

**COMITÊ NACIONAL DE PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

CNPAA

ATA

59ª 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, 7 e 8 de maio de 2013

SUMÁRIO

Relação de Representantes das Entidades-Membro	3
1. Abertura da 59ª Sessão Plenária do CNPAA	6
2. Agenda e sistemática de trabalho	6
3. Panorama das Comissões no âmbito do CNPAA	7
4. Apresentações da empresa GRU <i>Airport</i> (inclusão de entidade) do Aeroclube do Maranhão (inclusão de entidade)	8
5. Requisitos relativos à resposta a emergências em aeródromos	10
6. Apresentação da NSCA 3-13	11
6.1. Debate e deliberações pertinentes	15
7. Palestra “Assento Conforto”	23
8. Apresentação do Projeto Sirius	23
8.1 Palestra do Brig. do Ar Candez (DECEA).....	24
8.2. Debate e deliberações pertinentes	31
9. Aviação OFSSHORE – Avaliação de vôos noturnos em caráter de emergência	32
9.1. Debate e deliberações pertinentes	32
10. Exclusão de entidades – WEBJET e HELIVIA.....	34
11. Aspecto relevante do Anexo 19.....	34
11.1. Debate e deliberações pertinentes	37
12. Aspecto relevante do Projeto de Lei 102.....	38
12.1. Debate e deliberações pertinentes	42
13. Aspecto relevante da Lei de Acesso à Informação.....	47
13.1 Debate e deliberações pertinentes	49
14. Incidente com a TAP em SBBR.....	49
14.1 Debate e deliberações pertinentes	50
15. Encerramento da 59ª Sessão Plenária do CNPAA.....	51
Anexo I – Quadro-resumo das votações da plenária	52
Anexo II – Histórico das comissões	53

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
CNPAA	Brig Ar Luís Roberto do Carmo Lourenço – Presidente Marcelo Marques de Azevedo – Cel Av – Secretário Adriano Trindade de Oliveira Alves – 2º Ten QCOA SJU – Assessor Jurídico
ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral	Cmte Ricardo Nogueira
ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Cmte Ronaldo Jenkins de Lemos
ABRAPAC – Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil	Cmte Paulo Rogério Licati
ABSA Cargo Airlines (LAN)	Sr. Luís Cláudio Lupoli Sr. Marcelo Cesar Maciel
AERÓLEO Táxi-Aéreo S.A.	Cmte Valter Pinto
AERoclube do Maranhão	Cmte Antonio Joaquim Carvalho Guimarães
ANAC-GFHM – Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina de Aviação	Sr. Carlos Montino de Oliveira
ANAC-GGAP – Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional	Sr. Ricardo Senra de Oliveira Sr. Eduardo Henn Bernardi Sra. Raquel Irber Sr. José Vieira de Souza Neto Sr. Jorge Henrique C. Castro Sr. Daniel Alves da Cunha
ATLAS Táxi-Aéreo	Sr. Wagner Ferreira Flores
AVIANCA Linhas Aéreas	Cmte Rodrigo Freitas Jardim de Mattos
AZUL Linhas Aéreas	Cmte Carlos Augusto Pereira Nunes
BHS – Brazilian Helicopter Service Táxi-Aéreo Ltda.	Cmte Péricles Gil Canhetti Mondin Luiz Antônio Cauduro Sosa
BP	Ausente
CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Flávio Antonio Coimbra Mendonça – Cel Av Valter Barreto Silva – Ten Cel Av Raul de Sousa – Ten Cel Av César de Medeiros Silva Júnior – Maj Av
CSV Consultoria em Segurança de Voo	Representado por Rubens Rafael Schaffer
DAESP – Departamento Aeroviário de São Paulo	Sr. Álvaro Cardozo Júnior
DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo	Brig do Ar José Alves Candez Neto Alvaro Wolnei Guimarães – Ten Cel Sr. Otávio Oliveira Filho
EFAI Escola de Pilotagem Ltda.	Cmte Nilton Cícero Alves



ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica	Eng. Umberto Irgang Eng. Fábio Catani
GABAER – Gabinete do Comandante da Aeronáutica	Nilber Maia do Carmo - Ten Cel Av
GRU Airport	Cmte Maurício F. Pontes
HELIBARRA Táxi-Aéreo	Cmte Luciano Roberto Melo Ribeiro
HELIBRAS	Eng. Antonio Marcos Borges Modesto Eng. Leonardo Bernardo Braz da Cunha
HELICENTRO Ltda.	Cmte Walter Luiz Ferreira Nunes
HELISUL Táxi-Aéreo Ltda.	Sr. Mário Roberto Eugênio dos Santos
HELIVIA Aero-Táxi	Ausente
IFI – Instituto de Fomento e Coordenação Industrial	Ernesto Naoto Iwama – Cap
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária	Sra. Eliane Cristina Arnaldo Pessoa Sra. Rosângela Maracci Zahler
LÍDER Táxi-Aéreo S/A	Sr. Rafael Nunes Ramos Sr. Luiz Henrique Correa
OMNI Táxi-Aéreo	Cmte Luiz Aurélio Fleury Curado Sr. Kleber Rangel
PANTANAL Linhas Aéreas	Sr. Ricardo André Virgílio de Castro
PASSAREDO Linhas Aéreas	Cmte Stelio Musich Junior
PETROBRAS – Petróleo Brasileiro S/A	Sr. Sidney Jones de Santana Menezes Sr. Sérgio Morett
PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do RS	Ausente
SAC – Secretaria de Aviação Civil - Presidência da República	Sr. Robinson Vladimir Botelho Lucas
SENASP – Aviação de Segurança Pública	Ausente
SENIOR Táxi-Aéreo	Ausente
SERIPA I – Primeiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Maurício Teixeira Leite - Ten Cel Av
SERIPA II – Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Luís Cláudio Veloso Gonçalves - Ten Cel Av
SERIPA III – Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Marcus Vinícius G. Pacobahyba Pessanha - Ten Cel Av
SERIPA IV – Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Raul Moreira Neto - Ten Cel Av
SERIPA V – Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Carlos Emmanuel de Queiroz Barboza - Ten Cel Av
SERIPA VI – Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Marcio Vieira de Mattos - Maj Av

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
SERIPA VII – Sétimo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Arthur de Souza Rangel - Ten Cel Av
SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola	Ausente
SIPAerEx – Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando Exército	André Luiz Pereira Santos - Maj
SIPAerM – Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Marinha	Bruno Tadeu Villela - CC
SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas	Sr. João Henrique da Silva
SNAe – Sindicato Nacional dos Aeroviários	Ausente
SNETA – Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo	Cmte Luiz Fernando Aquino da Silva
TAM Aviação Executiva	Cmte Marco Aurélio dos Santos Miranda e Castro
TAM Linhas Aéreas	Sr. Marcos Eduardo Fechner
TOTAL Linhas Aéreas	Sra. Paloma Vilaça Olivieri
TRIP Linhas Aéreas	Cmte Rubens Rafael Schaefer
TURBOMECA do Brasil	Ausente
Universidade ANHEMBI-MORUMBI	Cmte Maurício F. Pontes
VALE – Companhia Vale do Rio Doce	Cmte Sérgio de Almeida Sales
VRG Linhas Aéreas (Grupo GOL)	Cmte Sérgio Quito Sr. Carlos Augusto S. Junqueira
WEBJET Linhas Aéreas	Ausente

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.

CONVIDADOS

Interassessoria Aeronáutica	Sr. Milton Carvalho
MAP Linhas Aéreas.	Cmte. Antonio José Alves Sr. Carlos Ferreira

1. Abertura da 59ª sessão plenária do CNPAA

Na manhã do dia 7 de maio de 2013, no CENIPA, situado na SHIS QI-05, Área Especial, Lago Sul, Brasília – DF, teve início a 59ª Sessão Plenária do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CNPAA.

O **Presidente do CNPAA**, Brig do Ar Luís Roberto do Carmo **Lourenço**, fez abertura dos trabalhos com palavras de boas-vindas após sete meses à frente do CENIPA, reiterou que 2012 foi um ano difícil, citando a dimensão de crescimento da aviação e o registro de 178 acidentes e 311 incidentes.

Citou que a aviação vive do que aparece de ruim, embora nunca houvesse tantas atividades de prevenção e disse palavras de incentivo ao trabalho do comitê em proveito da melhoria da segurança operacional de voo.

[CONVOCAÇÃO PARA O SIMPÓSIO DE PREVENÇÃO EM SÃO PAULO]

Na sequência, anunciou que o CENIPA promoverá o Simpósio Nacional de Aviação, no dia 17 de agosto em São Paulo, no Hotel Transamérica, das 8h às 18h. Convocou a todos para apoiarem o evento de importância para tornar a aviação brasileira cada vez mais segura. Comentou que a divulgação será feita no site do CENIPA e as inscrições pela internet, citando que há limitações de vagas entre 800 a 1000 participantes. Citou que haverá convidados estrangeiros como palestrantes. Deu as boas-vindas ao Cel Azevedo que irá secretariar a Plenária, citando a experiência do mesmo.

2. Apresentação da Agenda da Plenária

Cel Marcelo Marques de **Azevedo**, **Secretário do Comitê**, referiu-se às agendas que estão nas pastas, leu em sequência a abertura e disse como iria conduzir os tópicos da reunião para os dois dias. Disse das apresentações da GRU Airport e do Aeroclube do Maranhão, entidades interessadas em serem incluídas no CNPAA. Citou que após as votações dessas apresentações haveria a fotografia dos participantes na área externa do CENIPA e o *coffee break*.

Disse que depois se iria tratar dos requisitos à resposta de emergência em aeródromo, debates e deliberações, apresentação da NSCA 3-13, Norma que aglutinou outras e ficou interessante para o sistema de prevenção, assinada pelo Comandante da Aeronáutica no dia anterior. Reiterou que, após o almoço, o Cmte Jenkins discorreria sobre o assento conforto, tema citado na última reunião do CNPAA, em que fora solicitado que algumas questões fossem tratadas na reunião seguinte, que ora se desenrola.

Destacou em sequência a apresentação do Projeto Sirius, projeto de grande envergadura do DECEA, em sequência os debates e deliberações. Mencionou que para o final do dia o tema seria a avaliação de voos noturnos em caráter de emergência, tratado pela comissão offshore conduzida pelo Sr. Sidney da Petrobras. Disse que a seguir haveria os debates e deliberações e a homenagem ao Cmte Jenkins que completou 43 anos de atividade SIPAER, além da confraternização do primeiro dia. O Cel Azevedo citou que, para o segundo dia, a sequência de apresentações teria início com os aspectos relevantes do Anexo 19, recente no âmbito da ICAO, disse da segunda apresentação para os aspectos relevantes do Projeto de Lei 102, que trata da renovação de alguns artigos do CBA afetando o SIPAER e aspectos relevantes do acesso à Lei de Acesso à informação, que entrou em vigor no ano anterior, citou a necessidade de proteger as informações importantes para a atividade SIPAER.

Mencionou que se discutiria o incidente com o TAP ocorrido em SBBR. Com os fatos que foram levantados até o momento da discussão presente, já que não houve nenhum juízo relativo à ocorrência. Reiterou o preenchimento das fichas de presença com endereços eletrônicos atualizados, reiterando que houve dificuldade durante a convocação do pessoal para a presente

Plenária, como e-mails que retornaram e elos que já não fazem parte da empresa. Adiantou as providências para o almoço.

Citou que a NSCA 3-2 está em revisão, disse da dificuldade de acessar as empresas de exploração e produção de petróleo, e que o Cmte Sidney orientou para que o CENIPA enviasse ofício à ANP, e que também será enviado ofício à ANAC para que auxilie na identificação dessas empresas. Referiu-se a envio de ofício a Petrobras sobre a área operacional da Amazônia e também para as empresas de exploração de petróleo. Disse que a recomendação para envio ao DECEA foi feita, também para a ANAC, reiterando que todas foram feitas em um só ofício exceto para as empresas de exploração de petróleo que foi em ofício à parte para a ANP. Citou que também seguiu ofício à Marinha, para a Diretoria de Portos e Costas, ao DECEA, e outro ofício ao DECEA cumprindo determinações da Ata anterior.

Comentou também das recomendações para o capítulo 437 para a ANAC avaliar, citou sobre o treinamento simulado para o Recovery Kit e disse não saber se a data fora divulgada para a comunidade ficar ciente e poder participar, citou sobre o tema ligado à fadiga, ABRAPAC e CENIPA, citou que este tema está em estudo, assim como os demais, citou que o CENIPA recebeu uma médica este ano, citou que a médica está em contato com o Cmte Licate e com médico da FAB que cuida do problema de fadiga no âmbito do COMAER.

Disse das incorporações das comissões que consta da última Ata, contando que o CENIPA cumpriu a tarefa. Citou do Seminário já avisado pelo Brig. Lourenço. Mencionou que o site do CENIPA está em modernização, como referência à mesma recomendação.

3. Panorama das Comissões no âmbito do CNPAA

Cel Marcelo Marques de **Azevedo, Secretário do Comitê**, comentou que está na última Ata que Cel Magalhães fez um histórico das comissões, e que serão apresentadas as comissões ativas. Citou o Cap. 8 do Regimento Interno, que diz que as comissões poderão ser criadas por decisão do Comitê para tratar de assuntos específicos, julgados como merecedores de aprofundamento. Que os membros da Comissão devem se reunir ao longo do período, produzindo relatórios conclusivos se for o caso. Foi registrado que as comissões permanentes serão extintas pela Plenária, quando não houver justificativa para sua continuidade e que as temporárias serão extintas, ordinariamente, após relatório conclusivo, ou, extraordinariamente, pelo Comitê.

Discorreu sobre a situação das 15 comissões ativas no CNPAA.

Mencionou comissão do perigo aviário, a de colisão com balões de ar quente não tripulados, e citou menção na internet de projeto de lei municipal no Rio de Janeiro que trata de balão sem fogo, não abrangidos pela lei do meio ambiente que proíbe soltura de balões juninos. Esclareceu que se trata de balões que chegam a atingir 5 metros de comprimento e que ficam no escuro, pois não têm fogo e poderão interferir na rota de aproximação para o Galeão, tema de preocupação da comissão temporária dos balões e o CENIPA está atento. Propôs desenvolvimento de debates sobre o tema.

Citou a comissão temporária para programa nacional para segurança da aviação, suspensão até que o SIGIPAER, hoje em implantação, esteja em pleno funcionamento. Disse da comissão permanente offshore, da comissão do risco operacional, da comissão do projeto de lei do SIPAER, da comissão MOSA, da comissão da aviação agrícola, da comissão do SIPAER que foi passada apenas a revisão do regimento interno do comitê, comissão *data-sharing*, e da RBAC135, da reunião anterior.

Deixou a palavra para quem desejasse comentar sobre essas comissões.

O Secretário passou a palavra ao primeiro expositor.

Cmte **Maurício F. Pontes, Anhembi-Morumbi**, comentou que são convidados a opinar sobre a manutenção de comissões ativas, disse que como presidente da comissão permanente FOQA-LOSA, propôs a extinção da mesma, comentou que era ativa no passado e teve seu papel progressivamente reduzido, pelo fato da integração natural do programa na realidade das empresas, não vê razão para esse esforço, quando há tantos assuntos prementes, haja vista o número de comissões.

[PROPOSTA]

Cmte **Valter Pinto, Aeróleo Táxi-Aéreo**, comentou que recebeu auditorias externas de empresas em procura de contrato de operadora de táxi-aéreo para offshore, que um dos requisitos impostos é a aplicação do LOSA, questionou quando terão pela ANAC a regulamentação da atividade para, enfim, implementá-la sob regulamentação.

Sra. **Raquel Irber, ANAC-GGAC**, citou não ter previsão de regulamentação de obrigatoriedade do LOSA, mas que pode ser implantado dentro do SGSO das empresas.

Cmte **Ronaldo Jenkins, ABEAR**, comentou sobre a comissão do regimento interno do comitê, que teve trabalhos intensos no início, depois atrelada à comissão grupo de trabalho da ANAC com CENIPA na SAC. Citou que a Comissão ficou parada e aguarda o desenvolvimento dos trabalhos para prosseguir no regimento interno do comitê.

Cmte **Valter Pinto, Aeróleo Táxi-Aéreo**, citou que nesse grupo de trabalho mencionado, ficou acordado com a Sra. Clarice, da SAC, que as atividades deram-se por concluída, e que aguardam para finalizar relatório. Com a próxima reedição do decreto-lei do SIPAER, haverá grupo técnico para deliberar e aí sim será liberado para essas atividades.

Cmte **Luiz Fernando Aquino da Silva, SNETA**, comentou sobre a Comissão RBAC-135, criado no CNPAA anterior. Disse que houve uma reunião e que a presidência dessa reunião coube à ANAC. Que um dos assuntos sério tratado nesta Comissão é a redução de fatoração de pista para aeronaves. Que na semana anterior, em reunião com a ANAC, foi apresentado um estudo que mostra comparação com o FAR 135 dos EUA na parte que fala de fatoração, letra F. Citou que esta letra não foi incluída no RBAC135, mas que esta letra F prevê que empresas que adotarem procedimentos de treinamento e outros procedimentos de gerenciamento do risco, poderão operar com a pista fatorada em 80%. Citou que isso abre boas perspectivas para empresas de táxi-aéreo, citando que a atual estrutura aeroportuária, que muitas vezes é deficiente em relação ao tamanho de pista. Disse que esse é o status da comissão.

[PROPOSTA]

Brig **Luís Roberto do Carmo Lourenço, Presidente do CNPAA**, comentou sobre a proposta do Cmte Maurício Pontes para extinção da comissão permanente do FOQA-LOSA. Informou que iria proceder à chamada de presenças para logo a seguir iniciar a votação do tema, já que ninguém mais tinha considerações a fazer.

Cel **Marcelo Marques de Azevedo, Secretário do CNPAA**, avisou que a seguir iniciaria a conferência de presenças e assim se procedeu.

[VOTAÇÃO 1]

O **Presidente do CNPAA** reforçou que estavam presentes 40 participantes, e deu início à **votação**: por 40 votos a favor, nenhum contra e nenhuma abstenção, aprovada a extinção da comissão permanente FOQA/LOSA. Comentou para o Cmte Jenkins que com relação à comissão

SIPAER, fica latente a necessidade de aguardar as deliberações posteriores para submeter o tema à Plenária.

4. Apresentações do GRU Airport, do Aeroclube do Maranhão, no foco da inclusão de entidades

O **Secretário do CNPAA** anunciou que iria tratar da admissão de entidades-membro, lembrou que a aprovação de nova entidade em Plenária necessita de voto favorável de 2/3 (dois terços) das entidades presentes e, em não sendo aprovada, implicará na imediata retirada da entidade pleiteante do Comitê. Anunciou a presença do representante da GRU Airport.

Cmte **Maurício F. Pontes, representando neste momento a GRU Airport**, saudou os presentes e reiterou o pedido para ingresso de uma entidade ligada à atividade aérea que deseja tomar parte nas questões relacionadas à prevenção e na segurança de voo. Comentou que todos vivem um novo momento na história da aviação brasileira em que grandes aeroportos estão sendo entregues à administração privada e disse representar o Cmte Marcos Eugênio Abreu, gerente de segurança operacional da GRU Airport, que não pôde estar presente por conta de compromissos inadiáveis na empresa com a implantação de uma série de propostas para o incremento contínuo da prevenção no gerenciamento desse aeroporto; propõe a inclusão da Concessionária do aeroporto de Guarulhos, GRU Airport, como membro integrante.

Comentou acreditar que tem muito a contribuir, tanto ouvindo a todos que operam nesse aeroporto, como opinando sobre questões cruciais, disse ser a privatização de aeroportos o modelo irreversível, e por conta disso, seria importante que cada aeroporto que passe o comando à iniciativa privada esteja no CNPAA representado para ouvir a opinião de seus usuários, receber críticas, sugestões, e participar do debate naquilo que envolve operação de forma segura. Informou que o aeroporto de Guarulhos é o maior da América Latina, em termos de movimento e importância crescente, que a gestão de mudança por si é um desafio, que quem pousa em Guarulhos percebe novidades até da estética, e que a intenção da GRU Airport é que a palavra de ordem é ter um aeroporto seguro.

Disse que deve atender os usuários com segurança e não com adaptações ou medidas não planejadas. Citou que nesse sentido não conversar com entidades ligadas à segurança de voo seria maneira errada de começar.

Concluiu afirmando se sentir privilegiado apresentando o primeiro aeroporto internacional do país a pleitear ingresso no CNPAA. Abriu a perguntas e deixou à plenária que entrasse em votação para ingresso da empresa pleiteante como entidade membro.

[VOTAÇÃO 2]

Cel **Azevedo, Secretário do CNPAA** põe em votação, diante de não haver questionamentos ou perguntas, e solicitou àqueles que são favoráveis ao ingresso da GRU Airport no CNPAA se manifestassem. Feita a referência de que por 39 votos a favor e uma abstenção a GRU Airport passa a fazer parte do CNPAA.

Cmte **Maurício F. Pontes, representando neste gesto o GRU Airport**, fez os agradecimentos pela acolhida à entidade pleiteante.

Cmte **Antônio Joaquim Carvalho Guimarães, Aeroclube do Maranhão**, iniciou parecer estranho um aeroclube fazer parte do CNPAA, reiterou que o aeroclube é provedor da aviação geral e é um elo do sistema. Disse que como tal poderá aumentar ou diminuir as estatísticas de acidentes aeronáuticos, disse estar há 50 anos na atividade aérea, militando na atividade de aeroclube há cerca de vinte anos, citou que a disciplina de segurança de voo começa exatamente na formação do piloto.

Reiterou que há pouco tempo os responsáveis pela formação eram os aeroclubes e que hoje são as escolas de aviação e as universidades, e a força aérea que contribui indiretamente para a formação da aviação civil brasileira. Mencionou que há algum tempo, mesmo no aeroclube do Maranhão, não existia a preocupação com a segurança, embora não tenham tido acidentes no período. Disse que nos últimos três anos a atividade aérea do aeroclube tem crescido bastante.

Apresentou gráficos. Comentou que a atividade está contemplada no CBA no artigo 97, disse ser uma sociedade civil com serviços e instalações próprias, cujo objetivo principal é o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e aerodesportiva, em todas as modalidades, podendo cumprir missão de notório interesse da coletividade. Citou que os demais serviços oferecidos são considerados de utilidade pública, como consta no CBA. Citou que o aeroclube não tem fins lucrativos, nem remunera seus diretores.

Mostrou comparativo de horas voadas, lembrou que com crescimento das escolas particulares, alguns aeroclubes começaram a se movimentar, aumentando as frotas, qualidade das aeronaves, da manutenção etc. Citou o incremento substancial das horas de voo do aeroclube do Maranhão nos últimos 3 anos. Apresentou estatística relevante que em 2010 voaram 99 horas e 2012, 828 horas, com aquisição de uma aeronave e mais duas em condições de voo. Citou importância de segurança de voo na prática aérea do aeroclube pleiteante, e confirmou ser esta a razão que faz pedir a inclusão do aeroclube do Maranhão para poder participar das discussões.

Mostrou comparativos de aeronaves em voo e seu crescimento ano a ano. Citou não haver nenhum acidente grave nem incidente no período, e que operam no aeroporto de São Luiz.

