstrou preocupação porque não havia definição de parâmetros operacionais padronizados. Questionou: em caso de acidente em uma plataforma, quais seriam os limites de estabilização da plataforma? Comentou que as empresas contratantes utilizavam os parâmetros de organizações internacionais, mas a ANAC não definia um padrão.

PETROBRAS (Sidney) – Comentou que, a despeito de haver ou não legislação, a Petrobras, naquela manhã, havia deixado no chão os helicópteros AW139 por questões de segurança.

AERÓLEO (Valter Pinto) – Comentou que se operava OFFSHORE a 180 ou 235 milhas de distância, com aeronaves de grande porte (20 POB), distância na qual não havia condições de o SALVAERO prover resgate aéreo, principalmente se estender para o período noturno. Comentou que o Canadá, recentemente, havia limitado suas operações até às 16:00h, porque

estava sem condições de prover socorro noturno. Comentou sobre aspectos positivos existentes em outras áreas de operação. Colocou que, sem a garantia de salvaguarda da vida humana, não deveria haver operação.

ANAC-GGAP (Drummond) – Recomendou que fossem levadas à ANAC as propostas de mudança para as situações em que os operadores de helicóptero não se sentiam confortáveis com o estabelecido no RBAC 135. Acrescentou que via o manual de boas práticas como algo positivo para a aviação. Destacou que a agência via positivamente tudo que ia além do básico exigido na regulamentação.

SENIOR (Gilvan) – Elogiou o esforço das operadoras junto com PETROBRAS. Comentou que a realidade da operação Offshore, cuja frota deverá duplicar (90 para 180 aeronaves) até 2015, voando cada aeronave cerca de 120 horas mês, como muito forte. Ressaltou a importância de a ANAC criar uma estrutura específica para regular o Setor Offshore.

LÍDER (Rafael Ramos) – Comentou que os limites de operação ficam para definição pelo operador aéreo. Acrescentou que não havia parâmetros (metodologia) estabelecidos para orientar a forma de a unidade marítima (plataforma, navio) medir seus limites de balanço.

AERÓLEO (Valter Pinto) – Destacou que, no Mar do Norte, havia uma padronização para a medição do balanço da unidade marítima através da HCA, *Helideck Certification Agency*, companhia Escocesa que inspeciona e certifica áreas de pouso para helicópteros em mais de 700 navios e plataformas relacionados à atividade offshore nas águas do Reino Unido e da Noruega.

10. Controle do risco aviário

Conforme a apresentação em PowerPoint disponibilizada aos representantes das entidades-membro do comitê, o Coordenador da CCPAB, Maj Rubens (CENIPA), apresentou o PBGRA (Plano Básico de Gerenciamento do Risco Aviário), que contém a AGRA (Área de Gerenciamento do Risco Aviário, na qual o COMAER identifica, em seu núcleo de 9Km de raio, focos de atração de aves para reporte à ANAC) e a LAPGRA (Lista de Aeródromos Prioritários para o Gerenciamento do Risco Aviário).

Comentou sobre o material disponível sobre o Risco Aviário no site do CENIPA, incluindo a ficha CENIPA 15 para colisão, quase colisão e avistamento de concentração de aves. Também comentou de outros pontos, como a parceria CENIPA/PUC-RS para a identificação de aves pela análise de DNA.

Finalmente, abordou o ajuste na nomenclatura, de Perigo Aviário para Risco Aviário, e adiantou que haveria a substituição do coordenador da CCPAB.

10.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

Secretário (Magalhães) – Explicou os fundamentos da mudança na nomenclatura (basicamente, que se procura controlar o risco de colisões e não o perigo em si) e pediu comentários à plenária. Ao final, questionou se alguém era contrário à alteração, não tendo havido oposição. Assim, ficou aceita a menção de Risco Aviário em lugar de Perigo Aviário.

Secretário (Magalhães) – Explicou que o CENIPA pretendia enviar o Maj Rubens para realizar o mestrado em segurança de voo, no ITA, sendo necessário planejar a sua substituição à frente da CCPAB. A seguir, consultou se alguma entidade, já participante ou não da comissão, desejava assumir sua coordenação.

Não tendo havido manifestação de interesse para a função de coordenador da comissão, comentou que o CENIPA, oportunamente, indicaria um substituto para o Maj Rubens e assinalou que o Capitão Aviador César estava sendo considerado para a função. Neste contexto, para fins de registro, coordenou uma votação sobre a proposta do CENIPA, que foi aceita por unanimidade (46 votos).

HELIBRAS (Leonardo) – Questionou como proceder em relação aos focos de atração de aves no entorno do aeródromo da HELIBRAS, que era privado.

Secretário (Magalhães) – Respondeu que, se a HELIBRAS enviar os focos, o CENIPA repassará a informação à ANAC.

ANAC-GGAP (Drummond) – Pediu que reportassem os focos à ANAC, que tem interesse em conhecê-los.

AVIANCA (Abreu) – Questionou se a ANAC tinha um nível máximo de colisões como aceitável para determinados aeródromos. Comentou que o problema era tratado há 30 anos e pouco se conseguiu fazer.

ANAC-GGAP (Drummond) – Comentou que não havia a avaliação de risco até anos recentes. Acrescentou que era preciso montar o banco de dados para permitir a avaliação do risco.

CENIPA (Rubens) – Comentou que a média mundial era de 5 colisões por 10000 movimentos. Citou o SIGRA, Sistema Integrado de Gerenciamento do Risco Aviário, recentemente desenvolvido pelo CENIPA.

AZUL (Maurício) – Comentou sobre a importância da identificação das aves nas colisões. Questionou qual seria o caminho para envio dos restos de aves?

CENIPA (Rubens) – Respondeu que o operador enviaria os restos para a INFRAERO, que os enviaria para a PUC-RS. Acrescentou que o mesmo fluxo devia ser observado para o envio das amostras de sangue, com vistas à identificação por análise de DNA.

TOTAL (França) – Comentou que, como a solução para o risco aviário extrapolava o ambiente de aviação, entendia que a SAC-PR poderia influenciar juntamente aos prefeitos.

SAC-PR (Vladimir) – Comentou que o PL74/2009, em trâmite no Senado Federal, quando aprovado, deveria contribuir no controle do risco aviário.

Secretário (Magalhães) – Comentou que o PL 74/2009 decorre do PL 4464/2004, gerado no âmbito do CNPAA.

PETROBRAS (Sidney) – Comentou de exemplos de pequenas cidades, na Amazônia, onde não há recursos para ações de prevenção.

11. Risco da operação de helicópteros na Região Amazônica

Conforme a apresentação em PowerPoint disponibilizada aos representantes das entidades-membro do comitê, o Capitão Aviador Gava discorreu sobre sua tese de mestrado, na qual tratou do risco na operação de helicópteros na Região Amazônica.

No decorrer do assunto, mostrou que a avaliação do risco era baseada na aplicação seqüenciada dos seguintes métodos: Diagrama de Causa e Efeito (método básico), Matriz de Impactos Cruzados (método intermediário) e Matriz de Vulnerabilidade (método avançado). Também contextualizou as características geográficas da região e de sua infraestrutura aeronáutica. Finalizou com sugestões para estudos futuros relacionados ao tema.

11.1. Debates e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

AERÓLEO (Valter Pinto) – Questionou se, no trabalho, havia uma análise de tempo para chegada do socorro.

Cap Gava – Respondeu que não. Reforçou que a tese cobria as características geográficas da infraestrutura e a aplicação conjunta dos três métodos apresentados.

AERÓLEO (Valter Pinto) – Reforçou que a queda de 50 ou 60 metros, entre a copa das árvores e o solo, favorece a ocorrência de politraumatismo, condição que exige a chegada do socorro em uma janela de tempo bastante limitada.