Citou o problema sério de avistamentos de aves no aeroporto de São Luiz, e que enviaram relatórios para a ANAC sobre esse fato. Mencionou que o Aeroclube do Maranhão possui gerente operacional, MGSO, treinado pela ANAC, e segue as normas contidas no Manual Geral de Segurança Operacional.

Comentou haver a disciplina de segurança de voo nos manuais de curso do aeroclube, que é do seu conhecimento que aeroclubes não possuem disciplina de segurança de voo em suas normas de formação, que até nas questões nos exames para obtenção de carteiras básicas poucas questões sobre segurança de voo são observadas. Observou que entre os pilotos não existe uma consciência de segurança de voo visível nos dias de hoje. Disse, por fim, que o aeroclube está tentando incentivar essa doutrina de segurança de voo. Ficou à disposição para perguntas.

[VOTAÇÃO 3]

O Secretário do CNPAA põe em votação, por não haver questionamentos ou perguntas, solicitou àqueles que são contra o ingresso do Aeroclube do Maranhão no CNPAA a se manifestarem. Feita a referência de que por 40 votos a favor e nenhum contra o Aeroclube do Maranhão passa a fazer parte do CNPAA.

O Cmte **Antônio Joaquim Carvalho Guimarães, Aeroclube do Maranhão**, agradeceu a acolhida e promete ações e participação.

Presidente do CNPAA reiterou e elogiou que é o primeiro aeroclube a ser admitido no CNPAA e a **GRU Airport** primeira empresa a fazer parte dos trabalhos do Comitê.

Cel Azevedo, Secretário do CNPAA, lembrou a necessidade da atualização dos e-mails em razão de que muitos se alteraram com o tempo e a necessidade de atualização dos dados do CENIPA. Antecipou a apresentação da Norma 3-13, que traz avanços à operacionalidade, e que recebeu contribuição de alguns entes presentes. Citou o Projeto Sirius a ser apresentado pelo Brig Candez da Subdiretoria de Operações do DECEA. Citou a evolução de entendimento com relação à Lei de acesso à informação a ser uma atividade para o segundo dia do Comitê.

Tempo para fotografia dos participantes desta 59ª Edição do CNPAA.

5. Requisitos relativos a respostas a emergências em aeródromos

Sr. **Eduardo Henn Bernardi, ANAC-GGAP**, segue apresentação, iniciando com uma reflexão e a indagação: para que serve um anti-incêndio de um aeródromo, se acontece de haver 10 ou 20 bombeiros parados no aeroporto, comentou os dados coletados em janeiro de 2010, os de dezembro de 2012, afirmando que tinham pouco mais de 2000 acionamentos do SECINC, e até o mês anterior, 2.600 registros.

Citou que muito do trabalho é de prevenção e não do combate ao acidente aeronáutico, incidentes aeronáuticos e outros, não só no sítio aeronáutico, mas em área que o SECINC tem apoiado. Citou aeródromos níveis de classificação de 6 a 9, quanto mais alto nível mais demandas de serviços, atende aeronaves maiores, maior movimento, e o serviço é mais bem estruturado, onde há a maioria das ocorrências. Citou que esse estudo melhorou a flexibilização da Resolução ANAC115, que é uma mudança substancial com relação à norma atual e a que está por vir. Citou que ao ser criada a Resolução115, iniciou-se processo de transição, ou seja, sair dos objetivos prescritivos e partir para requisitos de desempenho, quando se diz que para atingir tal ponto tem-se tal e tal regra, ou seja, tentar voltar ao desempenho propriamente dito.

Citou que antes da Resolução 115 havia a ICA 921, que é lista de aeroportos da SECINC, portaria publicada pela DIRENG, que dizia o nível de proteção requerido pelo aeródromo, que mudou com a Resolução 115, hoje o que está no ROTAER, ou nas informações aeronáuticas, é o nível de proteção existente, que interessa para o usuário. Disse que na Resolução 115 não existe tal lista de aeroportos da SECINC, que procura manter atualizadas as publicações aeronáuticas, com novos dados com relação à dimensão de aeronaves.

Comentou que é a parte de flexibilização, quem tem menos movimento, menos demanda, tem menos necessidade de SECINC, ao contrário, quem tem mais demanda, haverá mais necessidade de SECINC. Citou que isso causa escalonamento de proteção, ajuda na parte financeira, pois não se onera mais aeroporto de pequeno porte do que um de maior porte como se tem visto. Citou que se têm objetivos escalonados baseados em análise de risco, para os de maior porte se têm todos os requisitos da ICAO, e para aeroportos de menor porte escalonado conforme tipo de operação desses aeródromos.

Apresentou a antiga Portaria 9 da DIRENG, que continha relação de aeródromos com suas categorias requeridas. Mostrou tabela de determinação contraincêndio requerido, da atual Resolução 115. Mostra os aeródromos por classificação de número de passageiros. Disse que a atual Resolução 115 é baseada em 700 movimentos, critério da OACI, bastante conhecido pelo pessoal dos aeroportos.

Citou que a ANAC trabalha em norma exclusiva para helipontos para consulta pública. Citou que havia aeródromos não conformes com as regras de contraincêndio, disse porque a ICA 921 preconizava atendimentos em todos os aeroportos, e na prática não há como atender em aeródromos menores. Citou que em 2011 havia 14 aeródromos com problemas.

Comentou sobre o TAC, Termo de Ajuste de Conduta, para aeródromos de Minas. Citou aeródromos da Amazônia, e São Gabriel da Cachoeira que teve apoio contraincêndio do COMAR. Disse da audiência pública e das sugestões acatadas. Citou a reunião com conselho consultivo da ANAC, um mês atrás, em que foi citado que foi uma das resoluções que mais acatou sugestões.

Disse que a norma está indo ao encontro dos anseios do pessoal envolvido. Citou a questão dos estoques de agentes líquidos de contraincêndio, produzidos na indústria nacional. Falou os requisitos de treinamento de pessoal, fiscalizado pela ANAC. Mencionou da dificuldade de formar bombeiro de aeródromo. Destacou a questão de a empresa privada poder formar esses profissionais com certificado emitido pela ANAC.

Por fim, referiu-se à ideia de haver um seminário, após a publicação da Resolução 115, para divulgação para pessoal de aeroportos e de empresas aéreas.

6. Apresentação da Norma NSCA 3-13

Ten Cel **Raul de Sousa, CENIPA**, referiu-se de início aos colaboradores, às empresas aéreas e a todos os participantes que vão ser os usuários da nova norma. Enfatizou a modernização da Norma 3-13, cuja ideia foi a divisão da norma militar e da civil, sendo a primeira a Norma 3-6, e a Norma 3-13 englobou uma série de normas dentro de uma só norma.

Explanou sobre o cenário mundial e o Brasil inserido nele. Citou que a ICAO possui 191 países signatários, apenas 19 países possuem agências organizadas em investigação de acidente aéreo, e, desde 2005, 185 países foram editados pela ICAO, inclusive o Brasil. Disse que em 2009, a ICAO fez uma auditoria no CENIPA e registrou 96% de conformidades.

Apresentou um painel com página da ICAO de safety que foi apresentada para o Alto Comando da FAB adaptada para o CNPAA. Mostrou a comparação da parte de investigação entre o Brasil e os países europeus. Fez uma retrospectiva da história dos eventos mundiais ligados à investigação de acidentes aéreos, a começar com a Convenção de Chicago de 1944, que gerou 18 anexos e o de interesse da segurança de voo é o Anexo 13, e que a Norma NSCA 3-13 derivou diretamente no Anexo 13.

Ten Cel **Raul de Sousa, CENIPA**, reiterou trabalho de retrospectiva realizada pelo Ten Cel Gomes da Silva de onde se tira que, em 2000, foi feita a última atualização da Norma, e que, em 2005, houve a criação da ANAC, em 2006 o acidente da GOL, em 2007 o acidente da TAM, e houve a extinção do DAC, e a necessidade do Comando da Aeronáutica de criar os SERIPAs para atuarem como regionais na investigação de acidentes, uma vez que a ANAC saíra das investigações regionais, daí essa necessidade.

Destacou que em 2008 foi feita a última revisão da Norma para atender ao próximo passo que foi a auditoria da ICAO realizada em 2009. Referiu que, em 2010, o CENIPA separou a aviação civil da militar, na gestão Brig Pompeu Brasil, e que agora 2013 aplicando a norma para a aviação civil. Comentou que não há previsão certa de a ICAO fazer auditoria em 2014.

Citou que não há diferenciação da aviação, que haverá um relatório só no processo de investigação, não haverá relatório de ação inicial, sim registro, e a palavra do CENIPA será o relatório final, só haverá este documento.

Mencionou a repetição de fatores, que consta nas análises o CENIPA, a seu ver que não traz novidade na investigação. Disse que quanto maior é a aeronave, menor incidência de violação, que a maior parte das violações se dá no Transporte Aéreo Privado, citou que no universo de 240 relatórios finais feitos em 2012, 64 tinham a presença de violação, ou seja, quase 30%.

Exemplificou uma violação, um piloto com CHT vencido há três anos, IAM vencida há 4 anos, disse que há casos de mais de um violação em mesma ocorrência sob a investigação do CENIPA. Disse que se investiga, faz-se a ação inicial, mas que não pode ter um processo completo de um piloto que esteja fora dos padrões regulamentares estabelecidos pela ANAC. Disse dos esforços investigativos sem benefício para a aviação civil, como violações variadas em mesma ocorrência.

Citou que foi extraído da ICAO os termos investigação de acidentes aeronáuticos, acidentes aeronáuticos graves e incidentes aeronáuticos, ferramentas reativas indispensáveis para a segurança de voo, investigação reativa, citou exemplo do Boeing 787 com o evento da bateria, foi avaliado e será corrigido agora. Disse que para esses assuntos devem ser direcionados material e recursos humanos necessários, e que, por esse motivo, deve ser avaliado o alcance de cada investigação, considerando custos e ensinamentos colhidos.

Ten Cel **Raul de Sousa, CENIPA**, destacou que em muitas investigações observam-se situações similares, em consequência, nem sempre se justificam os recursos aplicados, como já escrito pela ICAO, em 2008. Disse em resumo do foco a partir de agora, a separação normativa,

da aviação militar da aviação civil, os dois são regidos pelos mesmos princípios aerodinâmicos, embora função e objetivos diferentes.

Disse dos problemas com a norma anterior e a dificuldade de enquadrar situações no regulamento. Citou a ideia de colocar tudo da aviação civil em um só documento para facilitar consulta. Reiterou a metodologia investigativa conforme as resoluções da ICAO, Doc 9756 subdividido em 4 partes, anexo 13 e vários outros. Confirmou que a Proposta tem amparo legal em documentos brasileiros. Citou os documentos de base para a Proposta, todos que dão amparo às normas atuais, as próprias normas atuais e os seguintes documentos da ICAO: Doc 9914; Protocolo de auditoria; Doc 7300 da Convenção de Chicago; Anexo 13, na última versão de 2010; Doc 9756; Doc 9156, afeto ao CENIPA com a parte de ADREP, que é comunicação oficial para a ICAO; Doc 9859, tratado no Anexo 19, cuja minuta enseja *desimpactar* a NSCA 3-13; a Circular 298, que trata de treinamento para investigadores; e a Lei de Acesso à Informação.

Comentou que a figura de ocorrência de solo fazia parte de normas antigas, e que não tem previsão no Anexo 13, e foi retirada da 3-13; disse que, no entanto, em interação com a ANAC, a ocorrência de solo tem acolhimento em abordagens da Agência. Citou que para a aviação militar permanece a abordagem da ocorrência de solo. Mencionou que os reportes recebidos pelo CENIPA, nesse sentido, permanecem sendo repassados para a ANAC.

Disse que na parte de tráfego aéreo, em contato com DECEA, que tem as ICA 63-30 e ICA 63-7, que tratam de incidentes de tráfego aéreo, e definem risco potencial e risco crítico, citou que este tem definição específica para o DECEA, e ainda o Anexo 13, em *attachments*, onde se fala de exemplos não exaustivos de incidente grave, dizendo que faz parte de uma quase colisão que o risco crítico estabelece a diferença em 500 pés vertical e horizontal. Reiterou que CENIPA definiu com DECEA está na norma escrita, quando DECEA considerar que foi risco crítico será classificado como incidente grave.

Ten Cel **Raul** de Sousa, **CENIPA**, comentou que se sabe do impacto na empresa aérea com o RBAC da ANAC, pois no incidente grave a tripulação técnica e comercial ficará fora do voo, comentou que se procura adequar a Norma. Reafirmou que quando for um caso de risco crítico passou a ser tratada na Norma como Incidente grave.

Destacou que no caso a Ação inicial é feita pelo DECEA que analisa a imagem radar e classifica o risco. Rememora como estavam estruturadas as Normas do CENIPA: NSCA 3-1, NSCA 3-2, NSCA 3-3, NSCA 3-4, NSCA 3-5, NSCA 3-6 e até a NSCA 3-12 'linkadas' para a aviação militar e a civil. Citou que agora tudo na NSCA 3-13, e que não precisará ter uma norma para formulários, ficam no site do CENIPA. Mencionou que do mesmo modo para a aviação militar, retiram-se a NSCA 3-5, a NSCA 3-7 e a NSCA 3-9 e inserem na NSCA 3-6 que também está sendo reformulada, é um efeito de desburocratização.

Comentou que a NSCA 3-1 é norma de siglas e definições, e entendeu-se no CENIPA quer deixa de ser uma norma e se transformará em um manual, com novas definições, inclusive a de incidente aeronáutico. Citou a definição para VANT que se deve adequar ao que está previsto no Anexo 13. Citou a questão de conversa sobre o PEAA, e a Norma 3-4, que insere na aviação militar, e o exemplo da *Taxiway B*, em área patrimonial militar do Galeão que pode ser acesso de Airbus 330, 340, Boeing 767, precisa-se conversar sobre isso.

Disse do que se estabeleceu: o manual, a estrutura SIPAER, a Norma 3-6 da aviação militar, a de formação e capacitação, a de código de ética que vai se manter, e a da aviação civil, reduzindo bem o escopo de normas. Disse que a pesquisa da Norma 3-13 teve a participação incansável do Cel Av Alberto do CENIPA, complementou que muitos países utilizam o número 13 em suas normas para associar ao Anexo 13.

Citou que o que se tem agora, em resumo, se a aeronave se acidentou terá uma Ação Inicial, haverá coleta de dados, investigar-se-á tudo com peso máximo de decolagem acima de 2.250 kg, vítimas com morte, assunto de aeronavegabilidade envolvido, acertado com a ANAC, interesse de outros Estados com representante acreditado, e peso máximo de decolagem acima de 2.250kg e aeronave à reação, a investigação será completa com relatório final, tudo adequado do Anexo 13 da ICAO, e do que países desenvolvidos como Canadá, Austrália, EUA, põe em prática.

Disse quanto à investigação sumária, que é a soma da investigação, estará no site do CENIPA. Citou que se houver interesse do estado investigar, interesse do CENIPA, ou trará ensinamentos, faz-se investigação completa e relatório final.

Referiu-se à questão da asa do Ipanema num acidente, que se insere na parte dos 2.250 Kg, se há interesse da EMBRAER investigar a fundo, deve-se investigar e concluir. Passou a comentar casos de incidente grave acima de 5.700 kg e aeronaves à reação, investigação completa com relatório final publicado no site do CENIPA, mencionou que fora disso é sumária, porém se houve interesse do CENIPA, critério de aeronavegabilidade envolvido e representante acreditado, de acordo com Anexo13, faz-se a investigação completa. Esclareceu o que é Representante Acreditado, exemplificando aeronave francesa, helicóptero da PC RJ, acidentado no Rio, de pronto o BEA se manifestou formalmente ensejando indicar representante acreditado, advindo de acordo internacional, faz-se relatório completo.

Reiterou que a linha de ação é não se afastar do Anexo 13. Exemplificou acidente com um Aero-Boero, em Aeroclube, saída de pista, que uma investigação seria perda de energia, de tempo. Fez adendo que se houver algum motivo importante será investigado até o final. Citou então a agilização no encerramento dos processos de investigação em andamento e futuros, concentração focal nas atividades de prevenção, mencionou que investigando menos, mas com qualidade, sobrar tempo para atividades de prevenção e a investigação ficará mais efetiva, progresso imediato para a comunidade aeronáutica brasileira.

Citou que a EMBRAER recebeu a Norma para críticas e reenviou positivos comentários. Citou dos resultados esperados, chegando em 2012 com 181 acidentes, e acidentes a mais com aeronaves estrangeiras, um MD-11, e um IBERIA, que entrou numa turbulência e uma tripulante teve fratura no ombro, dentro da classificação das lesões graves, que estão no Anexo13, sendo classificado como acidentes aeronáuticos. Disse que dos 181 acidentes, houve 40 acidentes fatais, para peso máximo de decolagem acima de 2.250 kg, 34 registros; abaixo de 2.250 kg, 147 registros, com 30 acidentes fatais.

Citou que com a nova Norma 117 seriam investigações sumárias com 65%, e 64 relatórios finais. Reitera que tudo será investigado, com mortes, aeronavegabilidade, desse número de 65% compatível como ocorre pelo mundo. Citou que o CENIPA elaborava média de 100 relatórios por ano, com esta nova Norma, poder-se-á produzir o que levava seis anos para produzir. Comentou que se continuará em conformidade com a ICAO. Disse que se o CENIPA considerar por bem que tal evento seja investigado irá até o relatório final com a investigação, mencionou a repercussão e as demandas específicas, como as jurídicas.

Comentou que cresce a aviação, crescem os problemas, que há dez anos não eram presentes nas análises investigativas. Disse que ficar no escopo com quem decola com CHT vencida há 3 anos, IAM vencida há 4 anos, difícil ir a fundo numa investigação com quem está completamente fora dos regulamentos estabelecidos pela ANAC. Disse que esses devem ser investigações sumárias, e não com gasto de dinheiro público, a exemplo da NTSB, BEA etc. Encerrou lembrando que a investigação sumária gera recomendações também.

Brig Lourenço, Presidente do CNPAA, teceu comentários de alguns aspectos. Disse do primeiro do porque abraçou a causa da mudança, citou que como se viu registros de 2000, e que muita coisa aconteceu de 2000 para frente, comentou que a revisão de 2008 foi feita a toque de caixa para atender à ICAO, a auditoria que viria em 2009, que não foi revisão substancial. Citou que o CENIPA trabalhava por 12 anos com normas desatualizadas.

Destacou que no ano anterior ainda não se tinha ideia de fazer a 3-13, que a ideia era fazer a revisão completa, e no início do ano deu-se o passo com a 3-13. Comentou que houve a audácia de fazer uma reforma objetiva, importante, que melhorem as investigações. Citou que o Brig. Saito acatou as mudanças e sugeriu para que o Brig Lourenço apresentasse ao Alto Comando as mudanças.

Comentou que havia preocupação, com o crescimento da aviação brasileira, observa-se que quando cai um avião gera notícia, como se vê no Jornal Nacional, também se ouve que os técnicos da Aeronáutica, do CENIPA, irão investigar.

O Brig **Laurenço, Presidente do CNPAA**, ante uma indagação da Plenária, assegurou que a investigação irá acontecer sempre, não importando qual aeronave caia neste país, e que o *modus operandis* é que mudará um pouco. Citou que entrará essa nova metodologia, que se farão registros, investigações, que existe hoje demanda judicial significativa por relatórios finais, por isso se leva em consideração a Lei de acesso à informação. Exemplificou que um juiz pede envio do relatório, e o relatório de ação inicial é muito complexo, traz dados pessoais, informações, disse que daí mudou-se para registro, e o que é enviado será o relatório final.

Destacou que, no Brasil, houve 600 eventos de ocorrência de solo, e que após consulta ao NTSB foram 20 mil eventos por lá. Emendou afirmando que o NTSB fez investigação completa de 50 acidentes. Disse que o CENIPA só de acidentes fez 181 investigações, e mais 73 investigações de incidentes graves, e conclui-se que o CENIPA não pode dar conta, daí haver relatório de 2005, sem estar pronto até hoje.

Comentou que não se dá conta de fazer todos os relatórios finais, conclui-se: porque são muitos. Disse que está se fazendo demais, com gasto de energia para incidentes repetitivos, e que no final saem recomendações repetidas para a ANAC, dizendo que os ensinamentos dessa investigação sejam repassados para a aviação.

Citou que foi um debate muito profícuo até chegar à assinatura do Brig Saito que ocorreu no dia anterior (06/05/2013), será publicado no Diário Oficial mais tardar no dia seguinte (08/05/2013). Comentou que é um documento de real valor para a aviação brasileira, que o CENIPA dê respostas rápidas e eficientes para a sociedade brasileira.

Conclamou a participação da plenária, que as sugestões são sempre bem-vindas para breves modificações para melhor se possível, que a contribuição dos participantes foi valiosa. Citou que no mês de maio estarão atualizando as demais Normas, o manual, as Normas 3-3; 3-6, da aviação militar; 3-10, estão em revisão final; código de ética com pouca mudança; portanto no mês de maio toda a legislação do CENIPA atualizada.

Cmte **Ricardo Virgílio, TAM**, parabenizou o trabalho, disse que ficou dentro da realidade do que se precisa do processo de investigação das ocorrências cotidianas, disse de uma preocupação, estendendo aos demais envolvidos disse das ocorrências de TCAS que segundo mencionado poderá ocorrer um delay na classificação de ocorrência que preocupa em função da qualidade da futura investigação a ser aberto inicialmente classificado como incidente grave, já que aspectos de fator humano fisiológicos, psicológicos, são muito afetados na qualidade da informação, pois por motivos diversos há o delay na classificação dessa ocorrência.

Citou que para essas investigações para que tenham as recomendações para diminuir o número de ocorrências de TCAS RA. Hoje, especialmente nas terminais Rio e São Paulo tem que haver uma agilidade maior, completou que para isso como operador se coloca à disposição para que esse processo ande mais rápido e que se tenha qualidade melhor nas investigações.

Cmte **Aquino, da Líder**, representando **SNETA**, fez a primeira pergunta quanto à reclassificação de tráfego aéreo que diz poder penalizar muito empresas que não são tão grandes ou possuam grande quantidade de tripulantes, disse, por exemplo, na sua empresa, se tiver três aeronaves executivas e três tripulações e uma tiver que ficar parada por um *Resolution Advisor*, que ainda demorará para ser investigado, e a tripulação tem, às vezes, que fazer exame médico, quando talvez nem tenha visto a outra aeronave, principalmente se a aeronave não tiver TCAS, nem viu o outro avião, e a tripulação tem que submeter a todo CMA, Certificado médico de Aeronavegante, comentou que isso pode prejudicar.

Citou que em 2000 participou ativamente da renovação das Normas da época, quando trabalhava no CENIPA, que demanda horas de trabalho, e comentou que essa parte vai burocratizar já que o DECEA talvez não tenha estrutura que possibilite investigação tão rápida. Disse que por ano parece que são 150 RAs cadastradas no DECEA, logo seriam 150 incidentes graves.

Ten Cel **Raul de Souza, CENIPA**, indagou se foi lido a definição de risco crítico, e disse que abrangem 500 pés vertical e horizontal, pede que informe quantos são por ano. Perguntou a DECEA quantos são por ano.