Na ocasião, citou que, na Amazônia, a quantidade elevada de insetos prejudica e até pode inviabilizar a realização de serviços de manutenção.

Cap Gava – Acrescentou que a alta temperatura e a elevada umidade também se somam às dificuldades.

PETROBRAS (Sidney) – Comentou que a Petrobras tem sido surpreendida com o rápido aumento do número de aeronaves na Amazônia. Ressaltou a importância de coordenação pelo DECEA.

DECEA (Otávio) – Comentou que, no tocante à atividade de busca e salvamento, já existem procedimentos definidos para as áreas. Acrescentou que as ORCCs estão com estruturas e planejamentos organizados. Solicitou que, havendo indicadores para a ativação de outros procedimentos, o DECEA fosse informado.

PETROBRAS (Sidney) – Ressaltou que não estava tratando de busca e salvamento, mas do aumento do tráfego aéreo ao redor de localidades antes exploradas apenas pela PETROBRAS. Comentou que já tem havido tratamento pela Autoridade Aeronáutica e finalizou dizendo que toda ajuda era importante.

AERÓLEO (Valter Pinto) – Mencionou que existem acordos operacionais em vigor com as empresas de táxi aéreo baseadas em Porto Urucu. Contudo, os procedimentos ainda não englobam e não são conhecidos por alguns dos novos operadores que alternam aquela localidade.

12. Operação noturna de helicópteros

Conforme a apresentação em PowerPoint disponibilizada aos representantes das entidades-membro do comitê, o Sr. Sidney, falando pela PETROBRAS, abordou o crescimento previsto na atividade Offshore, com destaque para o trecho entre Salvador e Belém. Comentou que o risco da atividade aérea associada às atividades de perfuração é maior que o risco do voo pertinente à produção, que se mostra mais planejado.

Informou que havia sido enviada à ANAC proposta de texto para regulamentar o voo em situações de emergência entre o por e o nascer do sol. Solicitou à ANAC e à SAC que considerassem a emissão, logo que possível, de regulamentação sobre o assunto. Neste contexto, comentou que, com relação à contenção de derrames, o pedido de autorização para voo noturno já havia sido atendido pela Aeronáutica.

12.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

AERÓLEO (Valter Pinto) – Usou um exemplo para reforçar que, atualmente, não há garantia de resgate SAR OFFSHORE para eventos ocorridos a 180/230 milhas de distância do litoral.

PETROBRAS (Sidney) – Mencionou a perda de energia da Plataforma P-47 como um dos exemplos da necessidade de aprovação, pela ANAC, de regulamentação para voos noturnos em caráter de urgência.

SENIOR (Gilvan) – Comentou que, em situação de emergência, o detentor de certificado de operação poderia se desviar dos procedimentos estabelecidos em regulamentos para fazer face à emergência, tendo feito relação com o voo noturno.

SENIOR (Gilvan) – Comentou que a RBAC 135 prevê no item 135-19 (a) que, em situação de emergência, o detentor de certificado de operação poderia se desviar dos procedimentos estabelecidos em regulamentos para fazer face à emergência. Essa possibilidade tem sido confundida para escalção de aeronaves para o voo noturno. Lembrou que a letra (a) diz respeito ao Detentor e a letra (b) diz respeito ao Piloto. Daí a confusão que todos devem observar. Segue o texto extraído da RBAC 135:

“135.19 Operações de emergência

(a) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas e propriedades, o detentor de certificado pode desviar-se das regras deste regulamento relativas à aeronave, aos equipamentos e aos mínimos meteorológicos na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.

(b) Em uma emergência envolvendo a segurança de pessoas ou propriedades, o piloto em comando pode desviar-se das regras deste regulamento na extensão requerida para fazer frente a essa emergência.”

Secretário (Magalhães) e AERÓLEO (Valter pinto) – Disseram entender que a exceção de desvio de procedimento caberia para as aeronaves já em voo, mas que não dava suporte à decolagem.

IFI (Nilton) – Destacou a importância de a regulamentação estabelecer limites claros para os desvios.

SENIOR (Gilvan) – Acrescentou que, no seu entender, os operadores deviam ser chamados para a definição dos procedimentos dos RBAC/RBHA referentes ao Setor Offshore. Acrescentou que este fato muitas vezes não ocorre devido ao contato direto entre ANAC e Petrobras.

ANAC-GGAP (Drummond) – Mencionou que as propostas de alteração nas regulamentações, inclusive do RBAC 135, sempre são disponibilizadas no site da ANAC para a consulta pública. Reforçou que as propostas podem ser levadas diretamente à agência.

PETROBRAS (Sidney) – Mencionou que os parâmetros colocados nos regulamentos abrem espaço para a adoção de medidas proativas pelo operador, como treinamentos. Acrescentou que a previsão no regulamento contribui para reduzir o estresse e a complicação das decisões tomadas no contexto das emergências.

Secretário (Magalhães) – Sugeriu que os representantes de PETROBRAS e ANAC-GGAP trocassem informações, com vistas à aceleração do processo de regulamentação pela agência. A sugestão foi aceita pelos representantes de PETROBRAS e ANAC-GGAP.

13. MOSA: atualização dos trabalhos da comissão

Conforme a apresentação em PowerPoint disponibilizada aos representantes das entidades-membro do comitê, o Coordenador da Comissão do MOSA, Eng. Maurício Maranhão, comentou as características do programa e os seus objetivos.

Informou que a comissão se reúne na última quinta-feira de cada mês, nas dependências do SNEA, no Rio de Janeiro, para tratar dos assuntos relacionados ao programa. Na ocasião, incentivou a maior participação dos setores/gerentes de manutenção das empresas no Programa MOSA.

Comentou sobre os resultados das quatro reuniões de 2011, com destaque para os seguintes aspectos: Checklist do MOSA, Guia do Observador, Manual do MOSA e resultado das visitas técnicas.

Sobre as visitas realizadas pela comissão, destacou que elas servem, principalmente, para verificar se o checklist está adequado ao seu propósito, buscar novas situações que mereçam estar no formulário e identificar o que os mecânicos pensam do programa MOSA.

Informou que a comissão já realizou as seguintes visitas: Líder Táxi Aéreo (Belo Horizonte, MG); MRO – *Maintenance Repair and Overhall* – da TAM (São Carlos, SP); TURBOMECA – Rio de Janeiro, RJ; e TAP Manutenção – Porto Alegre, RS. Para 2011, estão programadas visitas à AEROMOT (Porto Alegre, RS) e a Unidades de Manutenção do COMAER.

Quanto aos aspectos observados, mencionou a dificuldade dos mecânicos com a Língua Inglesa, muito usada em manuais e demais documentos pertinentes à manutenção de aeronaves.

Aproveitou a oportunidade e comentou alguns itens – que não foram oriundos das Visitas Técnicas – mas discutidos nas reuniões do MOSA, que vem se tornando um dos poucos grupos de trabalho multi-empresas/instituições que tratam de assuntos diversos de manutenção, a saber:

- Falta de controle sobre as horas trabalhadas pelos mecânicos, o que colocaria em risco a qualidade dos serviços, com reflexos no nível de segurança. Neste contexto, comentou que a regulamentação do Ministério do Trabalho não tem sido suficiente.

- No tocante aos aspectos de saúde, citou que os exames de saúde não atendem à necessidade de assegurar que os mecânicos estão aptos para o trabalho.

- Também comentou que não há afastamento (suspensão) de mecânicos após um acidente ou uma regulamentação que estabeleça condições para o retorno à atividade após afastamento prolongado.