Cel **Otavio, DECEA**, disse que tudo tem que ser verificado, que há RA que nem é ocorrência de tráfego aéreo, que a lógica do equipamento vai mostrar que é uma RA, e, portanto, nem toda RA é ocorrência de tráfego aéreo e muito menos um incidente, que este é classificado de acordo com o comprometimento da segurança com os tráfegos envolvidos, e que risco crítico na nova definição visto na ICA 63-30, é lugar geométrico dos pontos equidistantes a 500 pés de uma aeronave tendo esta como centro. Completou que ou então que um piloto de uma das aeronaves envolvidas indique que houve risco de colisão, e que então o piloto assume o ônus de ter informado isso.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, ementou que então os pilotos tem o treinamento de quando não estiverem sendo orientados pela torre, por exemplo, tem um tráfego sendo orientado para pouso e tem um helicóptero passando 500 pés abaixo vai dar um RA, mas que isso é visual e está sendo orientado. Comentou que quando ocorrer isso e der um RA o piloto tem que fazer a princípio uma manobra evasiva e então será um risco crítico.

Cel **Otavio, DECEA**, disse que nem sempre isso, que uma separação a mil pés, e a aeronave vai na projeção do tráfego, e um tráfego foi orientado a subir ao FL190, a outra aeronave no FL200, pela projeção o tráfego sabe que vai parar no FL190, mas a outra que está no FL200, sabe que ela está subindo para o FL190, e vai dar o RA. Reitera que tudo é questão de estudo, que RA não é incidente de tráfego aéreo.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, continuou perguntando se essa comunicação do RA, que é no site do DECEA, se se imaginar que é um incidente grave perguntou se também se deve comunicar no site do SIGIPAER e no DECEA, ou este irá no CENIPA.

Ten Cel **Raul, CENIPA**, confirmou que somente no CENIPA. Comentou que o piloto a bordo não tem como saber com TCAS se foi com 500 pés, ou 600, ou 700 pés, cita que é a "tal da bolha de 500 pés". Adiantou que o DECEA em acordo com a ASEGCEA quando receber a informação de um RA, que teve um evento que foi abaixo da bolha, vertical e horizontal, eles informam ao CENIPA, que faz o contato com o operador, a ANAC pelo regulamento que não mudou ainda, suspenderá a tripulação, e que o operador vai ser informado pelo DECEA.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, indagou se classificarão o incidente como incidente grave.

Ten Cel **Raul** respondeu que o CENIPA é que classifica, que o DECEA informa ser risco crítico e o CENIPA classifica como incidente grave, informando-se à ANAC e ao operador e, nesse caso, o regulamento da ANAC hoje prevê que a tripulação técnica e comercial fica fora do voo, tem que fazer a inspeção de saúde de novo. Fez pergunta ao Cel Otavio sobre quantos eventos desses ocorrem por ano.

Cel **Otavio, DECEA**, comentou que apesar de muitos acharem número elevado o ano passado houve quatro incidentes graves do risco crítico dentro dessa bolha de 500 pés.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, perguntou se ocorrência de solo não precisa comunicar no SIGIPAER.

Ten Cel **Raul de Sousa, CENIPA**, respondeu que é bom que comunique até que a ANAC estabeleça o processo próprio, depende do TI da ANAC, gerar o processo para mudar o sistema, enquanto não estabelecerem esse processo de acordo com o TI, todos devem comunicar ao CENIPA que repassa para a ANAC.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, comentou que então não vai ser investigação do SIPAER só investigação interna do SGSO da empresa. Indagou que por último haverá o registro preliminar, antes relatório, indaga se não vai ter nenhum campo de análise só de registros.

Ten Cel **Raul de Sousa, do CENIPA**, citou que se terá que adequar o SIGIPAER, pois não se pode alterar uma norma em função de um sistema já aplicado, sim adequar o sistema atual em função da norma, e que deverá ser estudada a questão de como fazer a análise. Citou que se quer criar os vários relatórios. Relatório inicial, relatório preliminar e o relatório final. Disse que tem

havido solicitação da justiça para que o CENIPA envie o relatório preliminar. Disse que o CENIPA informa que o único relatório é o relatório final, e que ainda se irá adequar isso.

Completo dizendo que quem vai fazer análise de incidente grave e acidente, que é o que interessa à ICAO, serão os SERIPA e o CENIPA. Disse que o CENIPA pode com um incidente gerar um relatório final. Exemplificou que pode ser um incidente investigado pela Líder, pela TAM, chega ao CENIPA, desde que importante para a prevenção, e então é publicado em relatório final. Disse que normalmente a elaboração do relatório final é para incidente grave e acidente, quem faz é o SERIPA e o CENIPA.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, comentou que entendeu se o incidente for considerado como investigável pela empresa, vai ser investigado pelo CENIPA, classificado, autenticado como incidente investigado e preenche o registro de ação inicial, o registro preliminar, e só.

Ten Cel **Raul** de Sousa, do **CENIPA**, intervém e reexplica que incidente investigável em um evento na Líder, quem investiga é o operador, a Líder, que investiga e faz as ações mitigadoras dentro da própria empresa, esse relatório não será publicado, a empresa faz uso do registro preliminar e faz dentro da empresa as ações mitigadoras, é uma liberdade para o operador trabalhar muito mais rápido.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, comentou que há dois tipos de classificação, quando não há ocorrência classificada, incidente não investigável, a empresa irá investigar internamente, e se for classificado como investigável essa irá ao registro de ação inicial e o registro preliminar, concordando com Ten Cel Raul.

Cmte **Ricardo Virgílio**, **TAM**, parabenizou o CENIPA pela iniciativa de simplificar a consulta de várias normas, assim como ao ler as disposições preliminares 15-3-1 e 15-3-2, as definições de segurança de voo e segurança operacional e se chegou a um resultado, citou que no Comitê já se discutiu muito sobre isso, e foi bom resultado. Comentou sobre as disposições preliminares, no 15-29, na definição de risco crítico, também crê que é uma preocupação da indústria, entende que risco crítico seja definido pelo DECEA, como dito que a proximidade entre aeronaves é uma condição e vertical e horizontal entre aeronaves a menos de 500 pés, 150 metros, ou seja, DECEA precisa analisar isso após uma ocorrência de RA.

Citou que existem centenas de RAs, e tiveram um risco crítico, dentro da definição aplicada em 2012, passível de investigação, foi investigado como incidente, hoje seria incidente grave. Disse da maior preocupação em relação ao processo e como fariam isso, que demanda tempo de análise e uma série de outros impactos que trariam para tripulações e empresa em termos de conduta em relação a pilotos e tudo mais.

Mencionou que quanto a isso é perfeitamente negociável e adequado dentro da normatização que segue esse documento e diz que é necessário que se escreva isso. Citou que a falta de documentação, disse como o Ten Cel Raul citou na palestra, e que a ANAC poderia ajudar. Referiu-se que há grande subjetivação nessa definição na qual existe uma condição ou que um dos pilotos envolvidos tenha reportado um perigo de colisão entre as aeronaves. Disse que a experiência com essa percepção de pilotos tem demonstrado que quase sempre é errônea, que os pilotos têm percepção inadequada se não seguir o equipamento, que podem achar, mas não seguiram o equipamento, e aí passou perto.

Afirmou que a percepção de uma quase colisão em cima de uma percepção disse que fica incomodado com isso, que uma coisa é percepção, outra é definição. Que o piloto pode reportar e estar em cima de uma subjetividade. Solicitou que fosse reexaminado dentro dos critérios que o próprio DECEA definiria como risco crítico, que se estiver dentro da bolha, é crítico, se não estiver, não é crítico.

Ten Cel **Raul** de Sousa, do **CENIPA**, esclareceu que essa definição foi retirada da NSCA 63-30 e diz crer que o DECEA recebeu o recado e irá trabalhar melhor esse ponto.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, disse ser mais sugestão que pergunta, no item 5.16, disse ser importante enfatizar que o investigador encarregado também torna-se responsável pela confidencialidade dos registros que no texto nada menciona, diz que então como

pode ser qualquer investigação de uma empresa, diz ser importante realçar que essa parte de registro preliminar e registro inicial que ele assuma a responsabilidade pela confidencialidade desses registros evitando vazamento para outros interesses, que isso deve ser enfatizado.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, completou que quando é citada a definição do investigador, só fala da investigação, controle, mas não realça a confidencialidade, que só uma sugestão. Diz ainda do item que fala da nota do 42.5, que cita a responsabilidade, que cabe ao CENIPA e aos SERIPAS, para a aviação civil, a RBAC 121 e a 129, cita que deveria ser realçado o RBAC 135, que os operadores do RBAC 135 reportariam ao SERIPA, pois está registrado 'outros', e então ficou evidente que as outras áreas não abrangidas pela RBAC 121 e 129 se reportariam diretamente ao SERIPA em vez do CENIPA.

Ten Cel **Raul** de Sousa, do **CENIPA**, comentou que RBAC 121 é aviação regular e RBAC 129 é aviação estrangeira operando no Brasil, os demais reportam ao SERIPA, entendendo que os demais seriam RBAC 91 e 135.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, diz que seria conveniente colocar explicitamente o RBAC 136 3e 91 como sugestão.

Ten Cel **Raul** de Sousa, do **CENIPA**, agradece sugestão e cita que foi um passo gigantesco, mas que precisa ser aperfeiçoado.

Brig **Lourenço**, **Presidente do CNPAA**, reparou que todas as sugestões são pertinentes e serão levadas em consideração para análise.

Cmte **Maurício F. Pontes**, **GRU Airport**, parabenizou o Ten Cel Raul e todos os envolvidos de dentro da Casa e de fora da Casa, e deixaria uma pergunta para o CENIPA ou para a ANAC, primeiro quanto ao caráter de recomendação de segurança de voo se facultativo, mandatório, ou se não for cumprida, pergunta qual seria a sanção.

Ten Cel **Raul** de Sousa, do **CENIPA**, esclareceu citando o exemplo do MD11 em Campinas, que foi o investigador encarregado, teve várias reuniões com a BOEING, com a NTSB, a FAA, diz que havia uma recomendação que a NTSB tinha passado para a BOEING sobre parte dos manuais do MD11 sobre a instabilidade longitudinal que possui a aeronave. Citou que é projeto oriundo do DC10 e que o requisito de certificação para fazer um *endurance* maior, para concorrer com o 747, diz que a McDonald fez um processo de *cut* na superfície do MD11, sabe-se que ele numa instabilidade longitudinal próximo ao solo. Citou que a NTSB pesquisando tal fato recomendou a BOEING, que recebeu a recomendação através da FAA, como se faz hoje no Brasil, e que após resposta da BOEING o NTSB não gostando da resposta, a recomendação ficou em aberto no site da NTSB, isto é, em aberto, diz, não obrigado a cumprir.

Concluiu que será como ocorrerá no Brasil, ficará a recomendação no site, e que se a resposta não for dada, como previsto na Norma, ficará o status em aberto.

Cmte **Maurício F. Pontes**, **GRU Airport**, disse entender que deixa de ser uma obrigação legal, fez a segunda pergunta sobre o dever de notificação ser do operador e no caso do aeroporto vai receber notificação se receber essa informação em primeira mão, disse que uma coisa não elide a outra e que a obrigação formal é do operador.

Ten Cel **Raul** de Sousa, do **CENIPA**, destacou que o operador de aeródromo, que é termo novo na Norma alinhado com o regulamento da ANAC, notifica e o CENIPA compila, diz que se o operador não comunicar, o CENIPA faz o contato e eles comunicam e então é feita a confrontação com as duas comunicações e faz o relatório final e envia para a ANAC. Citou que a ANAC continua mandando notificações para o CENIPA.

Ten Cel **Raul** de Sousa, do **CENIPA**, reiterou que o CENIPA está com problema de operador, que é o operador 129, é o estrangeiro notificar para cá, e que já estão em contato com a ANAC, e quem faz isso é o operador de aeródromo, pois na RBAC não há previsão para o operador estrangeiro notificar autoridade de investigação e a mudança do RBAC da ANAC é demorado.

Citou que a ANAC fez uma mensagem circular para os operadores estrangeiros que operam no Brasil, mas ocorrem alguns eventos, a exemplo do TAP, que até hoje não se

manifestou, que já tentaram contato com ajuda do Cmte Jenkins da ABEAR, na reunião com operadores estrangeiros, e estão acontecendo eventos de não comunicação. Citou ainda que autoridade de investigação portuguesa já questionou acerca da comunicação formal, e que não há obrigação de mandar para eles por ser um incidente aeronáutico, e que o CENIPA irá notificar informando que a empresa TAP não cumpriu o regulamento previsto no Brasil.

Cel Azevedo, Secretário do CNPAA, informou da última pergunta para o Cmte Jenkins e após intervalo para almoço.

Cmte **Ronaldo Jenkins, ABEAR**, parabenizou o trabalho de todos para a Norma, disse que é trabalho interessante para todo o sistema, principalmente pessoal de ensino que precisava fazer confrontações com regulamentações da ICAO e com a praticada no Brasil, e que muitas vezes as empresas tinham questionamentos de nível internacional, com determinado tipo de procedimento, e afirmou que o trabalho faz com que o Brasil está dentro de um padrão internacional.

Comentou que perfeição é coisa que não existe, que é busca permanente, e que a Norma nova já é um avanço considerável, citando que detalhes descobertos no dia a dia se solucionam ao longo do tempo, e que não se deve chegar a um termo que atenda todos e que seja o ideal no primeiro momento. As normas são dinâmicas e se aperfeiçoam com o tempo.

Ten Cel **Raul de Sousa, CENIPA**, complementou que foi feita uma mudança na Norma que é significativa para empresas aéreas, qual sejam a GOL, a TAM e a AZUL no futuro, diz que há previsão na Norma que trata de aspectos internacionais, que na NSCA 3-6 não existia, e que se precisava consultar o Anexo 13 sempre, e que agora terão na Norma brasileira registrando a previsão de procedimentos internacionais, para tanto o operador estrangeiro que venha operar aqui, quanto os daqui que já vale com o nosso que opera fora que é o Anexo 13 aplicado nos outros países.

Brig Lourenço, Presidente do CNPAA, reiterou que o Cmte Jenkins foi preciso, que não irá se acertar tudo agora, mas que tudo irá melhorar, e que o importante é que o CENIPA está de portas abertas, com os canais eletrônicos abertos, que sugestões são bem-vindas, que possam ler, analisar e trazer sugestões, que o CENIPA irá analisá-las, citando que o que se fez já melhorou, que se sanem as dúvidas fazendo os complementos necessários. Ressaltou que o tema poderá ser reaberto ainda após o intervalo.

INTERVALO PARA ALMOÇO APÓS A MANHÃ DE DEBATES DO PRIMEIRO DIA (07/05/2013)

(Gravação suprimida em alguns minutos iniciais)

Apresentação da Norma NSCA 3-13 (continuação aos debates)

Cmte **Nogueira, ABAG**, comentou a respeito da apenação ao tripulante, que dias ou meses depois ser suspenso e tirado de voo e indicado para exame de saúde, se durante aquele período já efetuara muitos voos, diz que de repente o tripulante de ficha limpa e nunca cometeu nada. Disse que a questão que fica para o tripulante, sem falar na situação administrativa para a empresa com a tripulação fora da escala, cita que o tripulante não consegue entender, que ele se sente punido, comentou que seria como o caso da mãe que promete contar ao pai a travessura e o pai está viajando, e cinco dias depois o filho entra de castigo e nem vai lembrar mais porque fez outras tantas travessuras.

Comentou sobre o castigo ao tripulante que também acaba ficando no ar. Disse então que este ponto deveria ser repensado, conclui dizendo que toda coerção só tem significado quando a pessoa é logo apanhada e punida, diz que nesse caso a suspensão tem aspecto de punição. Disse concordar com Cmte Sergio sobre o acaso, na situação cujos envolvidos nenhum deles fez nada para evitar.

Ten Cel **Raul, CENIPA**, diz que para dirimir dúvidas citou que existe previsão no RBAC 91, na 135 e na 121 que todas as aeronaves civis brasileiras deverão portar a Norma 3-5, que é a de notificação, e a Norma 3-7, responsabilidade do operador. Citou que essas normas sendo extintas com a Portaria da NSCA 3-13 será comunicado oficialmente ao presidente da ANAC para que substitua retirando as Normas 3-5 e 3-7 incorporando a NSCA 3-13 sendo obrigatório o porte dentro das aeronaves.

[PROPOSTA]

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, destacou que baseado nas intervenções feitas pelo representante do DECEA e do Cmte Nogueira, comentou dessa possibilidade de se fazer novo CMA, novo exame médico, caso de incidente grave é demanda da ANAC, indagou se existe possibilidade de o Comitê tratar isso como forma de recomendação para que a ANAC reveja essa legislação, no sentido de que se o DECEA demorar um mês para dar uma resposta ao interessado, que se durante um mês o piloto prestou serviço ao usuário da aviação civil em condições de risco, que ele não fez exame médico, depois de um mês voando vai ter que fazer, que pelo menos nessa circunstância de tráfego aéreo entender que não é necessário que se faça esse exame médico, indaga se existe a possibilidade de o Comitê votar isso no primeiro dia de Plenária.

Cel **Azevedo, Secretário do CNPAA**, afirmou que é possível, que será posta em votação, e se aprovado conforme o Regimento, o CNPAA encaminha para a ANAC.

Brig **Lourenço, Presidente do CNPAA**, mencionou sobre o entendimento de que especificamente nesses casos que se estão colocando na Norma em função do risco crítico, seria indagar à ANAC que possa rever esses casos, indaga pelo entendimento da proposta apresentada pelo Cmte Aquino.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, citou que num acidente quando se fala de avião é muito materializado, um avião que bate, ou sai da pista, diz que quando se fala em controle precisa-se analisar o contexto e que isso não é tão rápido ou visível, também não é abstrato pois se tem os meios para se fazer a investigação. Comentou que pelo DECEA não irão esperar 4 dias para dar um resultado para risco crítico, pois dentro dessa definição será mais rápido. Diz que a validade de quanto é esse tempo, não se poderia precisar, se 24 horas, 36 horas para se ter essa resposta.

Brig **Lourenço, Presidente do CNPAA**, citou que chegar a esse ponto CENIPA e DECEA foi ponto de muita discussão, que é a primeira vez que se está dando passo nesse sentido, pois não havia isso antes, que antes da NSCA 3-13 o risco crítico não era considerado acidente grave e não se chegava ao conhecimento público e tudo mais. Diz que é um passo importante, e citou que considerando com o que vai acontecer haverá procedimentos para se dar celeridade ao processo, que não se pode garantir se vai demorar 4 dias ou um dia, que irão começar a tratar do assunto já.

[PROPOSTA]

Citou que a proposta de conversar com a ANAC é viável, conforme feita a proposta pode entrar em votação e ver se é plausível, diz que não se viu na prática ainda como está funcionando pois é a primeira vez que será testado. Diz que poderiam ver o teste e ver como vai ocorrer, e ao mesmo tempo ficar o compromisso de, se a coisa não funcionar como se está imaginando, a celeridade que se está querendo pôr no processo, o tratamento que o DECEA dará para cada evento, contou não ter uma posição muito segura sobre isso.

Sr. **Sidney, Petrobras**, comentou sobre a criticidade ou não da situação, diz que cada situação demandará um estudo e que vai ser um aprendizado e como tal dispõe que hoje se

enfrenta uma situação realmente crítica, quando um tripulante chorava quando dizia que só assim sabia que cor tinha a parte inferior de um helicóptero, citou fato que envolveu um helicóptero da Total e um outro helicóptero, situação crítica na região de Urucu.

Destacou que cada situação é peculiar e que aquela que realmente irá demandar uma ação rápida diz ter certeza que o DECEA irá entender rapidamente a criticidade daquele momento, pelo exemplo do que participara de dois eventos que tiveram com os helicópteros. Citou que passa a entender que essa tripulação tem que ser afastada, que precisa se fazer alguma ação de imediato. Comentou que vai ser um aprendizado, uma experiência, uma mudança, que pela experiência por eles passada, o fato em si vai colocar para a autoridade, qual necessidade e rapidez aquilo precisa ser tratado.

Cmte **Jenkins**, **ABEAR**, comentou que não só a autoridade, mas a própria empresa que recebe um piloto emocionado depois de uma situação crítica não irá colocá-lo para voar, que é uma ação que a empresa irá tomar na sua atividade normal de prevenção, que antes de a autoridade discutir a questão da criticidade a empresa deve tomar uma providência.

Brig **Lourenço**, **Presidente do CNPAA**, instou o Cmte Aquino se deseja manter a proposta.

Cmte **Nogueira**, **ABAG**, intervém que a discussão cabe verificar que os que tomaram da palavra não criticaram o tratamento da ocorrência, que o tratamento está correto, a consequência é que foi discutida, o automatismo da sanção tempos depois. Citou que cada caso é um caso, que pode ter situação em que os dois pilotos não tiveram nenhuma ação para que tal não acontecesse, e veio a sanção. Disse que o que deve ser discutida é a suspensão um peso de tempo depois. Concordou com palavras do Cmte Jenkins que uma empresa que deixe um tripulante voando com emocional abalado, ela é que teria de parar de voar, nesse sentido reforça manifestação do Cmte Aquino por uma posição do Comitê.

Brig. **Lourenço**, **Presidente do CNPAA**, citou que a proposta do SNETA, representado pelo Cmte Aquino, que se officie à ANAC no sentido de ela analisar nos casos de risco crítico, suspensões muito tardias ou desnecessárias, e pede se há concordância ou correção da Plenária.

Cmte **Aquino**, da **Líder**, representando **SNETA**, comenta que o documento dessa parte deve estar em consonância do fator humano. Disse que para se solicitar que não seja suspenso o certificado médico, deve ser alguém que possa avaliar psicologicamente aquela pessoa, a viabilidade de não suspender, que os grupos de fatores humanos têm que ter um posicionamento. Citou o caso de uma pessoa que teve um distúrbio psicológico em razão do susto que ela tomou. Disse que se ela não for suspensa e for voar logo em seguida, não se sabe a consequência, mas se se tem como base a estatística, isto é, olhar pessoal que foi submetido à inspeção após ocorrências como essas e quantos tiveram problemas psicológicos, a estatística está a nosso favor. Citou que enquanto não tiverem um fundamento para confirmar que isso não é perigoso, pensa que não embasamento técnico para solucionar uma situação dessas.

Cmte **Nunes**, **AZUL**, o que é complicado para a empresa é a suspensão do CMA instantaneamente, ou seja, de forma automática, um problema porque existe um *delay* para a análise do problema, que o primeiro que recebe o evento é o *safety* da empresa, e ele faz essa avaliação prévia, mas não é ele quem classifica, e ele age de forma conservadora e retira os tripulantes de operação, ele já faz isso, e aguarda os trâmites normais. Vê que esses trâmites normais podem atrasar muito. Que, não existe uma agilidade e não existe um prazo estipulado para que essas recomendações aconteçam. Disse que criticam essa forma automática, ou seja, existe um RA e este pode ou não ser um acidente grave, que se houver uma suspensão automática sem critério, sem aparecer uma autoridade para fazer esse efeito prévio, até que saia o parecer oficial da investigação.

Cmte **Quito**, **VRG (Grupo GOL)**, citou que a discussão do tema vai longe, que a criticidade de toda essa norma cai no risco crítico, citou que é a polêmica, diz que não poderá afastar tripulantes em face de centenas de RAs, concordando que só depois da definição de risco crítico é que se afastaria uma tripulação, e diz que ainda assim continua a polêmica questionando o porquê do afastamento de uma tripulação, citou que os investigadores sabem a resposta, ao saber se houve fator médico ou psicológico contribuindo para o evento. Disse que tal tripulação

ficou voando durante alguns meses, e que por si só há dificuldade de cumprimento desse processo. Afirmou que dificilmente serão considerados conservadores, pois iria criar uma crise dentro de uma empresa aérea.

Cmte **Nunes, AZUL**, concordou com fala do Ten Cel Raul, que tem que haver análise com calma, incluir pessoal de fator humano, que há especialistas no assunto, que o CNPAA é maior autoridade de segurança de voo do país, competente para fazer essa recomendação. Citou que a recomendação não seria para mudar a legislação, seria para analisar a viabilidade de se desconsiderar o afastamento imediato, mas nos incidentes relacionados ao tráfego aéreo, que seria passar a bola para a ANAC.

Brig **Lourenço, Presidente do CNPAA**, emendou que a proposta é clara com a análise de possibilidades nesses casos.

Cmte **Licati, ABRAPAC**, lembrou que quando se retira um tripulante de voo, diz como foi falado na Plenária, somente uma punição, principalmente que ganha por produção, muitas vezes não tem culpa do que aconteceu, que o piloto, às vezes, é resistente à resiliência, consegue se recuperar, citou que outras situações passam para eles não só a RA, exemplificou se tem um alternado com tempo ruim, e chega com combustível abaixo, e que talvez isso impede que o piloto reporte, relate uma condição crítica que aconteceu com ele. Comentou que o que se propõe é mais para impedir o aspecto de insegurança do que para somar, e diz concordar que os casos sejam analisados sim caso a caso e não seja automático.

Cmte **Nilton, EFAI**, interveio citando, com a permissão do Cmte Sidney, a forma prática com que a Petrobrás tratou o problema que vinha ocorrendo com o AW139, em 2011, quando, a despeito de haver ou não legislação, a Petrobrás deixou no chão os helicópteros AW139 por questões de segurança. Comentou que a classificação é o CENIPA quem faz, mas que o Safety da empresa tem condições de analisar se determinado evento será considerado que não há dúvida, que em 15 ou 30 dias tal evento vai ser considerado como crítico. Citou que a como crítico. Traçou um paralelo com o caso citado da Petrobras, sugerindo que a empresa, em situações como essa, antecipe-se ao CENIPA e encaminhe o tripulante para a renovação do CMA. Dessa forma, o tempo fora do voo seria reduzido, não havendo a necessidade de se aguardar 1 ou 2 meses até a classificação pelo CENIPA. A sugestão, no entanto foi refutada pelo Cmte Nunes (AZUL) lembrando que para o envio de um tripulante para exame médico, há a necessidade de uma justificativa, que, nestes casos, é justamente a classificação de evento crítico pelo CENIPA, solicitando a reavaliação médica do tripulante.

Complementando a fala do Cmte Quito, o Cmte Nilton disse que são dois os objetivos se se afastar do voo o tripulante envolvido em acidente. 1. Verificar se não houve a presença do aspecto psicológico como fator contribuinte; e, 2. Verificar se aquele acidente não incutiu um trauma psicológico no tripulante que vá transformar-se em fator contribuinte para outro acidente mais adiante.

Cel **Azevedo, Secretário do CNPAA**, indagou à Plenária se a terminologia 'cancelar' pode ser trocada para 'flexibilizar', amenizando e suavizando o termo.

[VOTAÇÃO 4]

Brig **Lourenço, Presidente do CNPAA**, confirmou que há 40 presentes, para votação e encaminhamento à ANAC desse tema encaminhado pelo SNETA, e deixa a pergunta quem é contra o envio da recomendação de a ANAC analisar estudo de viabilidade de afastamento automático de pilotos para o caso de incidente aeronáutico grave, no caso relativo ao risco crítico.

Cel **Azevedo, Secretário do CNPAA**, pergunta à Plenária quem vota contrariamente à recomendação encaminhada pelo SNETA. Verificados os votos por 35 a favor e 5 abstenções aprovado o envio à ANAC para análise desse item da Norma para a viabilidade de flexibilizar o afastamento automático do tripulante nesses casos de incidente grave de tráfego aéreo relativo a risco crítico.

7. Palestra Assento conforto – ABEAR (Cmte Jenkins)

Cmte **Jenkins, ABEAR**, achou boa a discussão quanto à possibilidade de um passageiro se sentar numa poltrona próxima a uma saída de emergência sem condições de abri-la, em que pese o temor com o assunto, opinou que não via inconveniente desde que houvesse alertas e houvesse procedimentos para alguém que inadvertidamente se sentar nesse assento; citou que todas as empresas têm nos sites recomendações de segurança, no que se refere a assento conforto, onde se lê: Vale lembrar que, por questões de segurança e seguindo recomendações da ANAC, os assentos localizados nas saídas de emergência e que não podem ser utilizados por passageiros com problema de locomoção, idosos, ou que tenham deficiência visual ou auditiva.

Destacou que os comissários são treinados para atender aqueles que se sentarem inadvertidamente nos assentos das janelas de emergência e que não possam removê-las, assim prejudicando a evacuação, avisando-os que não devem se sentar nesses lugares, propondo-lhes uma troca de assento. Mencionou que não vê nenhum inconveniente à segurança se houver o alerta expresso no contrato de transporte quando a pessoa faz essa opção que no próprio avião há um briefing a respeito disso feito pelo comissário. Existe uma rotina, que é uma ação preventiva, quando o comissário vai até ao assento e verifica se o passageiro tem condição de abrir a janela, se houver algum problema, e pode deve até trocar aquela pessoa de assento.

Reiterou que não vê nenhum tipo de problema no Assento conforto, confirmou que não vê risco à segurança, diz que além do mais existe internacionalmente, não é uma coisa só do Brasil, que não é uma goiaba tupiniquim. Reitera que não existe risco à segurança com o Assento conforto, já que existe alerta, e existe procedimento, põe-se aberto ao debate.

8. Apresentação do Projeto SIRIUS (DECEA – Brig. Candez)

Cel **Azevedo, Secretário do CNPAA**, anunciou a próxima palestra na abordagem do Projeto Sirius, com a presença do Brig. Candez que assume a plataforma.

Brig. **Candez, Diretor de Operações do DECEA**, ressaltou que é a oportunidade de trazer esse tema à comunidade aeronáutica, agradeceu ao Presidente do CNPAA a oportunidade de alcançar o máximo da comunidade o Projeto Sirius. Convidou a todos para participar de fóruns e grupos de trabalho, pois é uma execução conjunta.

Destacou que apresentará um bom número de transparência para tirar dúvidas dos itens a serem apresentados. Anunciou que o Programa Sirius do Brasil vem sendo desenvolvido a algum tempo já consta em fórum internacional, reconhecido pois não deixa nada a desejar aos projetos similares implantados lá fora.

Referiu-se a perguntas que podem ser feitas no decorrer da apresentação. Como introdução, lembrou a disposição de nosso tráfego aéreo comercial no mundo apresentando estatística no painel, e a demanda crescente de voos comerciais no mundo. Citou que no Brasil a demanda é expressiva e crescente e obriga à atualização dos órgãos e procedimentos de controle de voo, que a cada aeronave que voa no espaço aéreo brasileiro é carga de trabalho maior para o atual sistema.

Mostrou painel de fluxo com as movimentações na Europa e nos EUA em períodos de tempo, observa que o fluxo brasileiro não se altera manhã ou noite dado que a demanda é constante durante todo o período, diz que um dia haverá fluxo mais atualizado como se vê no painel, e que o Brasil deve estar pronto para receber tal demanda.

Referiu-se ao Sistema que é para atender a uma necessidade e precisa estar em constante atenção. Informou que o objeto é o de fazer conhecer o atual Projeto, conhecido no Brasil e fora. Disse da necessidade de se falar do conceito do CNS ATM, explicará como está hoje nossa comunicação, a nossa vigilância, como estão nossos equipamentos, nossa infraestrutura, que já estão sendo feitos em algumas regiões e logo estendido para as demais localidades. Disse principalmente falar do Programa Sirius que está sendo implantado.

Comentou que o ideal é que um avião que venha da Ásia até o Chile, a ideia é que não sinta diferença de idioma, ou de equipamentos, de infraestruturas, que consiga decolar e pousar de ponto a outro do mundo, sem ter grandes interferências, grandes mudanças a bordo. Disse que vai atender em nível de grande segurança internacional, proporcionar operações economicamente viáveis, ser ambientalmente sustentável, e considerar os requisitos nacionais de segurança.

Disse que começará falando da realidade do Brasil. Citou que ao fazer o curso de controlador de voo, assim que saiu da aviação de caça, citou o tipo de console mostrado no painel, e que por volta dos anos 1986, 1987, fez o curso nesse tipo de console no CINDACTA1. Citou que com a evolução do sistema, passou-se a outro monocromático que exigia operar em ambiente escuro. Disse em sequência que a mudança na interface homem-máquina que foi o X-4000, que alguns órgãos operacionais ainda possuem, e cuja evolução agora é um sistema chamado Sagitário, que será em quase todos a exceção do CINDACTA 4 que estará para implementar no meio do ano, todos os demais CINDACTAs já possuem algum tipo de Sagitário.

Mencionou que o sistema Sagitário veio para se integrar a todas essas tecnologias, seja ela a CPDLC, seja o ADSB, ADSC, siglas a explicar, sejam as navegações baseadas em satélite e que o Sagitário veio para receber todas essas tecnologias. Citou que este sistema de tratamento e visualização de dados segue a tendência mundial para criar ambientes ágeis de fácil atendimento integrados e seguros para operação de tráfego aéreo. Disse de algumas características do Sagitário, que é um sistema desenvolvido no Brasil, e que atende numa forma acima do esperado.

Brig **Candez** citou os contratempos enfrentados, os desafios, que conseguiram vencer todas as etapas. Citou que o desenvolvimento foi feito com a participação intensa de controladores que colocaram as necessidades deles nesse desenvolvimento, que a interface é padrão internacional, e que o controlador fica agora com foco na tela, com tudo ali dentro, sem precisar desviar a sua atenção. Informou que há integração meteorológica no próprio sistema, com as strips (FPS) já digitalizadas, e reiterou que tudo pronto para se integrar em todos os sistemas modernos que existem.

Citou o CPDLC, que é *Controller Pilot Data Link Communications*, comunicação entre controlador e piloto por data link, enlace de dados, o ADSC que é o contato, ABSB, que é o Broadcasting, todos os centros inclusive com radares, com gravação, tudo pronto. Iniciou com o CNS ATM. Reparei que para se entender o processo deve citar um pouco sobre comunicações, navegação e vigilância. Disse que na página do DECEA na Internet existe uma área destinada ao Programa Sirius, em que há vídeos que explicam essas três áreas mencionadas, e sua evolução para o novo sistema. Destacou que de acordo com o tempo irá mostrar alguns vídeos, *VHF Data Link*, *HF Data Link*, *Mode S*, navegação baseada em satélite, baseada em solo, baseada em aeronaves, aumenta a ação dos satélites, navegação baseada em performances, navegação de área, de performance requerida, a vigilância dependente automática, ADS, o CPDLC.

Mencionou a forma de comunicação por voz que ainda se faz no Brasil, disse que costume, em viagens a serviço, ir à cabine para acompanhar e saber como está sendo o ambiente atual entre piloto e controlador. Citou fato que ao chegar ao Santos Dummont, havia mau tempo, e várias aeronaves estavam sendo desviadas para o Galeão, e observava-se a dificuldade de o controle se comunicar quase ao mesmo tempo com todas as aeronaves naquele instante.

Comentou que aumentar as posições de controle para fazer em face de esse problema é inviável. Disse então que a possibilidade de substituição de outro canal que não o de voz é necessário. Afirmou a questão do esforço de doutrinação e diz que há aqueles que não seguem os padrões, diz que a comunicação por voz está fadada a sumir com o tempo em função da demanda, seria substituída por uma quantidade de equipamentos de *Data Link*, e principalmente por sistema de *Data Link* com mensagens pré-programadas. Citou que já se atua no ACC Atlântico com CPDLC, e que foi o que 'nos protegeu' à época do acidente com o Air France, porque no ACC já havia a capacidade no sistema e o Air France não quis utilizar a capacidade que o CINDACTA já possuía.

Comentou que o sistema de comunicações vai ser baseado em VDL, *VHF Data Link*, *HF Data Link*, e aparte principal da comunicação que é o CPDLC. Destacou que muitos da Plenária já

conhecem essa comunicação, mas que é para se ter o exemplo da parte de controlador, como são todas as funções que ele possui, mostrou em painel os grupos de mensagens instantaneamente, e a parte referente a bordo, mais adiante a detalhar. Disse das confirmações e envio de mensagens ADSC e mensagens CPDLC e equipamentos e composição de mensagens.

Disse que no mundo já se tem previsão de CPDLC em algumas áreas. Mencionou alguns alertas como o de fevereiro deste ano, acima do FL285, nessas áreas FIR mostradas, assegurou que seguirá com exemplos na apresentação para entendimento da realidade no mundo. Citou da rede TELESAT que faz parte da telecomunicação, citou que é um patrimônio, que são poucos países que têm uma rede desse tamanho, e aqui se dá o luxo de usá-la como redundância, diz que nosso TELESAT é para emergências, atende quando há problema nas redes fixas da EMBRATEL. Citou na questão de navegação que está sendo substituindo muitos VOR pelos DVOR, e, implementando ILS, já agora em Curitiba, Guarulhos, Londrina, Joinville, e mais cinco que estão instalando, que é o futuro, navegação baseada em satélites.

Apresentou exemplo para se ter visão pontual sobre o globo, citando o que se tem de constelações, sabendo que precisam-se no mínimo de 4 satélites iluminando uma aeronave, diz que com o acompanhamento mostrado, a cobertura por satélites hoje atende às necessidades de navegação no Brasil. Disse dos sistemas de bordo que integram todas as navegações citadas, e falará a seguir.

Iniciou mostrando o sistema de navegação baseada em satélites, que só utilizarão esse sistema com o GBAS, que se espera substituir o ILS. Comentou que o GBAS é sistema baseado em satélites de navegação para fazer aproximações do tipo do ILS. Mostrou os testes, e apresentou já existir procedimento ILS para a pista 15, comentou que infelizmente depois do equipamento implantado, já com equipamento pronto para utilizar, descobriu-se que naquela área havia um problema ionosférico grave e que esse problema típico daquela região, que são bolhas ionosféricas que passam exatamente na vertical do Brasil, e que provocaram a tirada do ar de equipamentos algumas vezes.

Afirmou que estão com trabalhos científicos com faculdades e empresas de alto nível, inclusive com ajuda da FAA, para descobrir uma forma de serem alertados, com segurança, para que esse equipamento deixar de funcionar no momento em que essas bolhas estiverem passando, seria um alerta para que possam utilizar o GEBAS no Brasil. Citou a vantagem dos GEBAS, um único instalado no aeroporto serve para ambas as cabeceiras. Disse que se houver um problema e tiverem que recuar uma cabeceira isso é imediato e pode se fazer isso com economia em pouco tempo em apoio às empresas aéreas, com as vantagens de menor custo e de fácil manutenção. Citou que está sendo implantado, já está operacional, já houve o procedimento, mas que ainda não há segurança suficiente para estar aberto à utilização. Disse do sistema de vigilância que permanece tradicional feita por radares.

Mostrou imagem do controlador e um inconveniente em caso de um morro quando não estaria vendo a aeronave na tela. Citou os equipamentos de navegação ADSC, que é o via satélite, e o ADSB, que é o equipamento a ser implantado no continente, e mostra o que está operacional na área oceânica desde 2009 no Brasil. Comentou que o ADSB é a vigilância dependente automática, automático porque transmite periodicamente, e independente porque depende do GNSS, é um método de vigilância. Reparou que a informação é retransmitida para todos os receptores na área de alcance e ela é omnidirecional, diz que a capacidade de transmissão é muito maior do que um radar que faz um giro e depende da velocidade da volta dele para renovar esse sinal, e já o ADS tem uma velocidade muito superior e utiliza todas as direções. Destacou que a informação recebida é muito mais rápida e atualizada e com muito mais velocidade. Mostra no painel, disse do ADS que com tais equipamentos as aeronaves que se veem atrás do morro, que serão visualizadas.

Citou a multilateração outro sistema que está sendo implantado na área de Vitória, trabalha com várias antenas e com diferença de fase se tira a direção da aeronave, diz que esse sistema junto do ADSB vai trazer a terceira pista de volta operando junto ao sistema de radar. Confirmou que o Sagitário vai integrar todas essas facilidades.

Mostrou do painel e comentou a navegação baseada em performances, o PBM, comentou ser essa fase interessante por estar o Brasil à frente de diversos países que implementam seus sistemas de navegação que são os sistemas CNS ATM. Disse dos objetivos do PBN, diz haverem participado de reunião recente na ANAC, onde se discutiu colisão com o solo em voo não controlado, diz dos procedimentos brasileiros vieram principalmente para resolver esses problemas, e é alto o índice. Citou que ele aumenta a capacidade para os conflitos entre as rotas saindo e chegando.

Passou a mostrar exemplos do que já se fez e está para acontecer. Citou a redução da carga de trabalho de controladores e pilotos, na parte de capacidade, o PBN vai aumentar a capacidade de alguns aeroportos brasileiros e também da área de controladores. Diz do aumento de eficiência, e da proteção ao meio ambiente em consequência da colocação de rotas mais diretas, com isso menos combustível sendo gasto. Mostrou do acesso, que foi trabalho conjunto do RNP AR que foi implantado no Rio de Janeiro e também em Joinville.

Apresentou uma área e diz que mostrará por que ela foi escolhida para fazer os trabalhos iniciais, que é a área de maior demanda, reparou e apontou vários pontos de conflito, onde há muita espera, muito atraso, e diz que a ideia final do PBN é chegar desta forma. Disse imaginar que se constrói uma estrada e que estão em obras e os usuários terão que desviar da estrada em obras, diz que é o que acontece hoje, que o trabalho que pretendem terminar, mostrou no painel, diz que se terá o PBN totalmente implantado no Rio, em São Paulo e em Brasília, na próxima etapa BH e Vitória e terão o setor fechado com se vê no painel.

Brig **Candez** ainda falou das rotas diretas e com aproximações por esse conceito chamado Four Corners, concepção conhecida dos pilotos, diz que as chegadas devem ser feitas pelos cantos desses quadrados, e as saídas pelas laterais, citou que com isso estão com rotas diretas que vão chegar num canto do quadrado e vão seguir para pouso. Disse que não vai haver conflito com quem está chegando pela lateral do quadrado, e que já vão pegando a sua rota direta. Citou que a situação é bem diferente com a que se tinha tempo atrás.

Destacou que a implantação neste polígono está prevista até 2016. Afirmou que este ano fecham São Paulo, Rio e Brasília, e que vão partir para BH e Vitória na próxima etapa. Diz para quem tem a noção de navegação o PBN tem essa vantagem, a capacidade de navegar diretamente. Disse que a navegação inicialmente era baseada em um auxílio, o piloto ia fazendo bloqueio em ziguezague, agora ela é baseada na performance da aeronave, que é aeronave equipada para navegar em função dos equipamentos que estão sendo disponibilizados.

Afirmou que também no DECEA estão trabalhando na performance do controlador de voo, do homem, para que se possa melhorar. Diz que com isso estão investindo no ICEA, Instituto de Controle do Espaço Aéreo. Convidou para que todos possam visitar o ICEA e ver a quantidade de simuladores de última geração lá implantados, seja ele para torre de controle, para APP e ACC. Citou estar chegando um simulador de torre, com quase 360º, situação real, chegando este ano, onde o controlador estar é em treinamento. Reparou a diferença na concentração das rotas a partir do PBN, rotas que eram mais espalhadas, e que agora estão concentradas em um pequeno caminho, que com isso afirma haver redução grande de milhas voadas.

Citou a diferença do RNAV para o RNP, navegação de área e navegação de performance requerida, pelo desenho mostrou a forma tradicional, a convencional, na qual eram bloqueados fixos, auxílios, e que esta é a navegação de área pois se baseia em *waypoints*, e diz da diferença para o ANP a grande é que ela fornece uma capacidade de navegação tão estreita que o piloto é capaz de fazer uma curva sem estar o centro da curva baseada num *waypoint*. Citou que isso trouxe algumas possibilidades, o RNAV e o RNP e a vantagem deste é que dá um alerta ao piloto quando o limite daquela área que o equipamento seja capaz de informar. Citou que estando se referindo à RNP1 a distância seria de uma milha para cada lado.

Explicou que o piloto teria algo parecido com isso, voaria dentro de um túnel, e será alertado a cada momento que sair, com isso consegue fazer uma curva com esses alertas sem estar em cima de um *waypoint*. Disse que se chegou a esse resultado e que se chegou a fazer juntos no aeroporto Santos Dumont.

Destacou que todos sabem que o DECEA recebe muitas reclamações de ruídos sobre a cidade do Rio de Janeiro, já se pensando em interditar mais ainda o Aeroporto Santos Dumont, e que conseguiram, com toda essa tecnologia nas aeronaves, e com a capacidade hoje de desenvolvimento desse trabalho para o Santos Dumont. Disse chamar RNP com Autorização Requerida. Citou que para voar tal procedimento precisa de uma autorização específica da ANAC e ter a sua tripulação e sua aeronave capacitada para isso. Disse que conseguiram reduzir para a pista 20, uma MDA de 600 pés para 300 pés, e para a pista 02 de 1100 pés para 305 pés. Comentou que isso é futuro, que as aeronaves deverão estar equipadas e capacitadas a fazer esse tipo de procedimento, e que é uma modificação radical, muito grande para aquilo que estavam acostumados.

Disse de uma ideia do que se tem implantado no Brasil de comunicação voltado para essas tecnologias de navegação e de vigilância, a CPDLC na FIR Atlântico, em 2009, na parte de comunicação, DATIS e DVOLMET já implantados, e que já operacionais o DATIS em Guarulhos e Galeão. Mencionou que a TMA de Brasília e Recife já estão com PBN implantados, aquele *Four Corners* já comentados, com as rotas diretas dentro da possibilidade do PBN e afirmou que com São Paulo e Rio dentro deste ano e esperando BH e Vitória para fechar toda a área mostrada. Citou haver 115 rotas RNAV implementadas no Brasil, e 354 cartas com 689 procedimentos PBN implantados, dentro desses há 172 *approachs* com *Baro-VNAV*, que é a capacidade de a aeronave descer muito mais em situações de mau tempo que traz possibilidade muito maior de um piloto operar em aeroporto com tais procedimentos.

Citou o RNP AR, já apresentado na Plenária, implementado no Rio de Janeiro e em 2013 em Joinville. Citou um novo projeto do DECEA que é o AIMBR, diz que é um projeto que sai de um sistema antigo de AIS, que era informações de cartas de papel para um sistema de gerenciamento de informações aeronáuticas, um sistema totalmente digital, com plano de voo pela Internet, cartas em seus *tablets*, toda a informação aeronáutica digitalizada e colocada dentro dos sistemas do DECEA. Destacou como estão nessas etapas, diz que hoje estão desenvolvendo uma carta completa dentro do Instituto de Cartografia de Aeronáutica, toda ela digitalizada. Citou que estão fazendo a implantação do PBN Rio e São Paulo, todo ele no sistema de cartas digitalizadas. Disse ser mais simples de desenvolver essas cartas, mais rápido, mais seguro.