- Com relação à terceirização de serviços de manutenção, destacou que a homologação das empresas interessadas, em alguns casos, baseia-se na análise da documentação apresentada pelas mesmas, e, com a empresa já em funcionamento, a ANAC realiza a auditoria. Comentou que, embora processo similar ocorra nos Estados Unidos, a realidade brasileira difere da norte-americana, de forma que surgem problemas de capacidade para a realização dos serviços.

No mesmo contexto, destacou que ocorrem problemas de qualidade, com reflexos na segurança, devido à terceirização de serviços pelas terceirizadas.

13.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

Presidente (Brig Carlos) – O CENIPA tem investigado acidentes, alguns recentes, com desdobramentos sérios relativos ao insuficiente controle sobre a terceirização.

MOSA (Maurício) – Lembrou que o ex-presidente do comitê, Maj Brig Kersul, comentou em sessão anterior, que o gargalo agora seria a manutenção.

ANAC-GGAP (Drummond) – Comentou que se existem acidentes com aspectos relacionados à terceirização da manutenção, esses aspectos levam a Recomendações de Segurança Operacional e que a GGAP/ANAC não recebeu RSO especificamente sobre terceirização, mas sim sobre a qualidade da manutenção, dando origem a auditorias nas oficinas envolvidas. E ainda que levaria o que ficasse registrado em ata para consideração pela ANAC.

AVIANCA (Abreu) – Comentou que, conceitualmente, o MOSA decorre do LOSA, no qual não ocorre o levantamento de não conformidades, que cabe às auditorias. Ressaltou que o MOSA deveria estudar os erros e propor estratégias para mitigá-los. Lembrou que, no LOSA, durante as observações, não se leva o checklist, leva-se apenas uma pequena folha de papel. O checklist é usado depois da observação, para auxiliar no registro dos dados levantados.

MOSA (Maurício) – Comentou que o checklist, que não tem perguntas, tem servido como um guia para o começo da formação do observador, no início dos trabalhos. Ressaltou que é difícil distinguir entre erro e não conformidade. Finalizou afirmando que objetivo do MOSA é o mesmo do LOSA, observar a atividade com vistas à proposição de melhorias.

14. Consulta sobre Situação relativa ao RBHA 91 – Dispensa de TBO

Conforme a apresentação em PowerPoint disponibilizada aos representantes das entidades-membro do comitê, o Capitão Monteiro (CENIPA) apresentou alguns dispositivos da Resolução nº 186/ANAC, de 18 de março de 2011, a saber:

“Art. 2º Incluir, na seção 91.409 do mencionado RBHA 91, parágrafos (i) e (j) com a seguinte redação:

(i) Exceto como previsto no parágrafo (j) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave que possua um programa de manutenção recomendado pelo detentor do certificado de tipo (ou certificado suplementar de tipo) a menos que os tempos para revisão geral, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos contidos no programa sejam cumpridos.

(j) Os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção de acordo com o parágrafo (i) desta seção não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91.”

Art. 3º “Revogar a Portaria DAC nº 161/STE, 08 de março de 2002, que aprovou a Instrução de Aviação Civil nº 3108 – IAC 3108 “Instruções para o Controle Geral de Aeronavegabilidade das Aeronaves Civis Brasileiras”

14.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

Secretário (Magalhães) – Comentou que, dentre as várias consequências decorrentes da alteração inserida pela inclusão do parágrafo (J), destacava-se que, para determinadas aeronaves, revisões antes requeridas deixavam de ser obrigatórias.

Isto posto, reforçou que o objetivo, naquela oportunidade, não era debater o assunto, mas definir se o mesmo merecia ser debatido, no dia seguinte.

SERIPA IV (Crespo) – Disse entender que uma explicação do representante da ANAC-GGAP traria elementos para o debate.

ANAC-GGAP (Drummond) – Comentou que o assunto não era da área da GGAP, de forma que buscava se informar.

IFI (Nilton) – Comentou que o assunto atingia vários regulamentos, inclusive os RBAC da série vinte (23, 25, 27 e 29), que tratam de certificação.

ABSA (Amauri) – Citou que há empresas que perdem negócio para não liberar aeronaves sem a execução das revisões devidas.

Secretário (Magalhães) – Disse entender que já havia condições de definir se o assunto merecia ser debatido. Neste contexto, para fins de registro, coordenou uma votação sobre a conveniência de debates sobre o assunto, no dia seguinte, tendo sido obtido o seguinte resultado: três abstenções, 43 votos favoráveis ao debate do tema.

15. A atual situação do SIPAER

SNEA (Jenkins) – Discorreu, genericamente, sobre as conquistas para a segurança de voo decorrentes da atuação do SIPAER ao longo de seus 40 anos de existência. Neste contexto, destacou a importância das mudanças em curso no sistema, em especial aquelas decorrentes do decreto (minuta) enviada pelo Ministério da Defesa à Casa Civil. Ressaltou a imprescindibilidade de o CNPAA participar na proposição de mudanças.

Na ocasião, o Cmte Abreu (AVIANCA) fez um aparte e sugeriu que o Ofício DT-001/2011, de 10 maio 2011, do SNEA ao CENIPA, feito em nome das empresas associadas, fosse lido pelo Secretário. O documento está reproduzido no Anexo II.

15.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

Secretário (Magalhães) – Ressaltou que, dentre os argumentos colocados no documento lido, havia a indicação para a formação de uma comissão, no seio do comitê, para o debate do tema.

GOL (Quito) – Disse entender que, em vista da importância do assunto, deveria haver a criação da comissão.

AZUL (Maurício) – Disse entender como inaceitável haver um hiato. Comentou que mudanças relevantes no sistema, sem uma discussão ampla pelo comitê, que defende os interesses da sociedade, poderiam ser prejudiciais.

CSV (Maranhão) – Comentou que desde a apresentação do Brig Pompeu Brasil, na plenária anterior, havia ficado um vazio muito grande, incluindo a preocupação com o futuro do comitê. Neste contexto, questionou que força teria a comissão proposta para mudar a coisa feita ou propor melhorias.

CENIPA (Brig Carlos) – Disse que o texto da minuta de decreto não definia bem as coisas, que não estava claro. Defendeu que a comissão proposta poderia ser um instrumento para apresentar o entendimento da comunidade de segurança de voo antes da assinatura do decreto. Reforçou que a prevenção devia seguir desvinculada de interesses pessoais.

Discorreu, com exemplos, de diversos aspectos ligados à prevenção, destacando a utilização efetiva, por parte das organizações, de valiosas ferramentas de prevenção, como os Relatórios de Prevenção, as Vistorias de Segurança de Voo, o permanente acompanhamento do

gerenciamento de Segurança de Voo por meio do Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, o combate ao F.O.D. etc.

Citou algumas mudanças havidas ao longo dos anos e fez um paralelo entre as ferramentas existentes no passado e as atuais, ressaltando que houve muita troca de nomes, mais nem sempre evolução.

Discorreu sobre aspectos percebidos ao longo de seus 26 anos de atuação no SIPAER, onde atuou em diversas ocasiões junto à aviação civil, incluindo seu período como Chefe do SERAC 5, ora extinto.

Deixou claro que tinha satisfação profissional em compor o grupo do CNPAA, dada a importância do comitê para a aviação brasileira.

Secretário (Magalhães) – Neste contexto, para fins de registro, coordenou a votação sobre a criação da comissão proposta do SNEA, sendo obtido o seguinte resultado:

(1) Criação da Comissão de Revisão do SIPAER: uma abstenção, um voto contrário e 44 votos favoráveis. Em decorrência, ficou instituída a comissão, composta da seguinte forma:

SNEA	Cmte Jenkins – coordenador	Diretor de Segurança Operacional
AERÓLEO	Cmte Valter Pinto	Gerente de Segurança Operacional
ANAC-GGAP	Sr. Ricardo Senra	Gerente Geral da GGAP
AVIANCA	Cmte Abreu	Diretor de Segurança Operacional
AZUL	Cmte Nunes	Diretor de Segurança Operacional
CENIPA	Brig Carlos – observador	Chefe do CENIPA
CENIPA	Cel Magalhães – observador	Vice-chefe do CENIPA
EMBRAER	Eng Catani	Membro do Safety
GOL	Cmte Quito	Diretor de Segurança Operacional
HELIBRAS	Eng Modesto	Diretor de Segurança Operacional
SNA	a confirmar representante	
SNAe	a confirmar representante	
TAM	Cmte Virgílio	Membro do Safety
TRIP	Cmte Rafael	Diretor de Segurança Operacional

Ficou acertado que a recém-criada comissão se reuniria após o término da sessão.

16. Encerramento do 1º dia de Sessão Plenária

O Presidente do CNPAA deu por encerrados os trabalhos do dia e convidou a todos para uma singela confraternização, nas dependências do CENIPA.

17. Abertura do 2º dia de Sessão Plenária

O Secretário (Magalhães) informou que o Presidente (Brig Carlos) não estaria presente na abertura em virtude de despacho com o Comandante da Aeronáutica sobre assunto de interesse direto do comitê, assunto que, pela sua natureza, não foi possível antecipar ou adiar o tratamento. Na sequência, passou ao primeiro item da agenda.

18. Assuntos administrativos

Com a participação da plenária, foram definidos os seguintes aspectos de ordem prática:

- Conforme definido no dia anterior, haveria a discussão do tema sobre a Dispensa de TBO para aeronaves convencionais que operam segundo o RBHA 91;
- Por questões de ordem prática, o almoço ocorreria após o encerramento da sessão e não seria no refeitório do VI COMAR; e
- Haveria a distribuição do material da sessão em mídia.

Os seguintes tópicos não foram abordados durante a sessão plenária e são inseridos aqui a título de informação:

- O CENIPA está empenhado em trazer para o Brasil (Rio de Janeiro, em 2013) o evento da ISASI (*International Society of Air Safety Investigators*) e contatará as entidades-membro em busca de apoio institucional. Os contatos sobre o assunto serão, inicialmente, gerenciados pelo Vice-chefe do CENIPA (vch@cenipa.aer.mil.br, 61-9645-7849).

- Conforme já estabelecido na 54ª (novembro de 2010), a 56ª Sessão Plenária ocorrerá em 9 e 10 de novembro de 2011.

19. Formação de tripulantes e mecânicos de helicópteros

Conforme a apresentação em PowerPoint disponibilizada aos representantes das entidades-membro do comitê, o Cmte Rafael Ramos (LÍDER), discorreu sobre incentivos para a formação de tripulantes e mecânicos.

Dentro do tema, que tem sido tratado no âmbito da Comissão Offshore, comentou sobre três problemas, que chamou de Problema 1, Problema 2 e Problema 3.

Problema 1, que engloba os seguintes fatores:

- Falta de pessoal capacitado (pilotos e mecânicos) para os contratos atuais;
- Crescimento acima do normal da atividade Offshore, com previsão ainda maior no futuro próximo; e
- Com a redução das atividades dos aeroclubes e o encarecimento da formação, o número de tripulantes com 500 horas de voo – de qualidade e com IFR – é insuficiente em face da demanda.

Problema 2: A faixa de idade dos atuais tripulantes redundará em elevada taxa afastamento (por aposentadoria) nos próximos anos.

Problema 3: As exigências contratuais requerem uma capacitação que, nas condições atuais, é difícil de ser atendida.

Ressaltou a necessidade de envolvimento da SAC-PR na busca de soluções, justificando com a citação de artigos da Política Nacional de Aviação Civil, a saber:

“Art. 1º Fica aprovada a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), formulada pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), anexa a este Decreto.

Art. 2º A Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa deverá acompanhar a implementação da PNAC por parte dos órgãos e entidades responsáveis pela gestão, regulação e fiscalização da aviação civil, da infra-estrutura aeroportuária civil e da infra-estrutura de navegação aérea civil vinculados àquele Ministério.”

Comentou brevemente as seguintes propostas de linhas de ação:

- Abertura de financiamento do treinamento pela CEF aos moldes do FIES para os candidatos;
- Facilidade pelo BNDES para aquisição de aeronaves de instrução pelas escolas;
- Incentivo às Escolas de Aviação em criar parceria com as empresas e formar os pilotos atendendo os requisitos contratuais da OGP (275 horas de voo);
- Subsídio ou não incidência de impostos no combustível utilizado na formação de novos pilotos;
- Apoio com as horas ociosas do Esquadrão de Instrução da Marinha para treinamento de pouso em navios e formação em voos por instrumentos (IFR), com o respectivo repasse de recursos;
- Formação de mecânicos nas escolas de aviação na manutenção dos helicópteros de instrução; e
- Incentivo para estágio nas Forças Armadas para melhor preparação e formação dos Mecânicos de Manutenção Aeronáutica nas várias localidades do Brasil.

Fez as seguintes considerações:

- Existe uma falta de estrutura na maioria das escolas de aviação que inviabiliza a abertura de linhas de financiamento como o FIES;
- Conforme o modelo atual, estudantes universitários de ciências aeronáuticas (ou engenharia aeronáutica) conseguem obter o benefício do FIES para a graduação, mas como as horas são feitas em escola independente da instituição de ensino os alunos continuam arcando com as horas; e
- Até mesmo a criação de uma parceria formal entre a instituição de ensino e a escola de pilotos para viabilizar o repasse de recursos poderia ser interessante.

Finalizando, projetou uma planilha – existente em documento da OGP – sobre requisitos para o treinamento de pilotos com pouca experiência e para a progressão de pilotos para operações offshore com tripulação múltipla.

19.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

PETROBRAS (Sidney) – Comentou que a PETROBRAS exige o número de horas que acredita o bastante para atingir um nível aceitável de segurança, ou seja, aceita pilotos com 273 horas de voo comprovadas. Lembrou que a empresa tem forte uma política clara em termos de segurança. Ilustrou que, naquela manhã, haviam onze AW139 no chão devido a um problema encontrado em uma aeronave que operava no Qatar. Finalizou ressaltando que, no tocante à formação de tripulantes e mecânicos, é preciso que algo aconteça no Estado.

LÍDER (Rafael Ramos) – Comentou que o problema ia além da PETROBRAS – que planeja dobrar o número de helicópteros em curto período de tempo – pois havia muitas novas empresas, que faziam a demanda aumentar. Ressaltou a necessidade de um projeto, baseado em financiamentos, para aumentar a taxa de formação de pessoal.

SAC (Vladenir) – Lembrou que no início da década de 70 houve uma iniciativa da Aeronáutica de formar pilotos da reserva, que após cumprirem o estágio previsto migraram para a aviação civil. Considerou ainda a possibilidade de avaliar a utilização de percentuais dos royalties do petróleo como fonte de financiamento da formação de pilotos para a operação Offshore.

Sugeriu ainda a elaboração de um documento contendo o panorama da situação, as perspectivas de futuro, bem como sugestões e alternativas.

SENIOR (Gilvan) – Sugeriu um estudo da Lei dos Royalties junto à ANP, para rever as brechas, para permitir o desenvolvimento de uma estrutura calcada em incentivos, como a redução de impostos e os juros subsidiados.

Hein (BP) – Na condição de cidadão, expressou sua preocupação com os movimentos voltados à liberação do mercado para a entrada de pilotos estrangeiros. Ressaltou que tal fator devia ser considerado e alertou para que não fossem deixadas brechas nas propostas.

SNEA (Benevides) – Informou que o tema, formação de pessoal para a aviação, estava sendo intensamente discutido. Leu termo do Conselho Consultivo (CCA) da ANAC relativo à agenda para a reunião da Câmara Técnica, em 18 de maio, cujo foco era a formação de pilotos e mecânicos.