Citou o que acontecia no sistema antigo em que havia modificação de posição de um VOR, modificação de posição de um fixo, pegar e sair modificando em todos os sistemas, ROTAER, AIP, as diversas cartas, e que hoje se faz uma modificação dentro da base de dados e essa modificação segue para todos os sistemas, reduzindo a carga de trabalho e aumentando a segurança, pois no sistema antigo a possibilidade de um esquecimento, um erro, era muito maior.

Comentou, por fim, sobre o CGNA, disse que a capacidade da aeronave embarcada, a capacidade de equipamento acabam levando os aviões ficarem mais caros, mas a capacidade deles fica muito superior. Disse da implantação da Emenda do Doc 444-4, no campo 10 do Plano de Voo, em que se deve informar a capacidade de navegação, a capacidade de equipamentos embarcados nesse sistema CNS CTM, reitera que em alguns países vizinhos não seguiram a mesma velocidade de atualização do Brasil. Justificou que aqui tem que manter os dois sistemas funcionando, o antigo e esse, para receber os planos de voo de aeronaves que não possuem essa capacidade, daí a apresentação dessa parte.

Cel Azevedo, Secretário do CNPAA, anuncia intervalo de vinte minutos, lembrou para os participantes atualizarem e-mails.

[INTERVALO]

Brig Candez, DECEA, reinicia citando a concepção operacional do Programa, mostra sequência no painel, citou que é de 2009, e a da apresentação da revisão de 2011, anuncia que haverá revisão em 2013. Mencionou a 12ª Conferência de Navegação Aérea ocorrida em 2012 e que estão adaptando o planejamento para o ASBO, que um sistema que a ICAO está adotando, um sistema de implantação em blocos, para que fique mais fácil, palatável para todos os países

desenvolverem e entenderem quais as fases mais importantes, e irá apresentar como DECEA está desenvolvendo isso. Mostra documento que está na página do DECEA, é a concepção. Anuncia a PCA 351-3, que é o Plano de implementação.

Disse que irá discorrer como o DECEA está trabalhando para a implementação dessa concepção no Brasil. Apresenta em vídeo, a origem do nome Sirius. Mostrou que a Europa adotou um Sistema com nome de SESAR (*Single European Sky ATM Research*), os EUA tem um Sistema chamado de *NextGen*, o Sistema japonês é o CARATS, e no Brasil, o SIRIUS. Comentou que SIRIUS lembra sério, que no filme a ser apresentado é uma estrela que guiou muitos viajantes, e que o Brasil é dos poucos no mundo que tomou iniciativa como esta.

Mencionou o *Global Air Navigation Plane*, o Plano Global de Navegação Aérea, que foi revisado na 12ª Conferência realizada em 2012, e que está para ser aprovado. Disse essa atualização do GANP irá estender a atualização do Sistema brasileiro seguindo recomendações da ICAO para o mundo inteiro. Reiterou que a ideia é um voo direto contínuo, sem interferências, e isso é o que o GANP prevê, ou seja, *gate to gate*, do chão ao chão, sem grandes modificações no percurso. Referiu-se sobre o Sistema ATM Global que proporciona o gerenciamento dinâmico e integrado do tráfego aéreo baseado na provisão de serviços mediante a integração de forma colaborativa de recursos humanos e formações, tecnologias, instalações, apoiados por sistemas de navegação comunicação e vigilância, baseados em terra, e no espaço, por satélites, bem como a bordo das aeronaves.

Mostrou a transparência do SIRIUS. Disse que o SIRIUS representa no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro os projetos e atividades requeridos para a implementação do conceito operacional ATM Global, do Brasil, disse conforme consta do documento anteriormente apresentado. Mostra o Doc 351-2, com aparência amistosa, que é para distribuir e dar conhecimento do conceito do DECEA para a comunidade aérea. Citou que na página eletrônica do DECEA tem um setor exclusivo para os assuntos do SIRIUS. Mostrou o "logo" do SIRIUS Brasil, com notícias, vídeos, impressos, Revista Aeroespaço, artigos, e que os leitores têm oportunidade de ler diversos assuntos voltados para o SIRIUS.

Destacou a apresentação do vídeo ilustrativo da origem do nome SIRIUS, conceito operacional do CNS ATM do Brasil. Citou que tiveram este ano na conferência em Madri, no Congresso de navegação aérea e o DECEA se inscreveu nessa conferência com algumas atividades já realizadas no Brasil, entre elas a implantação do PBN em Recife e Brasília, e que o Brasil foi escolhido entre todos como dos países de maior iniciativa no mundo pela ICAO, e que isso saiu na mídia brasileira, divulgação em jornais etc. Mostrou publicações como título Brasil redesenhando rotas, e trecho na Revista da ICAO, entre outras.

Mostrou entrevista do ex-Diretor Geral, Brig Mendes dando entrevista pelo Plano Global de Navegação Aérea do Brasil, e mais revistas e periódicos divulgando o Programa Sirius. Apresenta cronologia, o tempo em que passaram do gerenciamento da navegação aérea baseada em sistemas para a navegação baseada em performances. Anuncia ações a realizar e que estão dentro dos prazos previstos, dos orçamentos e capacidade. Disse que o nosso Programa é flexível por atender às expectativas de melhorias operacionais da comunidade ATM nacional por meio de um processo evolutivo, que permaneça harmonizável, e interoperável com a evolução global.

Destacou os princípios adotados: Segurança, Ser humano, Tecnologias, Formação, Decisão colaborativa, este reconhecendo os que trabalham junto ao CGNA. Citou este exemplo do CENIPA como decisão colaborativa, conjunta. Disse ainda da Continuidade e da Integração do controle do espaço aéreo. Citou os critérios de planejamento que estão adotando, orientado à performance, que é definir a partir da infraestrutura existente, e planejar a partir de recursos disponíveis, efetuar a análise de riscos e custo e benefício, citou que na implementação do PBN em São Paulo e Rio fizeram toda uma análise de risco, e que chegaram a atrasar o planejamento por 6 meses em razão da análise de risco, para ser implementada com segurança. Citou as datas do planejamento, a primeira fase de curto prazo de 2011 a 2015; a segunda fase, de 2016 a 2020; e a terceira, de 2021 a 2025, que serão apresentadas.

Citou os empreendimentos como concepção do espaço aéreo entre outros, disse das considerações internacionais, em março de 2007 a região europeia da OACI tornou obrigatório o transporte de rádios de 8.33 quilohertz de espaçamento, para níveis acima de FL195, contou que a comunicação entre piloto e controlador por enlace de dados, usando Modo VDL 2, em VHF e Data Link, será requisito para voar na região europeia a partir de 2015, acima do FL285. Alertou a quem pretenda voar para aquela região neste período terá que se adequar as aeronaves, já houve conversas sobre o tema com a comunidades da aviação civil e da Força Aérea. Citou que nos EUA a vigilância automática dependente será obrigatória para primeiro de janeiro de 2020, que na Europa o *Mode S* já é requisito para operar no espaço aéreo europeu e que nos EUA o *Mode S* está disponível em grande parte do país, mas ainda aceitam o Alfa Charlie.

Reiterou que até 2016 todas as pistas de pouso deverão estar com 100%, e até 2010, com 30%, e 70%, até 2014, com PBN para rotas, e PBN nas terminais e Baro VENAV ou GEBAS para as aproximações. Alertou que em 2016 se não estiver equipado o retorno é certo. Disse que o SIRIUS visa ao gerenciamento do tráfego aéreo nacional, que o SISCEAB visa às ações do tráfego aéreo nacional atendendo às necessidades do Brasil. Citou que o SIRIUS junta as necessidades do Brasil com as necessidades do mundo.

Narrou, como exemplo, o PBN em implantação em São Paulo, diferentemente de Brasília e Recife, para SP e Rio de Janeiro as aproximações PBN estão coincidentes com as aproximações convencionais, justifica pela experiência adquirida. Explicou que durante a implantação do PBN em Brasília e Recife houve muitas vetorações, alguns RAs, que serão evitados nesta nova implantação, disse melhorando ainda mais o trabalho. Mencionou que as duas aproximações coincidentes foi pensando na aviação que ainda não está equipada. Destacou que a cada ano será difícil com áreas específicas para quem está equipado, e este ganha cada vez mais prioridade.

Disse da finalidade da concepção que é proporcionar benefícios para a comunidade ATM, além de organizar aspectos que permitam implementação ordenada e segura, e com relação de custo-benefício favorável. Mencionou que o chamado para a comunidade se juntar ao DECEA é para se ter a medida mais exata, se a sua frota já está equipada, os equipamentos se já estão prontos, há quem esteja adiantado, outros nem tanto, que precisa haver uma média, para se voar com segurança. Citou que estão chegando à primeira fase, e baseado no que se sabe hoje é a fase dois, e a baseada nas expectativas do conceito que é a fase três. Disse de como estão implementando este conceito. Mencionou que o plano de implementação objetiva estabelecer a estratégia de evolução do Sistema ATM Nacional baseada em performance que visa atender às necessidades nacionais e que seja harmônica e integrada aos planejamentos da aviação civil internacional.

Explicou que a concepção foi dividida em 22 empreendimentos, cada empreendimento haverá um gerente no DECEA, breve repasse de cada um. Disse de cada um desses, como exemplo citou a implementação operacional PBN em área de controle terminal, SP, RJ, BH, SV, há um gerente que é o Cap Bastos. Disse que devem estar com grupo de 15 pessoas neste empreendimento, com diversos projetos, e que dessas só duas são de fora do DECEA. Citou a necessidade de haver mais pessoal para participar desse trabalho. Destacou ainda a melhoria do setor de informação de voo e alerta ao tráfego visual, o FIS, este ano já com a primeira fase implantada.

Mencionou o serviço de implantação do gerenciamento técnico do CISCEAB, explicou que como o CGNA, o CGTECV será um CGNA para técnicos. Destacou que está se criando um salão onde haverá o controle de cada equipamento para poder acompanhar cada um deles, quando têm que fazer a próxima inspeção, que haverá um gerenciamento único dentro do DECEA, acompanhando cada equipamento pelo país. Citou os 4 empreendimentos de meteorologia, Integração de produtos meteorológicos, Tratamento de dados meteorológicos, Coleta de dados de ambientes meteorológicos, Melhoria da qualidade e da disponibilidade e da informação aeronáutica, o AIMBR, citou ainda Melhoria da consciência situacional, Melhoria dos sistemas de navegação. Seguiu explicando cada um deles, que lembrará nomes de alguns gerentes. Começou com o 21º empreendimento Incremento da eficiência da prestação do serviço SAR, diz do benefício que é reduzir o tempo de salvamento das vítimas de acidente SAR e

aumentar a eficiência das operações com consequente redução das emissões de carbono, gerente Cel Sampaio da DSAR há mais de 30 anos, seguiu citando a otimização das estruturas de informação de voo, e redes de rotas ATS, diz que trabalham no redimensionamento das FIR que estão sendo implementadas em 17 de outubro, cuja finalidade é equalizar entre os CINDACTAS as demandas de tráfego aéreo, com isso divide harmonicamente o trabalhos dos controladores dos centros de controle e dos APPs.

Apresentou setores que foram transferidos, os setores 13 e 14 da FIR Brasília para a FIR Curitiba e a 3ª fase implementados juntas em outubro. Citou que o início do processo foi a chamada Crise aérea, citou que estava na época comandando o CINDACTA 3 em Recife, assistia com pesar aquela fase. Citou que o DECEA cresceu com a crise aérea e junta esforços para que aquilo não se repita mais. Citou que com a crise viu-se a paralisação da FIR Brasília, e como as transferências estavam bloqueadas para outras FIR que ficaram prejudicadas no processo. Mostrou o setor transferido para a FIR Curitiba, e o final do processo tomará a nova forma em outubro de 2013, com as duas passagens ligando os CINDACTAS do Norte com o do Sul.

Descreveu que concomitantemente se faz uma nova setorização, ou seja, aumento de setores para diminuir nas próprias FIR a demanda que existem nos CINDACTAS para não ocorrer sobrecargas sobre algum controlador. Citou a necessidade de adequar os setores de controle de um ACC, ou APP, de modo a atende à demanda e o fluxo de tráfego aéreo. Citou outro projeto Implantação Operacional PBN, já citado, disse mais sobre o PBN que está se implantando nas terminais do Rio e São Paulo, e que vai se incorporar a outros empreendimentos já trabalhados, do tipo Redimensionamento das FIR, a Melhoria das rotas, e os Espaços aéreos flexíveis. Citou que recentemente o DECEA fez um trabalho na área Academia, nas áreas Barreiro, Xavante, que atendem a Embraer, a Base Aérea de Santa Cruz, para se melhorar a capacidade de rotas por ali e do PBN. Mencionou fases do voo em relação à capacidade PBN, que é a capacidade de performance. Disse que na saída se têm as RNAV 1 e RNP 1, e no voo de cruzeiro, normalmente a RNAV 5, e que trabalha-se agora para a RNV 2 e RNAV 4, mas o padrão é RNAV 5 em voo de cruzeiro.

Disse das aproximações RNAV 1 e RNP 1, e o RNP *Approach* para as aproximações finais algumas delas com BARO VENAV. Citou do trabalho em BR, RF, RJ e SP, com planejamento de implantação do PBN em todas as terminais de grande porte. Disse do planejamento inicial até 2019, depois a fase 2 e 3. Citou que o intervalo apresentado é baseado nas experiências de Recife, Brasília e agora com RJ e SP. Disse que com a experiência a adquirir não será necessário manter o intervalo de dois anos, talvez se decida encurtar. Disse de algumas macroatividades dentro do Plano de implementação. Que estão trabalhando Conceito de espaço aéreo, que é curso específico dentro do ICEA, que é formar oficiais para entender toda essa nova ciência do espaço aéreo, e que alguns militares começaram a fazer fora e trouxeram a experiência para o Brasil.

Brig **Candez** continuando citou a medição de performances, que deverá receber algumas perguntas sobre Plano de medição de performances, como se está medindo os benefícios propostos no plano de implementação. Citou como estão os benefícios que se espera atingir. Mostrou em seguida avaliação da segurança operacional, Processo de tomada de decisão colaborativa, sistemas automatizados de controle de tráfego aéreo, Normas e procedimentos, publicação de procedimentos de navegação aérea, este adiantado. Convidou para breve visita ao Instituto de Cartografia, em nova concepção. Citou que a mudança de mentalidade foi radical de dois anos atrás para cá.

Mencionou a capacitação, aprovação de aeronaves e operadores, monitoração pós-implantação e a parte de documentação. Disse e mostra no painel que iria explicar por que foi escolhido o polígono para trabalhar o PBN, as principais terminais, em um polígono de maior demanda. Passou ao Projeto Implementação da performance de navegação requerida nas fases de aproximação.

Mostrou na tela alguns procedimentos como Joinville e o procedimento antigo do Santos Dumont que tinha sobrevoou do centro do Rio, havia reclamação. Citou que foram estabelecidas novas trajetórias, procedimentos com descida contínua, com utilização menor de motor, e o avião quase não faz barulho ao sobrevoar a cidade. Disse do voo à baixa altura somente quando

necessário para o pouso seguro da aeronave, comenta os procedimentos novos e a redução de altitudes mínimas. Citou o RNP do RJ, e o RNP AR de Joinville que desde abril de 2013 que é o segundo do país.

Discorreu sobre o planejamento do DECEA para os anos vindouros, para 2014, 255 até 2018 mais 327 procedimentos com Baro VNAV. Citou o uso flexível do espaço aéreo, foi dito o benefício, a melhoria da coordenação civil e militar, redução das distâncias voadas por meio de uma estrutura de rotas, e que a ideia é que se consiga atravessar algumas áreas reservadas sem precisar contorná-las com gasto extra de combustível. Lembrou alguns usos flexíveis do espaço aéreo. Disse da implementação do gerenciamento de fluxo, das providências para maior eficiência na movimentação de tráfego visual. Citou que a apresentação em tela será distribuída aos participantes da Plenária.

Destacou a setorização da FIR Brasília. Citou das cartas dentro do PBN RJ e SP já foram desenvolvidas. Disse dos Recursos humanos, empreendimento voltado para a melhoria da performance em todas as áreas, citou para melhoria da qualidade na provisão dos serviços de navegação aérea. Disse de um programa de simulação e treinamento desenvolvido em São José dos Campos, que conseguiram integrar a simulação de Torre, APP e ACC, além da Defesa Aérea dentro do processo. Disse que estão com 2600 controladores passando pelas fases de simulação, que se estenderá até a Copa do Mundo. Por fim deixou celular para esclarecimentos: 21-9499-6391.

Brig Lourenço, Presidente do CNPAA, agradece exposição do Brig Candez e reafirmou que o Programa Sirius tem a ver com a segurança de voo, e que o DECEA e a comunidade aeronáutica têm desafios pela frente. Aproveitou e reforçou a convocação a participar, instando o Brig Candez de que forma os representantes de toda comunidade aeronáutica podem ter acesso e colaborar com os grupos de trabalho do Projeto.

Brig Candez, DECEA, reitera o telefone disponibilizado e também a página eletrônica do DECEA, no link reservado ao Projeto Sirius, onde haverá os telefones dos gerentes dos Grupos de trabalho.

Sr. **Sidney, Petrobras**, reitera que o Centro de Competência da Petrobras está participando ativamente das reuniões nesse Projeto conjunto em relação à Bacia de Campos e à Bacia de Santos.

Cmte **Jenkins, ABEAR**, citou que há anos as empresas de transporte aéreo regular se reúnem com o DECEA para discutir os assuntos que têm enfrentado no dia a dia, e que sempre pode contar com a ABEAR.

Brig Candez, DECEA, reforçou a atenção ao Projeto Sirius, citou a questão do atendimento às áreas FIS até o FL100. Disse que o DECEA necessita de uma solução técnica em estudo para atingir esse FL100. Disse que seriam bem-vindas as ideias para desenvolver esses projetos.

Cmte **Nogueira, ABAG**, citou a questão do consumo de combustível, comentou reuniões de alto nível havida com representante da ICAI e Itamaraty e SAC visando às ingentes medidas para redução de CO2 na atmosfera. Verificou na apresentação do DECEA que há providências em estudo para esse fim como rotas diretas etc. Indagou a questão dos ruídos próximo de aeroporto.

Brig Candez, DECEA, citou os trabalhos incluídos no PNBR, e a questão das aproximações das construções para junto dos aeroportos, que constituem obstáculos e estão presente nas discussões do Projeto.

9. Aviação OFFSHORE – Avaliação de voos noturnos em caráter de emergência (Sr. Sidney, Petrobras)

Sr. **Sidney, Petrobras**, citou das recomendações da Plenária anterior, para a aviação de petróleo, com duas delas praticamente solucionadas, uma pela Marinha do Brasil, a alteração dos helipontos, que só aguardam um FAX oriundo da DPC, que autoriza a retirada das placas de cima dos helipontos do Estado brasileiro, em função da recomendação que a Comissão sugeriu e o Comitê aprovou. Citou em relação à área para o Pré-Sal a partir de Jacarepaguá, que está se vendo a frequência de uma empresa aeronáutica para se fazer a coordenação, resolvida pelo DECEA.

Comentou uma situação trazida ao Comitê em 2010, que embora se discuta efetivamente não houve solução, citou, no reforço do painel, que estão com 126 mil horas de voo, com previsão de chegar a 170 helicópteros até 2016, estabelecendo então cerca de 270 pontos de pouso incluindo o Pré-Sal, além da operação Costa Leste.

Reiterou as situações de emergência que podem ocorrer, e em geral sobra para atenção da ANAC, situações que podem ocorrer a qualquer momento em alto mar, diz que diferente da situação de resgate aeromédico, ponto já equacionado. Citou que a plataforma de Petróleo não para, é 24 horas de faina.

Disse que um voo de madrugada de emergência necessita de primeiros contatos especiais com ANAC e órgãos da Aeronáutica, como não está na legislação. Instou para que se faça alteração na legislação para que tais obstáculos burocráticos em face da emergência não sejam necessários.

Exemplificou uma perda total de energia total em uma plataforma, contou deste último acidente em que precisaram contar com mergulhadores cedidos pela Marinha, que chegaram prontos, mas não puderam decolar. Citou que numa situação de emergência foi sugerido que o helicóptero decolasse e depois apresentasse as justificativas à ANAC, o que acha situação anômala à regularidade aeronáutica. Propõe debate à proposta para se chegar a uma legislação necessária para o assunto em tela, a exemplo do que se chegou a termo a solução para o resgate médico de emergência entre o pôr e o nascer do sol.

Cmte **Valter Pinto, Aeróleo**, disse não ser somente a operação em si, esclareceu que não há um braço do SAR para resgate noturno, diz não haver homologação para isso, que envolve a própria Marinha, a Força Aérea, a ANAC, que deve ser um trabalho conjunto e não, somente, se alterar uma legislação, para se ter resultados positivos e seguros.

Sr. **Sidney, Petrobras**, disse que com relação à Marinha e ANAC na relação com helipontos já houve tratamento da situação, já com relação ao SAR precisam continuar na luta por implementação.

Cmte **Fleury, OMNI Táxi-aéreo**, citou sua época de operar na Marinha, e que tinham parâmetros de adestramento, que a cada dois meses deveria fazer três pousos noturnos, e que isso poderia constar escrito em legislação, pois a empresa precisará formar pilotos nessa capacidade e mantê-los treinados.

Sr. **Sidney, Petrobras**, reiterou que a Petrobras opera através da RBAC 135 e cada tripulante independente de treinamento se vai executar um tipo de missão deve ter esse adestramento já previsto em legislação, e reitera que é, sim, preciso entrar a parte de treinamento.

Cmte **Fleury, OMNI Táxi-aéreo**, citou que possuem dez bases no Brasil e operam para a Petrobras o aeromédico, e comentou que a grande dificuldade que há é o treinamento noturno, que a lei prevê em 90 dias tem que fazer o voo noturno. Citou que uma coisa é pousar em um heliponto praticamente dentro da cidade, outra coisa é pousar em uma plataforma a 200 milhas, mar a dentro, em breu total, ou em um navio, o que é pior. Disse que a aeronave envolvida com aeromédico pode treinar a qualquer momento, mas mesmo aeronave com a especificidade

operativa é barrada para operação. Destacou que a questão não é fazer o voo noturno, e sim o treinamento ficar em condições.

Sr. **Sidney, Petrobras**, indaga a representante da ANAC, saber o que realmente está na legislação, mas se pudessem acrescentar o tema.

Sra. **Raquel, ANAC**, reiterou que irá verificar o assunto.

Sr. **Sidney, Petrobras**, responde indagação do Brig Lourenço, se o tem já havia sido abordado em reuniões anteriores, afirmando que foi posto em discussão em 2010, e de lá para cá vem recorrendo às pessoas para tentar avançar o tema.

Brig **Lourenço, Presidente do Comitê**, disse entender a seriedade da questão, e que mesmo que iniciativa do CENIPA motive à ANAC para que tenha uma atenção especial ao problema.

Sr. **Sidney** reparou que a solução também passa pela legislação do DECEA. Sugere uma recomendação por parte do CNPAA.

Brig **Lourenço, Presidente do Comitê**, sugeriu que se fala em Plenária uma convocação tanto para a ANAC quanto ao DECEA para que se inicie um trabalho em relação a essa atividade tão necessária. Entendeu acolhendo sugestão do Sr. Sidney que a própria Comissão *OFFSHORE*, a curto prazo, formalizasse uma proposta sólida para que, via Comitê, chegue à ANAC e ao DECEA, e diz que certamente o assunto será tratado com a urgência necessária..

Cmte **Aquino, SNETA**, citou que a legislação prevê 90 dias para treinamento, no mínimo, e que as empresas relacionadas a óleo e gás poderia determinar critério mais crítico.

Sr. **Sidney, Petrobras**, reparou que o treinamento é feito em menos tempo, que o problema não é decolar e sobrevoar o mar, a questão é o pouso na plataforma em alto mar, pois não recebem autorização.

Brig **Lourenço, Presidente do Comitê**, reitera que a formulação técnica a ser feita agora será importante, e iniciar postura para que inicie o processo para resolver a questão.

Sr. **Sidney, Petrobras**, concordou e que irá, em breve, encaminhar formulação para a coordenação do Comitê.

Cel **Azevedo, Secretário do Comitê**, reiterou que a Comissão *OFFSHORE* já conta com a ANAC e foi incluído o DECEA na 52ª Reunião, ou seja, além da aviação de helicópteros está com os membros previstos para chegarem a uma conclusão.

Brig **Lourenço, Presidente do Comitê**, reafirmou que se cumpriu toda a agenda do dia, e citou os itens abordados. Acrescentou que seria justa homenagem ao Cmte Jenkins e em pleno Comitê, dos 40 anos de dedicação, diariamente, a serviço da segurança de voo no Brasil.

Ten **Raquel, CENIPA**, leu texto alusivo à homenagem prestada ao Cmte Jenkins, fundador do CNPAA em 1982, e em sequência, foi lido extenso currículo de uma vida em prol da aviação e da segurança de voo, com a apresentação no telão de depoimentos de amigos e contemporâneos da aviação.

Brig **Lourenço, Presidente do Comitê**, convocou a esposa do homenageado Sra. Arlete para acompanhar na entrega ao homenageado da Medalha de Platina. Declarou que todas as reuniões do CNPAA em prol da segurança aérea no Brasil, o Cel Jenkins esteve na origem, na primeira convocação, e na criação do Comitê.

Cmte **Jenkins, ABEAR**, agradeceu a homenagem e reafirmou que dividia a homenagem com todos os presentes, pois no nosso tipo de trabalho, embora às vezes ele seja desenvolvido individualmente, só se solidifica e dá frutos quando existe o trabalho de equipe aplicando e aperfeiçoando as recomendações de segurança sugeridas, e ao CENIPA pela formação, suporte e parceria constante.

Brig **Lourenço, Presidente do Comitê**, encerra o dia de trabalhos, o homenageado Cel Jenkins recebe os cumprimentos de todos.

10. Exclusão de entidades – Webjet e Helivia

Cel **Azevedo, Secretário CNPAA**, deu início dos trabalhos do segundo dia, e propõe votação para exclusão da Webjet do CNPAA, uma vez que a companhia já não existe mais, consultado pessoal da GOL.

[VOTAÇÃO 5]

Conferiu 34 presentes e pergunta se há algum voto contra a exclusão da Webjet. Verificados os votos, por 34 votos a favor, nenhuma abstenção, a Webjet ficou considerada excluída do CNPAA.

[VOTAÇÃO 6]

Passou à segunda proposta de exclusão, a da Helivia Aerotáxi, que consta, dos registros da Secretaria do CNPAA, cinco faltas e com esta a sexta. Enviados e-mails e tentativas de contatos telefônicos sem resultados, citou o Art. 14 do CNPAA, que prevê, após ausência de duas sessões Plenárias consecutivas, ou três alternadas, como motivação para a exclusão da entidade.

Conferiu 35 presentes e pergunta se há algum voto contra a exclusão da Helivia Aerotáxi. Verificados os votos, por 35 votos a favor, nenhuma abstenção, a Helivia Aerotáxi ficou considerada excluída do CNPAA.

11. Aspectos relevantes do Anexo 19 (Cel Coimbra, CENIPA)

Cel **Azevedo, Secretário do Comitê**, passou a palavra ao Cel Coimbra que abordará os aspectos relevantes do Anexo 19.

Cel **Coimbra, CENIPA**, iniciou e teceu comentário sobre o Anexo 19, que se tornou efetivo em abril, e que passará aplicável em novembro de 2013, disse do impacto do Anexo nas atividades SIPAER. Citou o impacto com a saída do capítulo 8 da NSCA 3-13 que foi para o Anexo 19, e agora é o capítulo 5 desta, que é a parte de reportes voluntários e mandatórios, entre esses os reportes encaminhados ao SIPAER para iniciar os processos de investigação desde um incidente até um acidente aeronáutico. Elencou roteiro na tela com itens que abordará.

Comentou a *Hi Level Safety Conference* da ICAO, ocorrida em Montreal, em 2010, com 551 participantes, 32 organizações internacionais, e que o CENIPA, a ANAC e o DECEA estavam presentes. Citou que dentre os objetivos da conferência, considerou-se a criação de um novo Anexo dedicado exclusivamente ao *Safety Management*, relacionado ao SMS, que por fim saíram as recomendações, Documento 9935, em abril de 2010, já no final da Conferência da ICAO, uma vez que costumam sair após a Conferência. Citou que uma das recomendações que a ICAO deveria desenvolver um Anexo novo dedicado ao gerenciamento da segurança à responsabilidade e os processos.

Citou que assim surgiu o *Safety Management*, uma das ferramentas da ICAO na busca de especialistas no tema pelo mundo nos estados membros e organizações de aviação civil internacionais, e apresentam propostas para aquele problema. Citou que a ICAO enviou carta ao

Brasil solicitando indicação de nomes, com resposta até outubro de 2011, e que o CENIPA e foi aceito. Disse de países que fazem parte Brasil, Argentina, mais a IATA, IFALPA, citou que inclusive fabricantes participam, como a BOEING, defendendo seus interesses. Disse que brigam para que saia documento da ICAO que regule a aviação civil internacional.

Destacou que dividiram em quatro Grupos e por subgrupos de maneira chamada termo de referência. Disse que para o Anexo 19 tomaram os Anexos 1, 6, 8, 11, 13 e 14, que foi retirado tudo que se refere ao SMS, de certa forma, pegaram desses Anexos e colaram no Anexo 19, com algumas poucas modificações. Mencionou que o Anexo 19 já está efetivo, aplicável em 2019, mas que a ICAO já reconhece que necessita mudanças, e já visualizam um novo Anexo 19 a ser disponibilizado em 2016.

Disse que o Painel foi dividido em subgrupos, e que o CENIPA junto com a ANAC, com participantes do Brasil, como no Subgrupo 1, Provisões para o *State Safety Program*, com representantes da ASOCEA e ANAC, o Subgrupo 2, Desenvolvimento de Provisões para o SMS, e o Subgrupo 3, Desenvolvimento de Provisões para um Plano de Resposta à Emergência, e o Subgrupo 4, do qual o CENIPA faz parte, Desenvolvimento de Provisões para Coleta, Análise e Proteção das Informações relacionadas à aviação de maneira geral, e específico voltado para a prevenção de acidentes aeronáuticos, e estão o CENIPA e a ANAC.

Cel Coimbra, CENIPA, continuando citou a primeira Reunião em novembro de 2011, em Montreal, na ICAO, a segunda em fevereiro de 2012, também na ICAO, e mais outras reuniões e uma série de teleconferências, algumas envolvendo o Subgrupo 4, e algumas outras para que houvesse interação para troca de informações, pois sugestão posta do Subgrupo 4 pode impactar o Subgrupo 1 que trabalha com Definições, por exemplo. Disse da comunicação de Propostas, reuniam-se numa sala, e preparavam a reunião seguinte para fevereiro de 2012. Citou uma das ideias que foi a retirada quase total do Capítulo 8 do Anexo 13 e colocando no Anexo 19. Disse da preocupação da chamada Comunidade de Investigação Internacional, que foi o sistema de reporte, em especial, o mandatário.

Destacou discussão do dia anterior sobre risco crítico, incidente grave, e disse se há uma ocorrência e chegam lá horas depois, podem-se perder evidências importantíssimas, para o processo, e talvez não se gere toda a prevenção a partir daquela investigação. Explicou mais se o CENIPA receber uma ocorrência uma semana depois, talvez não resolva mais, pode terem retirado o avião do lugar, tripulação voltado a voar etc. Citou que eles propuseram o recorte do *Attachment F* ao Anexo 13 e colagem no Anexo 19. Comentou que esse fala da Coleta, da Análise e Proteção da Informação, muito relacionada às atividades desenvolvidas pelo CENIPA. Citou que se fala da independência das organizações que investigam acidentes aeronáuticos, que houve discussões, *working-papers*, e que conseguiram pontos positivos para a comunidade da aviação. Disse de *working-papers* produzidos pelo CENIPA que fala sobre provisões importantes do Anexo 13 estão no Capítulo 8, já comentado, que cita que um dos objetivos do Anexo 19 e para que não haja diversas Provisões nos Anexos tratando de mesmo assunto.

Disse que a ideia é tirar a diversidade e, no Anexo 19, comunicar com todo mundo. Citou que certas Provisões são importantes, como está no Anexo 11, assunto de tráfego aéreo, por exemplo, mesmo que sejam publicados no Anexo 19, e que, no caso a preocupação é com o Anexo 13. Disse que foi comentado nesse *working paper* que a autoridade que investiga acidentes e incidentes aeronáuticos ser informada de modo rápido e eficiente possível de uma ocorrência. Disse que no caso do Brasil, seguindo a Norma 3-13, que isso merece investigação profunda, e que vai ter impacto positivo na prevenção de acidentes, não só no Brasil, como no exterior.

Citou que no Capítulo 8 que virou Cap 5 do Anexo 19 fala do Data Base, que comentava no 13 que muitas recomendações de segurança de voo são produzidas não só no Brasil, no próprio NTSB, BEA, retiram do Data Base, fazem estudo, levantam tendências, e a partir de então fazem recomendações de segurança de voo, estudo, e citou que isso saindo talvez tivesse impacto nas atividades de prevenção. Comentou que o NTSB, o BEA, o CENIPA publicam estudos de segurança de voo, promovem recomendações, em função de informações existentes no Data Base, comentou de proposta que o Capítulo 8 deveria ser mantido no Anexo 13, porque a principal referência que o CENIPA apoiou o desenvolvimento da NSCA 3-13, que foi o Anexo 13.

Citou que para investigação de acidentes e incidentes encontra-se no Anexo 11, Anexo 8, Anexo 13, e assim por diante. Citou que o que baliza é o Anexo 13.

Comentou sobre o *working paper* 20 que faz a importância da organização que trata de investigação de acidentes aeronáuticos, para que seja setor independente, para que não haja pressão política, e que isso já estava no Anexo 13, em especial da autoridade da aviação civil, e que o importante é gerar prevenção sem injunções. Disse da mudança do *Attachment F*, modelo do *State Safety Program*, que foi tirado do Anexo 13 e colocado no Anexo 19, e que só nessa parte que cita a independência da organização que trata de investigação de acidente aeronáutico. Citou que houve um *contra-working paper* produzido por um argentino, e diz que todos tiveram acesso aos *working papers* para se prepararem para reunião que aconteceria em fevereiro de 2012, que ele colocou que o Anexo fala unicamente para os Estados, quando no próprio Anexo 19, capítulos 2 e 4, põe algo para os provedores, e que ele disse que na Convenção de Chicago diz que o Estado tem soberania para gerenciar atividade da aviação civil, que não é verdadeiro, que ele tem soberania sobre o espaço aéreo.

Citou que teve acesso ao *working paper* antes, fez consultas, e foi fácil argumentar e conseguir avanços para a comunidade de investigação internacional. Citou que a reunião foi de alto nível. Citou o *working paper* com o BEA alinhado ao do CENIPA falando da importância de quem investiga acidente aeronáutico, e o *working paper* do FAA, alinhada com FAA, e tudo do interesse com a comunidade de aviação. Mostrou o *paper* do BEA falando da importância da independência para quem investiga seja acidente ou incidente aeronáutico. Citou que saiu um *working paper* produzido pelo secretariado da ICAO também quanto à importância da independência. Diz que receberam carta da ICAO para responder, para comentar sobre o modelo do Anexo 19 e as mudanças propostas nos Anexos 1, 6, 8, 11, 13 e 14, volume 1, para chegar até a ICAO até 2012. Citou que a preocupação qual seria o impacto nas previsões do Anexo 13, deixando a nossa opinião como país, não como CENIPA. Citou que pela primeira vez a resposta foi única, que quando chega um *state letter* de interesse para a aviação civil, e cada um fazia sua resposta.

Disse que pela primeira vez sentaram CENIPA, ANAC, DECEA, cada um com comentários relacionados aos Anexos diretamente relacionados com suas atividades, que a ANAC tem interesse com o Anexo 13, ainda mais que o DECEA. Citou que o CENIPA tem ligação com o Anexo 11, apesar de a bíblia ser o Anexo 13. Disse que foram colocadas as propostas do CENIPA, para que CENIPA, ANAC, DECEA, fizessem seus comentários, e que finalmente saiu a resposta, *state letter*, saíram alguns comentários. Citou dentre eles que a ICAO colocou o *safety management* para criar o Anexo 19.

Comentou que há outras ferramentas de trabalho que a ICAO utiliza, com outros grupos de trabalho para tratar de temas direta ou indiretamente relacionados aos Anexo 19. Exemplificou com o *safety information protection task force*, na qual o Ten Cel Volkmer esteve, e que os objetivos desse grupo era o de apresentar propostas para provisões, voltadas à coleta, análise e proteção da informação, não só de maneira geral, mas aquelas decorrentes de investigações no caso do SIPAER. Disse, ou seja, que estava havendo duplicação de esforços, e que na resposta *state letter* houve registro de que várias pessoas trabalhando têm impacto no trabalho da outra. Reparou que no final, da redundância, duplicação de esforços. Citou que a resposta comenta que foram feitas pelas três autoridades de aviação do país, e que foi colocado na resposta sugestão que com a retirada do Anexo 13, tem algo escrito sobre a independência de quem investiga acidentes aeronáuticos. Mencionou sugestão colocada que no capítulo 5 do Anexo 19 fala de sistema de reportes, mandatário e voluntário, e que colocaram uma nota no Anexo 19, que a autoridade de investigação tem que ter acesso a esse sistema de reporte, diz que no Brasil é administrado pelo CENIPA, e que a ICAO tem aproximadamente 200 países.

Disse que esse sistema pode ser administrado pelo CENIPA ou pelo DECEA, mas que o CENIPA tem que ter acesso a esse sistema de reportes, dentre as vantagens para que se tenha possibilidade de escalar um time na hora que tenha ocorrência para uma ação inicial. Citou que em cima disso fizeram proposta que a autoridade que faz investigação tenha acesso ao *data base*, citou exemplo se o *data base* for gerenciado pela autoridade da aviação civil, que a autoridade de investigação tenha acesso ao *data base* e vice versa. Citou importância relacionada

ao *attachment Echo* é a sua retirada, lembrou que o *attachment Echo* do Anexo 13, fala de proteção da informação, tema comum, e que haverá apresentação de Projeto de lei relativo ao tema.

Cel **Coimbra, CENIPA**, seguiu mencionando que o tema não só ocorre no Brasil, disse de evento que o Cel Raul participou na Grécia, em que o pessoal de lá usou investigação de um evento para punir utilizando ferramentas do SIPAER. Disse que foram colocadas várias razões para isso, e a mais importante, diz que a proteção da informação de uma investigação, que em certos momentos precisa ser bem protegida. Mencionou que não dá para proteger todas as informações no mesmo nível de proteção. Citou que em vez de recortar e colar no *Attachment Echo* fosse um copia e cola, como ocorreu, para se trabalhar separadamente esses dois *attachments* e mesmo elevem de nível no Anexo 13, tornando mais mandatário, ou sejam que tenham que cumprir.

Citou não aprofundar no Anexo 19, que pode caber muito à ANAC, ao DECEA, e pouco ao CENIPA, em especial, em relação à parte de reportes voluntários, e a parte de prevenção que é foco do Anexo 19. Mencionou que, para *state letter* com respostas, estão em coordenação com ANAC e DECEA para fazerem resposta única do Brasil, que é o país falando a mesma língua. Mostrou como foi o recorte e a cola do Capítulo 8 para o Anexo 19, e o *attachment Echo* foi feito cópia e colagem. Destacou que o *attachment B* foi duplicado, antes fora retirado do Anexo 13. Lê que a Comissão de Navegação Aérea da ICAO já aprovou o Anexo 19, já está efetivo, pode ser aplicado a partir de novembro de 2013. Comentou sobre os objetivos, aquelas relacionadas ao gerenciamento de segurança.

Repasseu os capítulos do Anexo 19. Citou que o Capítulo 1 traz as definições, e quem trabalhou na NSCA 3-13 já têm as definições de incidente, acidente, incidente grave, que atualiza o que está na NSCA 3-13. Diz que o Capítulo 2 fala de aplicabilidade, a quem é aplicável esse Anexo. No Capítulo 3 fala sobre as responsabilidades do Estado, e dentre essas o *State Safety Program*, e, à frente, diz que se verá como o SIPAER se insere neste Capítulo. Citou que o Capítulo 4 fala do SMS, e que o Capítulo 5 fala sobre o *Safety Data Collection Analysis Exchange*, que poucos falam da coleta, e citou quem vai gerenciar aquele sistema de reporte trazendo para a realidade daqui e o CENIPA vai ter acesso. Disse que hoje está com o CENIPA, mas que à frente pode passar para o DECEA ou ANAC, citando, por exemplo, que o CENIPA vai ter acesso como está previsto no Anexo 19.

Comentou que fala da análise, e que fizeram proposta para que a autoridade que faz investigação tivesse acesso ao banco de dados, que por enquanto não entrou, e se está trabalhando nisso. Citou o *attachment B* que é o da Proteção, que é o copia cola do *attachment E*. Adiantou que na próxima versão do Anexo 19, em 2016, haverá grandes modificações, em especial, no *attachment B*, a Proteção de informações no próprio Capítulo 5.

Falou, a seguir, do *State Safety Program* do Capítulo 3, Responsabilidade do Estado, que colocou que tem que haver provisões, no *State Safety Program*, programa de estado relacionado à investigação e cita Na operação do SST o Estado mantém a dependência da organização que investiga o acidente, e as demais organizações do Estado, e diz que o CENIPA se orgulha de fazer parte para manter esse item. Citou que o *attachment B* fala da proteção da informação, que já sofre mudanças para a próxima versão, e que o CENIPA deve ser chamado a participar nas mudanças do *attachment E* do Anexo 13, e que terá mudanças para que fique específico em relação a informações de investigação. Mencionou que esse foi o objetivo para que todos verificassem o impacto do Anexo 19 nas atividades desenvolvidas pelo SIPAER.

Sr. **Sidney, Petrobras**, pede esclarecimento, diz que estão acompanhando a Lei do SIPAER no Congresso, que em outubro saiu da Câmara, foi aprovada, recentemente soube que sofreu alteração significativa, que foi negociada com o Comando da Aeronáutica, indaga como estão as relações do que está acontecendo que vão ter impacto na Lei do SIPAER que está sendo renovada agora.

Cel **Coimbra, CENIPA**, disse que as informações do Anexo 19 provoca troca de conversas com aqueles que acompanham a tramitação do Projeto do SIPAER, diz confessar não ter os detalhes, mas que depois o Ten Cel Gomes da Silva vai se aprofundar. Citou que o que

tiver impacto na legislação brasileira e troca ideias com o pessoal, pois sabem que a legislação nova da ICAO, que, ou devem seguir, ou deverá ter impacto na legislação brasileira.

Cel Azevedo, Secretário do Comitê, citou que há duas semanas estiveram com o assessor do relator, senador que cuida do trâmite, e que isso será aprofundado a seguir, que isso tem impacto na Lei de acesso à informação, e que os pedidos de acesso a relatórios, *voice recorder* etc., será comentado sobre isso, e com relação entre as duas coisas, e que não se sabe como isso irá se encaminhar no Senado. Disse que demonstraram preocupação com essas questões, que o poder judiciário fez duas visitas ao CENIPA, com assessoria parlamentar e os juizes que estão na Escola de Magistratura, ingressando na carreira, que demonstraram preocupação para não haver problema com a fonte SIPAER. Disse que o poder judiciário tem necessidade de obtenção de dados para seus julgamentos, comentou como foi dito que a lei não é perfeita, citou que o ideal é avançar naquilo que é possível, que será difícil manter essas informações isoladas do mundo civil. Disse da conversa com Assessor parlamentar, foi mostrado a ele a necessidade dessa proteção, com ganhos na área do SIPAER, e o que não for possível, por exemplo, numa ação judicial, que, pelo menos, se assegure na legislação que essa ocorra sob sigredo de justiça. Reiterou que se o juiz houver por bem solicitar informações irá recebê-las, mas que naquele momento tais informações corram sob o sigilo de justiça. Citou que saíram de lá com essa garantia. Disse que a seguir o Ten Cel Gomes da Silva irá explanar o assunto com mais detalhes.

Cmte Maurício Pontes, GRU Airport, congratula-se com o Cel Coimbra pelo trabalho e reitera que a investigação do SIPAER é apenas diferente, que não se pode fazer juízo de valor, que no próprio corpo do Anexo 13 menciona que tem que haver o balanço ideal entre o interesse social, da justiça e o interesse da investigação. Indaga ao Cel Coimbra que mencionou o *attachment B* na próxima versão em 2016 na atualização do Anexo 19 deve já sofrer robustas modificações, indaga em que direção, se na direção de proteger mais, ou de amadurecer essa proteção.

Cel Coimbra, CENIPA, citou que hoje querem manter o mesmo nível de proteção, por exemplo, de reporte, mandatário e voluntário, e que se sabe ser impossível. Citou as informações enviadas automaticamente do avião, Boeing, por exemplo, quando faz um voo de Guarulhos para Paris, do CENIPA recebe as informações em tempo real, e querem proteger esse tipo de informação, e crê que eles possuem argumentos pertinentes para proteger esse tipo de informação. Citou tema polêmico discutido no Grupo, por exemplo, uso de câmera na cabine da aeronave, que registrará se o piloto cometeu um erro que será usado mais tarde contra ele.

12. Aspectos relevantes do Projeto de Lei 102 (Ten Cel Gomes da Silva)

Ten Cel Gomes da Silva, CENIPA, agradece a palavra, e enfatiza que a palavra é muito cara à prestação da segurança de voo, a informação. Citou que desde o início do Comitê, há 30 anos, partia do princípio para que a atividade de prevenção de acidentes ocorra com sucesso precisa obviamente do fluxo da informação. Diz quer a informação surja pelos métodos investigativos, reativos, quer seja através de métodos proativos, e até preditivos, através dos reportes voluntários. Citou um questionamento do Sr. Sidney, da Petrobras, um tanto comum entre todos, e o Brig Lourenço entendeu ser da máxima importância trazer à luz do Comitê esse assunto. Citou que sua função é trazer os fatos com a máxima isenção.