Sugeriu colocar um representante da Offshore na Câmara Técnica do CCA, que é um canal direto de comunicação com a diretoria da ANAC.

Comentou que o DAC recebia recursos para a formação profissional, que eram destinados aos aeroclubes. Com a desintegração do trabalho de formação nos aeroclubes, se questionava onde estariam os recursos, que acreditava ainda existir.

Sugeriu os seguintes passos iniciais para o equacionamento da solução:

- 1- Participação na câmara técnica do CCA sobre formação de pessoal para a aviação;
- 2- Avaliação da existência e do volume dos recursos; e
- 3- Elaboração de programa dimensionado aos recursos.

Secretário (Magalhães) – Perguntou quem da Comissão Offshore participaria na câmara técnica, tendo recebido a indicação do Cmte Rafael Ramos (LÍDER).

LÍDER (Rafael Ramos) – No tocante à abertura de mercado para estrangeiros, comentou que a fonia para o voo Offshore é feita somente em Português. Acrescentou que, em vista dos maiores salários pagos em outras áreas do planeta, o profissional que viria para o Brasil seria aquele com pouca ou nenhuma qualificação.

MARINHA (CF Alberto) – Reforçou que a fonia, na zona de plataformas, era feita em Português por força de norma da Autoridade Marítima.

PETROBRAS (Sidney) – Alertou que, com a chegada dos helicópteros do tipo EC225, o trabalho com pilotos estrangeiros geraria problemas com os operadores das plataformas.

TOTAL (França) – Comentou que, no Brasil, adotam-se soluções sem que se adote a cultura dos locais onde as soluções foram concebidas, prática que redundava em riscos. Ressaltou que, para uma prática tornar-se permanente (virar cultura) é preciso acompanhamento, fiscalização.

Secretário (Magalhães) – Reforçou que as comissões atuam com o respaldo do comitê e, portanto, não precisam aguardar a aprovação da Sessão Plenária (que ocorre em média duas vezes ao ano) para adotar as medidas necessárias ao desenvolvimento das tarefas que lhe foram atribuídas pelo próprio comitê. Quando cabível, o trabalho produzido pelas comissões é levado à apreciação da plenária e, se for caso, sua aprovação.

IFI (Nilton) – Alertou que medidas antigas podem não funcionar no presente e que, na busca de soluções, é preciso ter como referencial o cenário atual. A solução adotada em 1970,

com o CFPM (Curso de Formação de Pilotos Militares), se adotada hoje, concorreria com as escolas de formação.

SENASP (Gonçalves) – Comentou que a Aviação de Segurança Pública também enfrenta o problema de formação de pessoal. Citou que, com uma frota de quase 300 aeronaves, sendo 154 helicópteros, e com projeção de aumentar em 100% até 2014, uma escola de formação para a Segurança Pública ainda é apenas uma intenção.

Sugeriu uma reunião com representantes do Ministério da Defesa e das Forças Singulares para avaliar se as Forças Armadas, mediante pagamento dos custos, poderiam prover, em caráter de urgência, a formação de pessoal para a aviação civil (Segurança Pública, Offshore).

Comentou que estavam na 2ª geração da aviação de segurança pública e que os tripulantes da 1ª geração – a maioria já aposentada – tinham larga experiência em voo visual e operação de aeronaves mono-turbina. Neste contexto, sugeriu que, se houvesse um programa de complementação para IFR e Bi-turbina, custeado pelas empresas interessadas, este pessoal “ocioso” poderia ser aproveitado em caráter emergencial.

Secretário (Magalhães) – Propôs a coordenação direta entre o representante da SENASP e o Coordenador da Comissão Offshore, que concordaram com a sugestão.

PETROBRAS (Sidney) – Convidou a HELIBRAS, a ATLAS e a BP para integrar a Comissão Offshore.

HELIBARRA (Melo) – Comentou que sua empresa tinha interesse em participar da Comissão Offshore.

SIPAerM (Alberto) - Comentou que a Marinha, por meio do Plano de Articulação e Aparelhamento da MB, visava ampliar o seu número de aeronaves e unidades aéreas e que, para tal, já havia iniciado a obtenção de novos meios e o aumento do número na formação de Aviadores Navais. Em função do atendimento da demanda futura, o 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução, unidade de formação dos pilotos da MB, estava realizando seu esforço máximo, não havendo, portanto, horas de voo ociosas nem capacidade de absorver a formação de pouso em navios e formação em voos por instrumentos (IFR) para pilotos civis.

SIPAEEX (Botelho) – Comentou que o Exército tem formado cerca de 20 pilotos e 20 mecânicos ao ano, de forma que sua capacidade de apoiar a formação para pessoal da aviação civil fica bastante restrita. Acrescentou que os Jogos Mundiais, a Copa do Mundo e as Olimpíadas contarão com meios do Exército (incluindo aeronaves e tripulantes) no apoio à segurança pública.

HELIBRAS (Leonardo) – Comentou que está sendo criado um centro de instrução, para a formação de mecânicos, em Itajubá – MG. Mencionou que tem um amigo Deputado e que pretendia acioná-lo para suportar as soluções em proveito da prevenção. Quanto à formação de mecânicos, disse entender que se poderia formar 500 mecânicos por ano, desde que o Governo adotasse ações emergenciais. Quanto aos pilotos, a formação poderia ocorrer em Santos, em três meses, em moldes similares ao que era feito com o Bell 47.

CENIPA (Brig Carlos) – Comentou que o Comando da Aeronáutica passa por dificuldades orçamentárias, que a Base Aérea de Santos atualmente funciona como Núcleo, mantendo um pequeno efetivo, que o 1º/11º GAv havia sido transferido para Natal, e que, em 2011, houve um contingenciamento atingindo inclusive as horas de voo da Força Aérea. Contudo, graças à atuação do Comando da Aeronáutica, incluindo o CENIPA, cujo Chefe anterior, Brig Pompeu Brasil, havia elaborado um documento pertinente ao assunto, conseguiu-se obter reforço de horas para a Força Aérea. Finalizou reforçando que a Força Aérea não teria, nas

circunstâncias correntes, condições de apoiar o esforço na formação de tripulantes e mecânicos para a aviação civil.

20. Proteção às informações SIPAER

O Coordenador da Comissão do Projeto de Lei do SIPAER, Cel Magalhães (CENIPA), comentou que o projeto de lei, que cobre a proteção às informações do SIPAER, a coordenação com a polícia em caso de acidentes, dentre outros aspectos pertinentes à investigação, seguia em trâmite no Congresso.

Em vista da importância do tema e da morosidade no andamento do projeto, que é de 2007 – o projeto tem numeração 2453/2007, sugeriu que, com vistas a aumentar as chances de andamento do processo legislativo, oportunamente, convidaria alguns membros do comitê para, em conjunto, fazerem uma visita ao Relator do Projeto.

Neste contexto, consultou se havia alguma outra sugestão sobre o assunto ou se alguém era contrário à visita proposta, não tendo havido novas sugestões ou posições contrárias.

21. Safety Information Protection Task Force

O Cel Magalhães (CENIPA) informou sobre sua participação, como representante brasileiro, em um grupo de trabalho instituído pela Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, sob a denominação *Safety Information Protection Task Force – SIPTF*.

Informou que o grupo, composto por representantes de dezoito países e seis organizações internacionais, deverá envidar esforços na proposição de medidas para a proteção às informações, com destaque para a revisão dos dispositivos existentes no Anexo 13 (Item 5.12, item 8.3 e Apêndice E), Anexo 6 (Item 3.3.7), Anexo 11 (Item 6.1.1.3, item 6.1.1.4 e item 3.3.3) e, possivelmente, para o novo Anexo 19.

Neste contexto, o Cel Magalhães, após ressaltar que o trabalho – que deverá estar concluso em 18 meses – tem que servir para o conjunto de 190 países que compõem a OACI, incitou os presentes a enviar eventuais sugestões para vch@cenipa.aer.mil.br ou contatá-lo diretamente em 61-9645-7849.

22. Situação relativa ao RBHA 91 – Dispensa de TBO

O Secretário (Magalhães) resumizou o problema: a Resolução 186, de 18 março de 2011, da ANAC inseriu o parágrafo (j) na seção 91.409 no RBHA 91, com a seguinte redação:

“(j) Os intervalos entre as revisões gerais previstos nos programas de manutenção de acordo com o parágrafo (i) desta seção não se aplicam para aeronaves com motor convencional operando segundo as regras do RBHA 91.” (sublinhado nosso)

Ressaltou que o assunto era bastante complexo e tinha diversas facetas, com possíveis desdobramentos, a saber:

- de natureza econômica e comercial: tendo deixado de ser mandatória, alguns (ou muitos) proprietários poderiam optar por não realizar as revisões e, assim, as oficinas teriam menos negócios;

- de responsabilização civil ou criminal: para as oficinas, liberar para o voo uma aeronave sem que as revisões previstas pelo fabricante estivessem realizadas ou, para o operador, voar uma aeronave cujas revisões estabelecidas pelo fabricante não tenham sido feitas, pode, em certa medida, caracterizar negligência e, assim, motivar ações cíveis e penais em casos de acidentes com vítimas e danos;

- de redução do nível de segurança de voo (ou segurança operacional): enquanto as aeronaves experimentais voam por conta e risco dos operadores, o segmento de aeronaves cobertas pela desobrigação das revisões, nos termos do parágrafo (j), engloba as aeronaves convencionais operando segundo o RBHA 91, ou seja, aeronaves para as quais era exigido, antes da Resolução 186/2011, um nível superior de qualidade no acompanhamento das condições de aeronavegabilidade.

Em termos práticos, a medida – inserção do parágrafo (j) na seção 91.409 do RBHA 91 – incrementa o número de aeronaves voando com itens vencidos diante dos parâmetros de manutenção preventiva estabelecidos pelo fabricante.

Isto posto, o Cel Magalhães ressaltou que o CENIPA, sem menosprezar os demais desdobramentos possíveis, via com preocupação a redução do nível exigido de segurança na operação das aeronaves cobertas pela alteração em tela.

22.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

ANAC-GGAP (Drummond) – Comentou que houve consulta pública e que as partes interessadas deveriam oficializar a ANAC.

CENIPA (Brig Carlos) – Comentou que as decisões sobre assuntos complexos, ligados à Segurança de Voo, devem ser debatidas com setores especializados (expertise), nestes casos, com o CENIPA, para evitar desdobramentos indesejáveis.

ANAC-GGAP (Drummond) – Reforçou que a medida foi colocada em consulta pública.

CENIPA (Brig Carlos) – Disse que o CENIPA iria acompanhar o assunto.

SERIPA IV (Crespo) – Comentou que consulta não significa acatamento.

CENIPA (Brig Carlos) – Reforçou que é preciso haver o contato direto, com os atores relevantes.

ANAC-GGAP (Drummond) – Comentou que as sugestões recebidas pela consulta pública são vistas pelo corpo técnico, que decide se deve adotá-las ou não. Ressaltou que as decisões atendem a critérios técnicos e que se busca preservar a segurança operacional.

CENIPA (Brig Carlos) – Comentou que até para carros há itens que vencem e devem ser revisados ou trocados de tantos em tantos quilômetros, de forma que a desconsideração do TBO (*Time Between Overhaul* – tempo entre revisões) para itens de aeronaves é uma falha. Disse que a aviação é cara e que é preciso respeitar o que o fabricante estabelece, independentemente de interesses econômicos, políticos, etc.

ANAC-GGAP (Drummond) – Disse que ficaria devendo uma resposta.

SNEA (Benevides) – Disse corroborar completamente o que o Brig Carlos havia dito. Comentou que tinha uma pasta com dezenas de sugestões encaminhadas pelo SNEA a consultas públicas feitas pela ANAC e que nenhuma havia sido acatada.

Comentou que, infelizmente, o instrumento – consulta pública – não estava sendo utilizado de maneira adequada. Disse sentir que era necessário que a indústria e os operadores participassem da formulação da alteração. Disse que era muito difícil para a ANAC modificar algo depois que tivesse proposto, ou seja, nunca acatando qualquer tipo de sugestão da comunidade aeronáutica.

TOTAL (França) – Questionou como as empresas tomariam conhecimento das consultas, para poderem opinar. Na ocasião, comentou que a TOTAL encaminhou algumas propostas sobre determinada consulta pública, mas a mesma não foi considerada e não houve retorno do resultado.

ANAC-GGAP (Drummond) – Informou que as consultas públicas são colocadas no site da ANAC, na internet.

Secretário (Magalhães) – Comentou que, como a experiência das plenárias comprovava, era preciso ter mais representantes de setores da ANAC (SSO, SIA, etc) no comitê, de forma a que fossem trazidos mais subsídios para o debate dos assuntos.

CENIPA (Brig Carlos) – Reforçou que um representante somente não consegue responder pela variedade de temas abordados.

ANAC-GGAP (Drummond) – Reforçou que praticamente todos os aspectos da aviação envolvem segurança operacional e que a função da GGAP no Comitê é de elo SIPAER, e, caso fosse necessário tratar de algum aspecto técnico mais específico, entraria em contato com o setor envolvido no sentido de trazer a resposta.

IFI (NILTON) – Comentou que o requisito de certificação não especifica um período, mas exige que o requerente da certificação (fabricante) indique o período recomendado para as inspeções. O detentor de um certificado de tipo que obtenha aprovação de modificação de qualquer intervalo entre inspeções, deve colocar estas modificações à disposição de qualquer operador do mesmo tipo de aeronave. Acrescentou que existe um fluxo usual no estabelecimento dos requisitos, ou seja, é possível um requisito de certificação ser menos restritivo que um requisito de operação, mas não o contrário, como no caso de aeronaves (como o EC225) certificadas para uma tripulação mínima de 1 (um) piloto, mas que, quando operando segundo o RBAC 135, deve ter à bordo um piloto como segundo em comando (135.99(b)).

AZUL (Mauricio) – Corroborando com os comentários do Brig Carlos, comentou que o processo de consulta é para a comunidade, mas que os setores com expertise deveriam ser ouvidos para agregar qualidade ao processo.

HELIBRAS (Modesto) – Citou que 47% dos clientes da HELIBRAS são do RBHA 91. Comentou que antigamente só os milionários tinham helicópteros, mas que hoje há clientes de toda a sorte e que muitos pensam que a manutenção da aeronave é como a do carro. Disse que havia muita evidência de que clientes deixavam de fazer coisas e deixavam de escrever.

SENASP (Gonçalves) – Comentou que por 25 anos os operadores de Segurança Pública pleiteiam sair da Subparte K do RBHA 91 e ainda estão nela. Acrescentou que, antes de ser lançada em audiência pública, a elaboração da proposta de RBAC para a Segurança Pública tem contado com a participação de especialistas do SENASP. Quando sair, a proposta estará aquiescida pelos 27 Estados.

SNEA (Benevides) – Reforçou que, em termos de processo, a ANAC responde, mas nunca acata as sugestões recebidas.

Emerick (SERIPA III) – Citou que o RBHA 91 não extingue o que está no RBHA 47. Como as pessoas presentes na plenária eram de operações, sugeriu que houvesse um representante da ANAC, na próxima plenária, para tratar do assunto dispensa de TBO.