Discorreu que entrou na atividade em 1998, quando foi aluno do estimado Cmte Jenkins, 15 anos de atividade, com intervalo de 6 anos, na área da investigação e progressão, e agora no CENIPA diz estar trabalhando com assuntos significativos para a comunidade, um deles a proteção da informação. Reiterou que para falar desse assunto teve que fragmentar a temática. Disse que o primeiro objetivo a tramitação do PL 102 de 2012, sob a ótica da proteção da informação. Citou que fez uma cronologia dos fatos considerando que os membros do Comitê têm bom entendimento do tema. Citou a frase do juiz federal Marcelo Honorato "A informação é o bem tutelar de maior valor para o SIPAER".

Disse que a frase tem significado importante, independente do método, é através da informação que irá trabalhar. Reiterou que o juiz Honorato, foi na origem oficial-aviador, e que é oficial de segurança de voo, e prestou concurso para a magistratura, por isso tem sensibilidade para o assunto. Citou que um dos desafios é sensibilizar as autoridades e o público que está além das fileiras da comunidade de aviação. Disse da importância dessa linha do tempo, para se ter ideia de como está a tramitação do Projeto de Lei no Senado. Citou que infelizmente houve o acidente de dezembro de 2006, que após houve inúmeras consequências quando então em abril de 2007 foi instituída uma Comissão Parlamentar de Inquérito tanto na Câmara como no Senado Federal. Comentou que em política das Casas quando o assunto é de relevância criam-se Comissões mistas e que com o PL 102 foi o contrário. Disse que foi criada uma Comissão em cada uma das Casas. Citou que é natural quando ocorra um acidente todos querem saber de explicações para o acontecimento, e que surgiu essa CPI e que têm os representantes legítimos do povo que estão lá para decidir e emitir opinião de algo que tem muito pouco ou nenhum conhecimento.

Citou que no transcorrer da Comissão houve o acidente da TAM. Disse imaginar a tensão de servir no CENIPA nesse período. Lembrou que ao entrar no Google aparece a foto do Brig Kersul emocionado quando teve que apresentar o *Voice Recorder* do evento na Câmara dos Deputados, e comentou que tudo aquilo que se precisa guardar de importante acabou escancarado. Citou que a própria autoria dessa Comissão da Lei é dessa Comissão Parlamentar, e que na Câmara foi numerado como PL 2453, daí ser mais familiarizado esse número, pelo tempo que está tramitando, do que o atual. Comentou que na época do Projeto original, com o Brig Kersul, um grupo de especialistas participou de debates junto à Comissão Parlamentar.

Destacou que em novembro de 2007 o Projeto de Lei surgiu como uma proposta da CPI. Explicou que se um Projeto sai de uma Comissão temporária ela deve passar por uma Comissão de mérito e de admissibilidade que vão julgar cada aspecto e, por fim, ser submetido Plenário. Explicou como estamos em sistema legislativo bicameral, depois que passa pela Casa iniciadora tem que ir para a Casa revisora, e como nasceu na Câmara teve também que ir para o Senado. Diz que dentro de toda essa tramitação, em novembro de 2011, foi sancionada então a Lei de acesso à informação, e que teve reflexo também no Projeto de Lei de interesse para a aviação. Citou que em outubro de 2012 esse Projeto foi votado em Plenário na Câmara dos Deputados e foi transferido para outra Casa que é o Senado pelo processo legislativo, e nesse caso foi renumerado como PL 102. Mencionou que tramita dentro do Senado, e que a primeira Comissão que irá passar é a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, e diz que nessa Comissão o PL 102 sofreu o primeiro Substitutivo através do Senado José Pimentel, do PT, do Ceará, agora em abril de 2013.

Reparou que esse é o andamento para se ter um esboço de como tramita o PL 102. Diz que a seguir haverá slides para visualizar o andamento, propriamente dito, no intervalo de tempo em que a Proposta foi lançada pela CPI e seguiu para votação na Câmara. Comentou que o foco do Projeto, quando todos os profissionais estavam presentes, inclusive alinhado com que o Cel Coimbra falou sobre o SMS, era essencialmente os três focos, A independência da investigação SIPAER e sua competência, o sigilo profissional e a proteção das fontes de informação, e o acesso aos destroços da aeronave sinistrada. Citou que no conteúdo original tinha um quarto propósito, que falava sobre infrações, não direcionadas à pessoa, mas para empresas que não estivessem comprometidas. Diz que, pelo que soube, tal assunto foi retirado na íntegra, uma vez que nos debates entre CENIPA, ANAC, e foi criada à época a SAC MD, e que, então, entendeu-se que infração não seria de competência de uma autoridade de investigação, e sim de um órgão regulador, e a condução do assunto seria da parte da ANAC.

Disse que o foco do Projeto continuou seguindo. Citou que outras coisas seriam também importantes, como as fontes SIPAER, ou seja, gravações e conversas nas dependências do controle de tráfego aéreo, e suas transcrições, gravações e conversas na cabine de pilotagem, dados do sistema de notificação voluntária, gravações e comunicações entre aeronave e órgãos de controle, gravações de dados de voo, dados dos sistemas manuais de coletas, e demais registros da atividade SIPAER, e alinhado com a Norma que agora em vigor, a NSCA 3-13, onde se lê Registro de ação inicial e Registro de ação preliminar. Citou que naquela época já se utilizavam esses tipos de denominação. Disse que teceria comentários, citando que o Brig

Lourenço preferiu trazer o assunto para a Plenária, e foi porque na primeira Plenária no ano de 2008, o Deputado Aldo Rebelo veio ao CENIPA e participou e consta em ATA, e diz que ele se referiu como o primeiro relator do assunto.

Recordou que a Proposição foi apresentada em novembro de 2007, e que só foi aprovada em novembro de 2009, ou seja, 2 anos depois, citou que não havia muito consenso e que, por isso, sofreu algumas alterações. Citou que o Dep Aldo Rebelo, quando aconteciam debates, e citou a característica do Congresso, como sendo a Casa do povo, e quando o povo leva seus anseios ele ouve de todos, e como as coisas caminhavam para um lado, com grupos adversos não estivessem entrando em consonância, o deputado citou que o tema era importante para a comunidade da aviação, mas que sendo político deveria aguardar um consenso. Disse da questão da infração, foco do Projeto, foi substituído, que depois passou pela Comissão de Viação e Transportes, reiterou que o Projeto foi votado por unanimidade, e que no trâmite passou pela CCJ, também aprovado por unanimidade, e que ainda ficou por mais de um ano para ser votado em Plenário, demorou um pouco até que foi feita a Redação final.

Ten Cel **Gomes da Silva, CENIPA**, seguiu comentando sobre o Substitutivo que foi apresentado ao Senado, e foi votado Substitutivo que altera três aspectos. Disse que hoje se encontra pelo trâmite na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, e que o pessoal da Consultoria legislativa fez convite ao CENIPA e queriam conhecer posicionamentos como os do Cel Azevedo. Mencionou os próximos passos da tramitação, que tem que ser votado, Relatório, depois ser votado em Plenário, e que, como teve Substitutivo, o Projeto vai ter que ser enviado ao Senado para nova votação. Citou que a possibilidade de rejeição desse Substitutivo, e que pode não dar certo, entenderem não ser temática importante, e não votarem pela aprovação. Disse dos três pontos de alterações do Projeto. Disse que o primeiro ponto após aprovação era proposta que fosse criada uma Lei do SIPAER, e que entendeu o legislador não ser necessário criar uma lei, porque o SIPAER já é previsto no CBA, entre os Artigos 86 e 93.

Destacou que em virtude da Lei que dispõe sobre elaboração, redação, alteração e consolidação um mesmo assunto não pode ser disciplinado por mais de uma lei. Disse que na verdade pegou-se todo o texto, sem alterar, para incluir no Capítulo 3, que dispõe sobre SIPAER que fala sobre aquela temática envolvida, que entendem como uma Emenda de Redação, não se mexe no mérito, apenas da burocracia legislativa. Citou ponto de mérito, e lembrou que existem 7 fontes SIPAER, e se mantêm, diz que entretanto as fontes 1 e 2 que falam em gravações de conversas do controle e as gravações da cabine de pilotagem e suas transcrições, elas antes do texto aprovado na Câmara, trazia a seguinte observação: "Parágrafo segundo. Em obediência ao Princípio de que ninguém será obrigado a produzir provas contra si, e ao Princípio de confiança, não terá qualquer valor probatório as fontes constantes dos incisos 1, 2 e 3 e será vedada a sua participação, ainda que houver participação em inquérito ou processo judicial ou administrativo.

Citou o segundo ponto que alterou o PL, a mudança feita que suprimiram esses itens 1 e 2 que continuam fontes SIPAER, porém que poderão ser anexados em processo judicial. Diz do terceiro ponto, que pode ser de mérito ou pode ser relacionado à emenda de redação. Reiterou que vai ser modificado o CBA, e quando começa o Artigo 86 e Artigo 88, que trata de toda informação prestada ao SIPAER será esta, e seu exclusivo uso para fins de prevenção, espontânea e baseada na garantia legal, assegurado o sigilo. Citou que o parlamentar entendeu que a frase seria desnecessária até mesmo porque a informação voluntária já está protegida no parágrafo anterior, que foi retirado isso, que então onde está 'para fins de prevenção'. Citou que essas foram as três mudanças que aconteceram, Comentou que não basta só acompanhar o processo no Legislativo, diz que é preciso trabalhar num processo quase de convencimento, diz que o CENIPA tem tentado isso desde de 2007 sem sucesso.

Disse que quando se fala de informação na comunidade aeronáutica é fácil o entendimento, porém ao tratar do assunto com um juiz que quer ter acesso ao material factual de uma ocorrência aeronáutica, diz que alguns juristas entendem ser inconstitucional ter o militar acesso a um material factual. Disse das estratégias do CENIPA, e citando slide anterior, registro do Juiz Honorato, diz que, em conjunto com o CENIPA, tem desenvolvido curso voltado exatamente para juizes, que é um dos segmentos que vão utilizar essa informação, diz, de forma errada ou não. Citou a fonte da *Aviation News International*, publicado do curso do CENIPA,

trabalho já na terceira edição, trabalho paciente, pois no poder judiciário se hoje está um juiz amanhã pode não ser o mesmo, e reitera trabalho incessante para tentar sensibilizar o grupo de magistrados. Citou que hoje no Brasil não há um diploma legal que proteja tudo isso que está em tramitação no poder judiciário.

Reparou que a revista Conexão SIPAER, mostra específico exemplar de setembro de 2012, que fala sobre Artigos doutrinários, e o primeiro artigo é justamente do juiz Marcelo Honorato, que é uma maneira de atingir aqueles que não participaram dos cursos levando conhecimento. Citou que para os juizes é importante saber quais jurisprudências, ações que foram tomadas. Disse que já houve situações em que juizes fizeram solicitações ao CENIPA de investigações em curso, e não obterem nada, e recebem carta educada do CENIPA informando que não vai poder obter a informação porque existe jurisprudência. Citou intervenção do Cel Coimbra, diz que este debate não nasceu agora, citou histórico, do *Safety Information Task Force*, disse que começou depois que a Comissão de Navegação Aérea que participou em Montreal, de criar um grupo de discussão só para se saber o que fazer para proteger.

Citou que a ICAO na maioria dos documentos recomenda, que os verbos utilizados são sempre de recomendações e sugestões, nada mandatório, porque a ICAO reconhece que os Estados possuem autonomia jurídica. Reiterou que criar um marco jurídico para falar deste assunto pode criar dificuldades, diz que, porém o próprio RASG, *Regional Aviation Safety Group*, diz que exatamente estabelecido na Pan American que têm tentado coordenar esse tipo de assunto. Houve um seminário para debater sobre isto "Um marco jurídico". Citou que esse seminário que aconteceu, exatamente ficou focado mais no Anexo 19, ou seja, mais voltado à proteção dos relatos voluntários. Destacou que originou do começo do seminário uma das preocupações sobre o Anexo 13 e liberação de gravadores de voo e que isso não é foco da reunião, dos primeiros questionamentos no evento que houve em Lima.

Reparou que eles entendem de uma dificuldade de algo improvável de se conseguir dentro dessa ordem mundial, alguém impedir que um dos poderes de um Estado não tenha acesso a uma informação. Citou que foi apresentada a lei espanhola que, inclusive, há o texto consolidado deles, e que há o link disponibilizado para leitura após o encontro. Disse que deixa inclusive brechas dentro de uma lei entendida como boa. Citou que o Brasil está na vanguarda desse assunto, que sofreu com dois acidentes que mobilizou, e que escancarou informações preservadas até então, e que no evento o Brasil foi citado como referência de um projeto que caminha bem. Diz que hoje na América Latina não há nenhum país que tem uma legislação federal que ampare a investigação, a informação, ainda que seja de caráter voluntário.

Comentou que o evento era de 5 dias e que aumentaram em um dia para que o CENIPA apresentasse o Projeto de lei brasileiro. Citou que quando eles viram que dentro do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados se impede a gravação das fontes de CVR e das comunicações entre os órgãos de controle de tráfego aéreo, os presentes em maioria eram assessores jurídicos de diversos órgãos, e ficaram surpresos com a aprovação no Brasil, porque dentro do país deles, Argentina, Guatemala, entre outros, nesses países seria inconstitucional. Disse por fim que para quem quiser acompanhar a matéria no site da Câmara dos Deputados tem todo esse histórico que acabou de apresentar, bem mais detalhado. Disse que há um Link que tem o Projeto aprovado na Câmara e tem o Projeto original de 2007. Deixou em aberto para mais esclarecimentos sobre o assunto, no que for possível.

Cel Azevedo, Secretário do Comitê, citou que a informação voluntária tem boa proteção com esse Projeto de lei e que diante disso na NSCA 3-13, foram mudados os termos relatórios para registros, e que esses registros a princípio não serão reduzidos a termo, ou seja, não irão existir no mundo fático de informações possíveis, apontamentos que poderão entrar nos relatórios. Citou que está no CENIPA há 3 meses e já viu tramitando no CENIPA 3 ou 4 pedidos de juizes de relatórios de investigação, e todos negados, e os juizes compreenderam que o que terão de dados será o constante dos relatórios finais e publicados no site do CENIPA posteriormente, e que isso traz grande confiabilidade na segurança de voo.

Disse do evento que compareceu o Senador Tasques, que indagou se a Lei estaria boa para a Aeronáutica, e que concluíram que o que estava dentro da Lei era o politicamente possível, que seria aceito pelo parlamento e pelas autoridades constituídas. Citou que nas visitas de

magistrados, nos cursos, observou-se que a posição de alguns juizes, que acham inadmissível, o poder judiciário não ter acesso às informações seja ela quais forem. Reiterou a necessidade de buscar um termo de equilíbrio, que se quiserem endurecer demais talvez não se consiga nada, porque o juiz dentro da constitucionalidade pode conseguir tudo e afastar tudo.

Ten Cel **Gomes da Silva, CENIPA**, agradece a palavra, e enfatiza que a palavra é muito cara à prestação da segurança de voo, a informação. Citou que desde o início do Comitê, há 30 anos, partia do princípio para que a atividade de prevenção de acidentes ocorra com sucesso precisa obviamente do fluxo da informação. Diz quer a informação surja pelos métodos investigativos, reativos, quer através de métodos proativos, e até preditivos, através dos reportes voluntários.

Citou um questionamento do Sr. Sidney, da Petrobras, um tanto comum entre todos, e o Brig Lourenço entendeu ser da máxima importância trazer à luz do Comitê esse assunto. Citou que sua função é trazer os fatos com a máxima isenção. Discorreu que entrou na atividade em 1998, quando foi aluno do estimado Cmte Jenkins, 15 anos de atividade, com intervalo de 6 anos, na área da investigação e progressão, e agora no CENIPA disse estar trabalhando com assuntos significativos para a comunidade, um deles a proteção da informação.

Reiterou que para falar desse assunto teve que fragmentar a temática. Diz que o primeiro objetivo a tramitação do PL 102 de 2012, sob a ótica da proteção da informação. Citou que fez uma cronologia dos fatos considerando que os membros do Comitê têm bom entendimento do tema. Citou a frase do juiz federal Marcelo Honorato "A informação é o bem tutelar de maior valor para o SIPAER". Diz que a frase tem significado importante, independente do método, é através da informação que irá trabalhar. Reiterou que o juiz Honorato, foi na origem oficial-aviador e prestou concurso para a magistratura, por isso tem sensibilidade para o assunto.

Citou que um dos desafios é sensibilizar as autoridades e o público que está além das fileiras da comunidade de aviação. Disse da importância dessa linha do tempo, para se ter ideia de como está a tramitação do Projeto de Lei no Senado.

Cel **Azevedo, Secretário do Comitê**, abre espaço aos debates.

Cmte **Licati, da ABRAPAC**, informou que pela manhã esteve na Câmara dos Deputados onde esteve a abertura da Subcomissão de aviação civil instalada, e que terá 3 objetivos, primeiro tratar da segurança de voo e qualidade dos serviços prestados, e direito do consumidor. Observou que da parte de segurança de voo há necessidade de repassar elementos aos parlamentares para que eles possam avançar. Citou que muitos não entendem, informou que o Dep Raul Lima que está à frente é piloto privado, tem algum conhecimento, sabe o que é ICAO, mas diz que precisa dar subsídios aos parlamentares para que possam mudar o que precisar.

[SUGESTÃO]

Disse que é oportunidade e abertura para discussões na Câmara dos Deputados, e incita a todos participarem. Citou conversa com o Prof Maurício para que, como sugestão, se abra o tema para as universidades, para que os alunos comecem a participar da política, como se forma uma lei, e que deem opiniões para se ter uma aviação melhor, que está sendo mantida uma lista de palestrantes e convidados.

Cmte **Augusto Nunes, Azul**, comentou que a indústria aeronáutica avançou muito a fim de se obter informações relevantes à segurança através de um compromisso, quase uma garantia, que a geração dessas informações seriam tratadas de forma justa ou máxima confidencialidade, diz que por isso tornou possível acontecerem os programas FOQA, LOSA, sistemas de relatórios, até o *voice recorder* a bordo de aeronaves.

Citou que foi prometido uma série de protocolos para garantir que essas informações fossem tratadas de forma ética e confidencial, e que, a partir do momento que não se consegue mais honrar essas garantias, citou que essas garantias foram propostas por pessoas da indústria, e que vão deixar de ser garantidas pela sociedade. Disse que esse pacto acabará sendo revisto de alguma forma, talvez não pela relação, mas por esta relação de confiança.

Afirmou que se não se garantir essa proteção, os sistemas de relatórios vão falir, e o sistema de coletas de dados idem. Citou ser fácil para um piloto chegar numa aeronave e num pré-voou puxar o *circuit breaker* de um *voice recorder* ou de um *flight recorder*. Citou ser fácil como gestor de um programa ler um dado e dar um *erase*, apagando dados, ou negar tal dado pedido. Citou que não tem nenhuma lei que obrigue a manter dados de voo. Afirmou que a lei obriga a entregar os dados, mas não a guardar os dados. Disse que existem vários artifícios, e que a informação reside numa relação de confiança, e que acontece em duas mãos, em via de mão dupla, diz que não se conseguir através de leis fazer essa garantia, ela ocorrerá pela outra ponta, que vai reagir na mesma proporção.

Citou que na Azul vivem com sucesso o sistema de relatórios, que atingiu em uma empresa jovem, em 4 anos, mais de 3500 relatórios voluntários/ano, diz que para uma empresa de médio porte é resultado de impressionar. Comentou que até os executivos da AZUL indagaram como conseguiram isso, disse que através de um tratamento justo e de um compromisso, que não comprometem em não expor, não tratar de forma antiética os relatórios. Disse então que a resposta são os relatórios aparecerem.

Mencionou que, a partir da quebra de confiança, os relatórios começam a desaparecer em qualquer atividade ou instituição. Comentou que mais fácil será buscar novo *modus operandis* de tratar essa informação do que tentar buscar garantias dentro da sociedade.

Cmte **Maurício Pontes, GRU Airport**, disse concordar com o Cmte Nunes, em relação à forma como foi redigida a norma do FOQA determinando que os dados não ficassem retidos por um tempo, que pudessem ser apagados, que é relação de confiança, citou que o *data recorder* foi inventado por um químico, e que os aviadores resistiram à implantação do programa, e diz que só foi possível viabilizar as caixas-pretas graças a um acordo de cavalheiros, em que o governo britânico se inseriu fortemente e garantiu aos aviadores que aquilo era uma proteção para as próprias vidas deles, e que jamais os levaria à corte ou a uma pena de prisão.

Citou que tal compromisso foi esquecido, e que a sociedade caminha para direção irreversível de transparência, de total conhecimento de tudo que acontece, que o Cel Coimbra citou a questão da câmera a bordo, e disse que seria isso interessante desde que houvesse regras rígidas para utilização delas. Indagou quantas investigações não teriam sido abreviadas com o uso da câmera. Disse que sem uma ética que proteja de fato o profissional, disse que colocaria o seguinte caso, se alguém cometeu um erro não punível de acordo com a atual filosofia, e esse alguém sobreviveu, mas várias pessoas morreram, e as câmeras e ou as gravações vão ser utilizadas contra aquele piloto, e ele vai ser sim punido.

Disse ser um anseio imenso da sociedade com relação à punição, pois ela reconhece a impunidade presente na sociedade. Citou que é paradoxalmente difícil transmitir para a população a causa dos aviadores. Afirmou que foi feito avanços importantes com relação ao relatório ser transformado em registros, em relação à educação dos magistrados, e em relação aos próprios programas de voluntários e mandatórios, e diz que estão indo numa direção melhor do que se poderia esperar embora, claro, não deixem confortáveis.

Comentou que o que o deixa incomodado é a questão dos registros de vozes, disse que a utilização disso quebra uma tradição, uma ética, que vem tornando a prevenção possível, há 60/70 anos. Disse que não vê como isso possa ser evitado, citaram do acesso de informação aos poderes, disse que gostaria de deixar como esperança a resolução europeia do ano passado que aborda não só a assistência a familiares em caso de acidente, como no mesmo diploma legal, ela aborda também as regras para investigação.

Disse que isso inclui todos os países da comunidade europeia, para tais proteções que vão ser fragilizadas por advogados, e encontradas brechas, e que ainda não houve

regulamentação específica em cada um dos países, e que existe grande imbróglio entre eles, sobre a aplicação ou não dessa nova norma, mas que venha na direção dos anseios de todos.

[PROPOSTA]

Cmte **Maurício Pontes, GRU Airport**, fez proposta para que estudem esse documento para encontrar ali um viés de esperança para proteger as informações, para continuar fazendo prevenção. Disse que, do contrário, será feita prevenção sabendo-se que os riscos existem.

Citou que para encerrar que os registros do *safety information* não podem ser usados para acusar nem para defender, que é o mesmo trade feita com a responsabilidade objetiva da aviação, diz que a empresa aérea, o operador, é culpado de antemão, porque ela já tem a responsabilidade, não é culpa, porque de outra forma a aviação não teria sido possível, porque para cada juízo específico os custos teriam sido tão altos como o foram com a indústria da aviação geral nos EUA.