Mendes (SERIPA II) – Lembrou que até a próxima plenária iria demorar muito e se deveria buscar outra linha de ação.

Secretário (Magalhães) – Sugeriu a votação da seguinte proposta: envio de consulta à ANAC, elaborada por membros do comitê, sobre os fundamentos que levaram à inserção do parágrafo (j) em apreço. Feita a votação, com 42 entidades votantes, foi obtido o seguinte resultado:

(1) Nenhuma abstenção ou voto contrário e 42 votos favoráveis ao envio da consulta.

Secretário (Magalhães) – Sugeriu a votação de um convite à ANAC para enviar representantes de diversos setores, cabendo a cada setor a qualidade de entidade-membro.

SENIOR (Gilvan) – Questionou quais seriam os setores representados da ANAC.

CENIPA (Camargo) – Citou que era o secretário quando foram cedidos dois assentos à ANAC no comitê (GGAP e GFHM) e explicou as razões para tanto. Na mesma ocasião, alertou que, aceito o convite para maior participação no comitê, a ANAC contaria com muitos votos.

Secretário (Magalhães) – Ressaltou que, sem menosprezar a preocupação com a representação aumentada da ANAC, o número de votos, conforme mostrava a experiência das plenárias, não era relevante. Comentou que as proposições se sustentavam pela força de seus fundamentos e, usualmente, a plenária votava esmagadoramente no sentido em que a razão apontava.

ANAC (Drummond) – Comentou que não via necessidade de ser votado o convite, apenas enviado.

Secretário (Magalhães) – Para registrar a decisão da plenária sobre a proposta do convite à ANAC, preferiu realizar a votação, sendo obtido o seguinte resultado:

(1) Uma abstenção, nenhum voto contrário e 41 votos favoráveis.

23. A Visão do CENIPA: atualização

O Brig Carlos comentou que também estava à frente da ASOCEA, que fiscaliza o DECEA, o que exige bastante. Reforçou que o CENIPA e a ASOCEA são ligados diretamente ao Comandante da Aeronáutica.

Citou que os limites da atuação do CENIPA no que tange ao tratamento dos assuntos pertinentes à aviação civil haviam sido passados, na plenária anterior, pelo Brig Pompeu Brasil, seu antecessor no cargo de Chefe do CENIPA.

Disse que, sem se aprofundar em alguns pontos, queria deixar claro que o CENIPA não deixou de se envolver com a aviação civil e citou algumas atividades realizadas no corrente ano. Reforçou que o CENIPA, sem deixar de atuar em prol da prevenção de acidentes na aviação civil, via a necessidade de colocar mais esforços em proveito da aviação militar.

Comentou que o CENIPA seguia trabalhando dentro das possibilidades que os meios disponíveis permitiam. Havia dificuldades orçamentárias, que poderiam restringir algumas atividades proativas de prevenção, sendo que a investigação de ocorrências era a prioridade do Centro.

Ressaltou que o debate é sempre sadio, que o CENIPA era a casa de todos e que podiam contar com todos no Centro e nos SERIPA. Finalizou afirmando que o CENIPA daria continuidade ao que foi feito ao longo dos 40 anos de sua existência.

22.1. Debate e deliberações pertinentes

Extrato do debate:

HELISUL (Eugênio) – Comentou que ainda trabalhava com o PPAA – Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – e questionou se deveria enviá-lo para análise pela Aeronáutica.

Secretário (Magalhães) – Respondeu que não era necessário enviar o PPAA para análise pela Aeronáutica. Acrescentou que, em vista da implantação do MGSO – Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional – pela ANAC, o COMAER deixou de exigir o PPAA e deixou de analisá-lo. Contudo, ressaltou que, pelas virtudes do PPAA, comprovadas ao longo das décadas de sua existência, o CENIPA recomendava que os operadores o empregassem.

24. Encerramento da 55ª Sessão Plenária do CNPAA

O Presidente do CNPAA parabenizou a todos pelo bom andamento dos trabalhos, agradeceu às entidades-membro que enviaram representantes e deu por encerrada a 55ª Sessão Plenária do Comitê.

Isto posto, nada mais havendo a registrar, eu, Cel Av Magalhães, Secretário, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim e pelo Presidente do CNPAA.

CENIPA, Brasília, 6 de julho de 2011

LUIZ CLÁUDIO **MAGALHÃES** BASTOS Cel Av
Secretário do CNPAA

Brig Ar **CARLOS** ALBERTO DA CONCEIÇÃO
Presidente do CNPAA

ANEXO I – QUADRO RESUMO DAS VOTAÇÕES DA 55ª SESSÃO PLENÁRIA DO CNPAA

	ASSUNTO (ver detalhamento na ata)	Vt	Ab	C	F	Global
1ª	Admissão ATLAS Táxi Aéreo	42	0	0	42	F
2ª	Admissão BP	42	0	0	42	F
3ª	Admissão HELIBARRA Táxi Aéreo	42	0	0	42	F
4ª	Admissão HELIBRAS	42	0	0	42	F
5ª	Exclusão do SNA	46	0	46	0	C
6ª	Admissão da SAC-PR	46	0	0	46	F
7ª	Substituição do Coordenador da CCPAB	46	0	0	46	F
8ª	Consulta sobre debate da “Dispensa de TBO”	46	3	0	43	F
9ª	Criação da Comissão de Revisão do SIPAER	46	1	1	44	F
10ª	Envio à ANAC de consulta sobre Dispensa de TBO	42	0	0	42	F
11ª	Convite à ANAC para maior participação no comitê	42	1	0	41	F

LEGENDA:

Vt – Entidades-Membro com representante presente na Sessão Plenária, sendo um voto por entidade;

Ab – Abstenções na votação;

C – Votos contrários à proposta;

F – Votos favoráveis à proposta;

Global – Parecer da Plenária com relação à proposta.

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

ANEXO II – Ofício DT-001/2011, de 10/05/2011, do SNEA ao CENIPA– folha 1/4.

Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias



Av. Marechal Câmara, 160 Conj. 1734 Ed. Le Bourget
Cep 20020-080 Rio de Janeiro RJ
Tel.: 0.XX.21.3578-1150 Fax: 0.XX.21 22201194
e-mail: apoio@snea.com.br
<http://www.snea.com.br>

Ofício nº DT – 001/2011

Rio de Janeiro, 10 de Maio de 2011.

Ao Exmo. Sr.
Brig.-do-Ar Carlos Alberto da Conceição
DD Chefe do CENIPA e Presidente do CNPAA.

Excelentíssimo Senhor,

Face ao atual momento pelo qual está passando a segurança operacional no transporte aéreo brasileiro, onde modificações significativas estão ocorrendo, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias - SNEA vem, através deste documento, externar à V.Exa. a preocupação dos prestadores de serviços de transporte aéreo (ou empresas aéreas) com o andamento de tais modificações.

Durante longos anos, trabalhamos com uma mesma doutrina e juntos aprimoramos a Segurança de Voo neste país, através do sinérgico Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER. Entretanto, hoje, sentimos seu distanciamento do Sistema de Aviação Civil brasileiro. Como os riscos relacionados são relevantes para a garantia da manutenção e da melhoria contínua da segurança operacional, torna-se necessário estreitar a relação entre os diversos atores desta indústria.

As gerencias e diretorias de segurança operacional das empresas aéreas, através de sua entidade de classe, decidiram conjuntamente, se manifestar considerando que:

1) O Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA estabelece em seu Capítulo VI, o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

2) Em seu art. 86, deste capítulo citado acima, o CBA estabelece:

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos.

3) O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA criado em 1971 (Decreto nº 69.565), foi designado como órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

4) O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos trouxe em seu bojo a Filosofia SIPAER com oito (8) princípios filosóficos que foram amplamente disseminados por toda a indústria aeronáutica no Brasil.

ANEXO II – Ofício DT-001/2011, de 10/05/2011, do SNEA ao CENIPA– folha 2/4.

5) Os princípios estabelecem que:

- Todo acidente pode ser evitado.
- Todo acidente é um resultado de uma sequência de eventos e não de uma única causa .
- Todo acidente tem um precedente .
- Prevenção de acidentes requer mobilização geral.
- Prevenção de acidentes não restringe o voo, mas sim estimula o seu desenvolvimento com segurança. .
- Diretores são os principais responsáveis pelas medidas de segurança
- Na prevenção de acidentes não há segredos e nem bandeira.
- Acusações e punições versus prevenção de acidentes .

6) A ICAO, através do Doc. 9859 (SMM) estabelece, no capítulo 7 – Introdução ao SMS, fundamentos que estão em completo acordo com a filosofia SIPAER. No item 7.2.4 está descrito:

- Um SMS deve começar pela administração sênior

Nota-se que este fundamento se encontra estabelecido no 6º princípio da filosofia SIPAER.

7) No item 7.2.6, a ICAO estabelece que todas as partes interessadas (*stakeholders*) representam um papel num sistema de gerenciamento de segurança operacional. Adicionalmente, a ICAO estabelece que os inputs provenientes dos múltiplos setores (*stakeholders*) fazem parte de um processo de tomada de decisão para o gerenciamento do risco à segurança operacional, essencial para um SMS.

Como partes interessadas (*stakeholders*) a ICAO sugere:

- a) profissionais de aviação;
- b) proprietários e operadores de aeronaves;
- c) fabricantes;
- d) autoridades regulatórias;
- e) associações da indústria;
- f) provedores de serviços de tráfego aéreo;
- g) associações profissionais e federações;
- h) organizações internacionais de aviação;
- i) agências de investigação;
- j) pilotos.

8) Em 1982, foi criado o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CNPAA, sob a direção e coordenação do CENIPA, cuja constituição de seus membros está rigorosamente de acordo com a proposta da ICAO, referenciada no item acima. Vale ressaltar que este Comitê representa um avanço inestimável, cuja criação é inédita na América Latina e, possivelmente, sem paralelo no cenário internacional, cujo papel principal está intrinsecamente, ligado a prevenção de acidentes.

9) Ainda no Doc 9859 da ICAO, Capítulo 7, item 7.5, consta que:

“O primeiro passo na identificação das fontes de vulnerabilidades da segurança operacional, especificadas como perigos na interface entre pessoas e outros componentes do sistema, é a descrição do sistema. Uma vez o sistema descrito em termos de componentes e interações, o segundo passo é abordar estas vulnerabilidades, especificadas como perigos nas interfaces entre pessoas e outros componentes do sistema, através de uma análise de recursos já presentes no sistema”. Esta análise é denominada “Gap Analysis.”

ANEXO II – Ofício DT-001/2011, de 10/05/2011, do SNEA ao CENIPA– folha 3/4.

10) Pode-se verificar que através do Gap Analysis, muitas das ferramentas já instituídas através do Sistema de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos já estão implantadas e sedimentadas, tais como:

- Relatório de Prevenção;
- Programa de Acompanhamento de Dados de Voo – FOQA, sendo o Brasil um dos poucos países no mundo com legislação sobre o tema.
- Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, até então obrigatório para todos os atores da indústria aeronáutica.
- Programa de Observação de Segurança – PROSEG (LOSA).
- Comissão de Controle do Perigo Aviário no Brasil – CCPAB.
- Processo de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, entre outros.

11) Durante os 40 anos de existência do SIPAER, não somente a filosofia foi disseminada e sedimentada entre os elos do sistema, mas também a regulação que consta das normas listadas abaixo:

NSCA 3-1 CONCEITUAÇÃO DE VOCÁBULOS, EXPRESSÕES E SIGLAS DE USO NO SIPAER.

NSCA 3-2 ESTRUTURA E ATRIBUIÇÕES DOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DO SIPAER

NSCA 3-3 GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

NSCA 3-4 PLANO DE EMERGÊNCIA AERONÁUTICA EM AERÓDROMO

NSCA 3-5 NOTIFICAÇÃO E CONFIRMAÇÃO DE OCORRÊNCIAS NO ÂMBITO DO SIPAER

NSCA 3-6 INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE AERONÁUTICO, INCIDENTE AERONÁUTICO E OCORRÊNCIA DE SOLO

NSCA 3-7 RESPONSABILIDADES DOS OPERADORES DE AERONAVES EM CASO DE ACIDENTE E INCIDENTE AERONÁUTICO E DE OCORRÊNCIA DE SOLO

NSCA 3-9 RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL EMITIDA PELO SIPAER

NSCA 3-11 FORMULÁRIOS EM USO NO SIPAER

NSCA 3-12 CÓDIGO DE ÉTICA DO SIPAER

ICA 3-2 PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

ICA 3-7 REPORTE CONFIDENCIAL PARA A SEGURANÇA OPERACIONAL (RCSO)

Desta maneira, à luz dos itens acima listados, entende-se que iniciativas que busquem alterar o sistema vigente necessitam ser amplamente discutidas entre seus elos, cujo fórum, o CNPAA, oficialmente instituído desde 1982, representa toda a indústria aeronáutica brasileira, com membros especialistas em suas áreas e atuantes no sistema de prevenção de acidentes, até este momento denominado SIPAER.

A implantação do sistema SIPAER no Brasil trouxe durante estes 40 anos, a disseminação de uma FILOSOFIA, que permeia todas as ações dos elos envolvidos, cuja cultura é passada durante os Cursos de Prevenção de Acidentes ministrados pelo CENIPA.

Não se pretende afirmar que o sistema não possa ser melhorado. Entretanto, entende-se que o objetivo primário seria torná-lo mais forte, com total independência, dinâmico e até com uma nova estrutura organizacional sendo capaz de responder à nova realidade e dimensão da indústria do transporte aéreo,

ANEXO II – Ofício DT-001/2011, de 10/05/2011, do SNEA – folha 4/4.

de tal maneira que possa realizar investigações com a requerida isenção, cujo resultado se traduza em recomendações de segurança e ações preventivas que devem ser acatadas pelos demais organismos do sistema.

Desta feita, deve-se afirmar que para este objetivo ser alcançado, não se pode excluir o principal artífice desta base construída e sedimentada por 40 anos – o CENIPA.

A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, indubitavelmente, tem um papel crucial na prevenção de acidentes, na medida em que se fortalece para regular e fiscalizar. Evidencia-se que através da regulação, como por exemplo, a que irá tratar do tema gerenciamento de stress e fadiga, promovendo a prevenção, trazendo benefícios inestimáveis ao sistema como um todo. Assim também, pode-se observar tal atuação, através da regulação e fiscalização da implantação do SGSO nos provedores de serviço, mais um incremento na prevenção de acidentes que se torna evidente no cenário da indústria.

Entretanto, nada há de discordante e excludente entre SGSO e SIPAER. Os dois se complementam podendo vir a construir um sistema muito mais robusto e capaz de fazer frente ao forte crescimento da aviação no Brasil para os próximos anos. Porém, torna-se necessário manter a independência entre os organismos existentes para evitar o conflito de interesses.

Finalizando, nos pronunciamos recomendando que, neste momento, o CENIPA permaneça como órgão central do sistema de prevenção de acidentes aeronáuticos, também para a Aviação Civil, visando dar suporte a uma transição para um novo modelo que deve ser amplamente discutido no CNPAA, através do estabelecimento de uma Comissão instituída para tal fim.

Atenciosamente,



Ronaldo Jenkins de Lemos
Diretor Técnico