Cel **Azevedo, Secretário do Comitê**, citou que o CENIPA transformando relatórios em registros é bom caminho nesse sentido. Disse da visita dos magistrados em suas palestras que foi colocada a questão da diferença de investigação policial ou judicial e da investigação SIPAER, e se ressaltou que o que for tratado no SIPAER for usado para qualquer tipo de ação judicial as fontes secarão e o prejuízo será de todo o Estado brasileiro. Citou que isso foi colocado nessa última reunião para juízes novos, que estão ingressando na magistratura e não tiveram suas primeiras ações, eles indagaram o que poderiam pedir para o CENIPA.

Mencionou que o CENIPA pode apresentar os fatos, que o Estado tem outros meios de investigar, a exemplo do bafômetro, e ainda a situação de não poder produzir provas contra si, disse que o Estado tem outros meios de alcançar o criminoso e chegar com a mesma informação, no caso, que o SIPAER possui. Citou que as sugestões são bem-vindas, para se tentar adotar outros meios para se chegar à situação melhor para o SIPAER.

Engenheiro **Irgang, EMBRAER**, citou a complexidade do meio de transporte avião, com relação a outros, e disse que punir o último elo de proteção não resolve o sistema. Disse que a comunidade não entende assim e sempre desejará chegar a um culpado, como no trânsito, no crime, é natural a reação.

Citou que a alternativa do CENIPA com a Justiça corretíssima, de ensiná-los a entender que todo acidente aeronáutico não pode ser tratado como um crime. Disse de um exemplo claro no mundo que se age dessa maneira, os EUA. Mencionou que nos EUA, só se observa que o FBI só entra no assunto quando houve um atentado, ou realmente um crime, caso contrário, o NTSB assume e faz o seu papel de buscar fatos e dados visando dar recomendações ao FAA. Disse que esse é o processo americano que funciona por décadas. Citou que na América do Norte não existe esta situação extrema de querer levar um piloto à prisão. Diz que o que há são processos indenizatórios extremamente pesados, e comenta que isso é verdadeiramente instrutivo para o sistema, pois o sistema em si busca se aperfeiçoar sempre para evitar que um erro leve cause um acidente.

Reiterou que isso é que se deve buscar, que o erro acontece, mas temo que, de todos os meios, proteger-nos do acidente. Vê que se tem que buscar alternativas na forma de se documentar os devidos registros, diz que a expressão "fatores contribuintes" é um termo pesado para o sistema SIPAER, diz, por quê. Explicou que dizer para o juiz que foi fator contribuinte para o que aconteceu já caracteriza o fato, daí concordar com a busca de termos alternativos que não tornem tão óbvios para os julgadores de considerar a sequência de fatores, com por exemplo, trocar por "fatores de segurança", e tudo mais.

Comentou que o Projeto de Lei assim como está hoje possivelmente deverá ser aprovado, e que dificilmente irão preservar essas informações advindas das investigações. Comenta que se deve ser rápido, deletar o que não tem mais valor, que transcrições são transcrições, mas a voz da pessoa pode dar outro entendimento, e diz ainda que o sistema tem

que ser superseguro, que é o que todo mundo quer. Citou que a grande mensagem da comunidade é que não haja acidente, não pode ter acidente, que pode até acontecer, mas por fatos externos e que não sejam do sistema.

Cmte **Augusto Nunes, Azul** completa sua ideia, disse que o que externou não tem a ver com impunidade, ou escape da responsabilidade, diz que o sistema não tem que ter essa preocupação. Citou que o profissional não se vê preocupado se vai ser punido ou não, e sim em que corte vai ser julgado, sob que ponto de vista, ou ambiente, a responsabilidade dele vai ser colocada em questão. Mencionou que quando o profissional se relaciona com o sistema de segurança entende que vai ter um tipo de tratamento, e se relacionar com outra corte terá diferente tipo de tratamento, e essa relação muda.

Comentou que é o mesmo em uma empresa aérea, cita a independência do safety da de operações, a razão de preservar os dados, se não, não precisaria haver safety, poderia ser um grande setor de operações sempre preocupado com a segurança. Citou que o safety é um departamento à parte, ligado direto à presidência, que é para garantir um modus operandis de se tratar essa informação.

Disse que a partir do momento que outros fóruns vão ter acesso a esses dados, dado sob outro ponto de vista, existe a preocupação de quem está gerando aquela informação. Citou que imperícia, negligência e imprudência, são termos jurídicos, não são termos definidos em fator humano, termos que não existem no arcabouço dos fatores humanos, e sim no arcabouço jurídico legal. Diz que são tratativas diferentes, ambientes diferentes, e quem gera essa informação é para ser tratado num fórum específico. Comentou que a partir do momento que esses fóruns se misturam, quem vai gerar essa informação passa a ter outra postura, e haverá retrocesso. Citou porque os mecanismos são autoajustáveis, que a partir do momento que não se consegue garantir algumas proteções o outro lado vai se enrijecer e se adaptar. Disse entender que o sistema é autorregulável.

Cmte **Nogueira, ABAG**, citou uma passagem que vivenciou no Senado, em novembro passado, durante a movimentação por conta das emendas ao CBA e que representando a Aviação Geral foi ao parlamento dialogar sobre as necessidades a serem postas no papel. Citou que teve acesso ao Deputado relator, conversou bastante, e o assessor parlamentar disse ao final que o discurso era ótimo, mas que não tinha chance no parlamento.

Concluiu entendendo que o discurso da comunidade de segurança de voo é um e o do parlamento, outro. Citou que todos da comunidade têm que se precaver com o Direito, com as interpretações que a própria jurisprudência oferece. Solicitou ao Cel Gomes da Silva para apresentar slide que em vez de 7 fontes havia apenas 3 alterações no Substitutivo.

Ten Cel **Gomes da Silva, CENIPA**, disse que na verdade continuam sendo 7 e que os três pontos, as outras continuam no corpo da proposição, que só não citou por questão de espaço.

Cmte **Nogueira, ABAG**, esclareceu e indagou ao DECEA se compreendem o que significa o Inciso primeiro mostrado, Gravação das conversas nas dependências do controle, diz que entende ser nas dependências, e não do controle, argumentando que isso é bom para um advogado atuar.

Cmte **Maurício Pontes, GRU Airport**, disse que ponderou das falas brilhantes e levou-o a refletir sobre o tema proteger as informações de investigação do poder judiciário em prol da prevenção e questiona se é somente essa a ameaça à atuação da segurança de voo. Citou como exemplo a condenação pela opinião pública do comandante do navio Costa Concordia, na Itália, e disse que quem contribuiu para a punição foi a mídia, o quarto poder.

Comentou que a questão maior é a publicidade da informação que não se controla do que propriamente o poder judiciário. Citou a fala do Engenheiro Irgang, e veio à mente que nos EUA o NTSB no curso de uma investigação faz a liberação da transcrição do CVR, ou seja, diz que transcrição de CVR não é furo de reportagem nos EUA porque já é praxe liberar a transcrição. Por isso esta peça não é utilizada para as reparações milionárias referidas, e uma arma na guerra de advogados, e completa dizendo que não há nos últimos 30 anos em acidentes aéreos nos

EUA, uma única gravação vazada de *voice recorder*, o que pelo menos preserva a dignidade das pessoas envolvidas.

Mencionou que o Cmte Nunes citou imperícia, negligência, imprudência, como não sendo da atual atividade *safety* do Brasil, citou que na América do Norte não há a figura do homicídio culposo, que as penas são duras e proporcionais ao erro cometido, citou que a prevenção e maneira como vai autorregular terá que contemplar o desejo da sociedade, do que só a justiça da capa-preta,

Ten **Cel Gomes da Silva, CENIPA**, pediu a palavra e comentou das palavras dos palestrantes, e da ideia da busca de punição ao erro, que os sistemas buscam soluções, a sociedade é um organismo vivo. Citou de um acidente ocorrido na Nova Zelândia, o americano tem certo modelo, e a Nova Zelândia apesar de país de colonização inglesa seguiu determinado modelo e lá as informações não são liberadas. Disse que ocorreu um acidente no dia 7 de dezembro de 2010, lá, um país de esportes radicais, uma aeronave monomotor, com 9 ocupantes, eram turistas fazendo salto de paraquedistas, dois anos após de concluídas as investigações, os familiares que eram de nações diferentes encaminharam uma carta para o primeiro-ministro e esse assunto veio à tona, e a crítica foi está, houve a proteção, e não se respondeu àqueles familiares, diz que isso é de um país que protege integralmente, e que talvez venham até rever isso, em virtude da ordem social, com o presidente da Associação da Aviação Geral fez comentário a respeito.

Reiterou que foi comentado talvez a rota da história não se consiga modificar, que posto esse assunto que é para ser discutido, ser amadurecido, e que surgirem novas propostas, o CENIPA como órgão central será sensível ao debate.

Brig Lourenço, Presidente do Comitê, comenta que o assunto não se esgota na sessão plenária, imagina que não só responsabilidade do CENIPA que está sendo o condutor, mas de todos, como de identificar metodologia, pensamentos, o que possam fazer para que essa atividade não seja muito danosa. Comentou que este ano por duas vezes esteve presente no auditório do CENIPA o Doutor Vidigal, juiz que julgou o Cmte Garcez da Varig.

Comentou que o magistrado veio a primeira vez, ouviu, fez ponderações, e voltou para ouvir as palestras, e trouxe mais 17 juizes, e citou indagação do juiz que perguntou de onde iria tirar argumentos para fazer o julgamento. Citou a dificuldade de o juiz entender tais posições, respondendo o juiz que seria razoável para ele ter a investigação do CENIPA como ponto de apoio.

Enfatizou que é preocupante a discussão pela preservação dessas informações, que são absolutamente importantes. Citou a realidade do SIPAER, citou a fala do Engenheiro Irgang, que o próprio NTSB usa causas e aqui são fatores contribuintes, sugeriu trazer na próxima Plenária o próprio juiz Marcelo Honorato, que com a visão de magistrado amadurecida há alguns anos como juiz, trazer algumas luzes e alternativas. Reiterou que os membros da Plenária continuem a somar forças para continuarem com a nobre atividade protegida.

[COFFE BREAKE]

13. Aspectos relevantes da Lei de Acesso à Informação (Ten Cel Gomes da Silva)

Cel Gomes da Silva, CENIPA, continua com a temática da proteção à informação, em outro enfoque, que também é problema para o CENIPA. Disse que irá apresentar peculiaridades da Lei de acesso à informação SIPAER. Diz que fará um introito e posterior abordagem do conteúdo.

Mostrou então um vídeo motivador que tem conteúdo o trato da importância e da velocidade da informação, que é recebida e em minutos refletida e criticada. Comentou que além dos três poderes constituídos temos a imprensa, como espécie de quarto poder, que move a

opinião pública, e que, em face da situação social que se vive, do próprio estado brasileiro, importante haver uma lei que possibilite a qualquer cidadão ter o acesso à informação, contínua e rápida.

Indagou como fica o agente público que lida com a informação SIPAER. Citou panorama geral dessa Lei, que foi discutida e votada no Congresso, entre 2009 e 2011, comentou o aspecto bicameral do Congresso e como é consenso por analistas políticos é pouco tempo para passar pelas duas Casas, reiterou o próprio Projeto SIPAER apresentado antes, que foi apresentado à CPI em novembro de 2007 e agora em maio de 2013, quase 6 anos, e ainda não foi concluído em uma das Casas, Senado, e ainda vai ter que votar.

Citou que embora toda polêmica que o assunto encerra traz uma concordância dentro da pauta política. Disse que foi sancionada em 2011, mas que 6 meses após que entrou em vigor, em maio de 2012. Citou que agora em maio de 2013 a CGU fará um seminário em Brasília para discutir a temática da Lei de acesso à informação, porque o governo não imaginou o problema para ele mesmo quando da sanção da lei. Reiterou que a lei segue uma tendência internacional, que mais de 90 países têm leis nessa temática, na América do Sul, o Chile e o Uruguai já possuem, e que o Brasil não poderia ficar de fora.

Citou que a Lei carrega em si que todas as informações produzidas ou custodiadas pelo poder público, e não classificadas como sigilosas, são públicas. Citou de sites e links patrocinados pelo Estado, que são cartilhas, indicou o site www.acessoainformacao.gov.br. Disse da recomendação da Secretaria de Comunicação Social tornou obrigatório que todos os órgãos públicos colocassem em suas páginas eletrônicas o indicador em hiperlink de divulgação do acesso à informação.

Mencionou os mandamentos da lei, que em verdade é remetida à Constituição, no Artigo 5º, Inciso 33, diz do tema que será regulado por lei, e que, é esta a Lei 12.527, que diz ser dever do Estado garantir o acesso à informação. Comentou que o acesso é uma coisa, o sigilo é exceção. Citou que um dos princípios da Lei é a transparência ativa, que significa, em resumo, que antes de perguntar, a pessoa deve informar.

Explicou que as entidades devem divulgar suas estruturas organizacionais através de sites, informando também locais de atendimento, despesas, repasses, recursos financeiros, e citou que o Governo possui desde 2004 o Portal da Transparência. Citou procedimentos licitatórios, contratos celebrados, que são perguntas frequentes da sociedade, que é característica da transparência ativa. Mencionou que o Comando da Aeronáutica, em sua página oficial, esclarece o que é a Lei, diz que também o CENIPA adotou essa postura.

Comentou que perguntas frequentes vêm abordando risco aviário, risco baloeiro, legislações, formulários, relatórios finais, tudo que é importante na área da segurança de voo. Disse do outro campo que é o da transparência passiva, que é o agente público saber lidar com a situação, exemplificou que existe um pedido de informação, e para esse pedido vai ter que ter uma resposta. Que a lei estipula que, para o órgão que está sendo questionado, a resposta tem que vir de imediato, e o prazo máximo de 20 dias, tendo a possibilidade de mais 10 dias de prorrogação.

Citou a característica da lei voltada para o cidadão, no pedido não precisa identificar-se, dizer o que faz, e o que fará com a informação. Disse ainda que se o detentor da informação atrasar, além do prazo da emissão, terá que justificar por que não emitiu dentro dos 20 dias. Comentou que se a informação esteja no site, deve-se orientar como acessar até ela.

Disse da possibilidade de negar a informação, mas que deve ser esclarecida por algum motivo imperioso, e a pessoa tem direito de recusar a negativa dada. Comentou que dentro da realidade micro, Força Aérea, Comando da Aeronáutica, CENIPA, e dentro da realidade macro, na qual a Lei foi estruturada, diz que o cidadão faz o pedido dentro do Comando da Aeronáutica, estipulado o Centro de Comunicação Social, como órgão central do serviço de informação ao cidadão, com pessoal treinado para tal mister, que encaminha para os demais órgãos do sistema da FAB. Disse que após chegar o questionamento, há recebimento, debate, e a resposta.

Explicou que essa fase seria chamada de primeira instância, se não se sentir satisfeito com a resposta, recorre-se, através do CECOMSAER, à primeira instância que é o comandante da Aeronáutica. Adiantou que ainda o cidadão se sentir insatisfeito com a resposta ele vai direto agora à CGU, com todo processo de resposta antes encaminhado. Mencionou ser a demanda da CGU, como de segunda instância, que a Controladoria pode até convocar os órgãos que deram a posição negativa para entender a desconformidade.

Citou que ainda sim o cidadão não se sentir satisfeito, há uma Comissão Mista de Reavaliação da Informação, formada pela Casa Civil, Planejamento, Defesa, Fazenda, um grupo de ministérios, que avaliará o mérito da questão, que no site da CGU há alguns poucos casos que chegam à terceira instância.

Comentou que o CENIPA recebeu seu primeiro pedido de informações a 7 de setembro de 2012 e o último a 5 de abril de 2013, um total de 17 pedidos, boa parte pela internet, que para um universo na temática da aviação, é um número irrisório. Explicou que dúvidas ou questionamentos muita gente quer saber de algo que envolva a segurança de aviação. Mostrou em painel exemplos de pedidos diversos com as diferentes formas de escrita, em geral incidente da aviação civil e militar, treinamento simulado etc.

Reiterou a postura do CENIPA à frente da situação, citou que a lei é clara, tem que ser cumprida, e que o gestor público, no caso do Brig Lourenço, segue os preceitos da Constituição Federal, e um deles é a legalidade, cumprimento da lei. Disse, por outro lado, que pedidos de informações que estejam comprometendo à investigação no âmbito do SIPAER estão recebendo na maioria das vezes resposta negativa. Citou ainda que as informações que possam ser liberadas, terão preservados nomes de pessoas, nomes de empresas julgadas prejudiciais pelo SIPAER.

Comentou que diante de algumas negativas dadas tiveram que ir até a CGU justificar essas negativas. Disse que foi proveitosa a ida ao conversar com a Analista-chefe das análises que examina as situações em segunda instância. Explicou que foram levados documentos, como o Anexo 13, e uma das indagações de um advogado foi qual o diploma legal que reconhece a Convenção de Chicago, esse o nível inicial de questionamentos. Souberam então do número de demandas dos demais ministérios, e a Analista-chefe comentou que chegam pedidos para ter acesso a investigações da PF que não estão concluídas, também citou gastos com embaixadas brasileiras. Deixou na Plenária o que foi dito à Analista-chefe da CGU, que a lei precisa ser amadurecida, a praticidade da questão que deve ser debatida.

Reiterou lado positivo que as pessoas que conversaram na CGU aceitaram a ideia de que certas informações SIPAER não podem ser liberadas. Apresentou, na tela, exemplos de respostas do CENIPA, um filho de um piloto da FAB acidentado em 1975, que foi então enviado o relatório final, que é público, para o postulante à informação.

Disse de outra um jornalista querendo saber da conclusão de relatório sobre queda de helicóptero em Goiás, e foi-lhe respondido que assim que o relatório for divulgado estará constante na página do CENIPA.

Citou outro que de modo geral não havia dados e foi exatamente isso o teor da resposta, a carência de dados para fundamentar resposta. Leu resposta da pelo CENIPA diante de indagação sobre quantitativos de incidente e acidente no Brasil em 2012, enviando resumo de todos eles, esse foi o pedido, e cabe uma resposta padrão para esse tipo de indagação. Mencionou o item do Anexo 13 da Convenção de Chicago de 1944, a que o Brasil é signatário, que dados devem ser resguardados justamente para a perda da qualidade da investigação ou mesmo seu esvaziamento, e ainda que a inobservância aos preceitos da Convenção de Chicago coloca em risco a credibilidade do próprio estado brasileiro frente aos compromissos internacionais assumidos, podendo gerar gravosas sanções no cenário da aviação civil, caso profissionais da aviação sejam identificados.

Citou que a Lei de Acesso à Informação, em seu artigo 22, inciso 2, e no 33, o respeito aos tratados, acordos e atos internacionais em que o Brasil seja signatário em se tratando de informações merecedoras de sigilo. Disse ainda que na resposta padrão confere que tais informações anteriores consignam que o trabalho do CENIPA destina-se unicamente à prevenção

de incidentes e acidentes aeronáuticos concluídos por meio de documento único denominado relatório final, que tem como escopo o desenvolvimento de hipóteses e o estabelecimento de fatores contribuintes quanto à ocorrência, em consonância com o artigo 86 do CBA e o item 3.1 do Anexo 13.

Reiterou que isso foi apresentado à CGU e à analista-chefe se contentou com a providência, e não houve tramitação na instância seguinte. Disse para quem desejar mais conhecimentos sobre a lei, que há espaços disponíveis na página do Planalto e no site da CGU. Leu trecho de acordão de ministro de 2010 na direção da preservação de informações referente à segurança de voo.

Cmte **Maurício Pontes, GRU Airport**, acrescentou a questão da Norma IAC 119 na preservação dos dados de voo do FOQA enquanto têm finalidade.

Cmte **Mattos, AVIANCA**, reiterou a credibilidade do CENIPA, ao Brig Lourenço, em busca do aperfeiçoamento da segurança operacional.

Brig **Lourenço** citou que se aprende com próprios erros, em face de inexperiências, de momentos, e procurando tornar cada vez mais segura a atividade aérea.

Comte **Augusto Nunes, AZUL**, agradece a postura do CENIPA que é a casa que acolhe as empresas e profissionais do voo.

14. Incidente com o TAP (Cel Barreto)

Cel **Azevedo, Secretário do CNPAA**, informou próxima apresentação a respeito do incidente com o TAP, Cel Barreto, investigação que está no início, e não há juízo de valor, apenas o que foi observado factualmente até agora.

Cel **Barreto, CENIPA**, citou a sua atual função na chefia do DAC do CENIPA, na equipe com Cel Alberto, Cel Franz e Ten Cel Raul, equipe já conhecida. Disse da demanda já referida pelo Brig Lourenço, o crescimento e obras que irão ocorrer nos principais aeroportos, de modo que, reiterou que os fatos apurados não têm nenhum juízo de valor.

Esclareceu ser momento oportuno em Plenária transformar o que foi apurado nessa ocorrência numa divulgação operacional, momento para elevar a consciência operacional. Citou que há teorias, que as falhas vão ocorrendo até que o evento acontece, ficam bem claras nesse evento. Informa que foi incidente aeronáutico, do TAP, em 13 de abril de 2013, roteiro e histórico bem breve, abordando fatos apenas, e vídeo mostrando o evento como ocorreu.

Narrou que nesse dia, o Airbus 330 da TAP CS-TOF, pousou procedente de Lisboa, na pista 29 esquerda do Aeroporto de Brasília, às 14h60 local, com 240 passageiros e 11 tripulantes. Citou que durante o táxi foi orientado pelo controle de solo para seguir a taxiway Uniforme Kilo, após a taxiway Mike Romeo e Lima 4 para o pátio propriamente dito para estacionamento. Expôs que ao ingressar na Lima 4 a aeronave colidiu a ponta da asa esquerda contra uma das torres de iluminação perdendo parte da parte externa asa esquerda. Relatou que a aeronave teve danos significativos e todos os passageiros e tripulantes saíram ilesos.

Mostrou a carta de aeródromo de Brasília em vigor até hoje, observando que a Lima 4 não está presente na carta, que foi taxiway provisória por questões de obra, e que na Taxiway anterior, Mike Romeo, indica a máxima envergadura permitida na taxiway Lima 4, ou seja, que ao pousar na pista 29, ele entrou à frente na Lima 4 quando colidiu a ponta da asa esquerda. Apresentou imagens em detalhes da ponta da asa esquerda, do local, e as marcas no chão evidenciando que a aeronave estava na linha central, bem claro mostrado no filme, e a vista traseira da área colidida com a torre.

Informou que, pelo posicionamento das duas torres em torno da taxiway 4, elas não estavam simetricamente posicionadas na linha central dessa taxiway. Citou a envergadura da aeronave, 60,4 metros. Mostrando painel vê-se que a aeronave seguindo seu táxi em cima da faixa central, com envergadura de 60,4 mts, livraria a torre da direita, mas não a da esquerda.

Citou NOTAM em vigor no dia da ocorrência, em que se lê Taxiway Lima 4, não havia informação de envergadura máxima para a Taxiway Lima 4 no ATIS no momento da ocorrência, e diz que tampouco o NOTAN abordava questão de envergadura máxima. Mostrou NOTAN emitido logo após a ocorrência, limitada operação da aeronave com envergadura máxima de 36 mts.

Disse do boletim de segurança informado pela INFRAMERICA, concessionária do Aeroporto de Brasília, de segurança operacional divulgado aos operadores pelo operador de aeródromo para as empresas aéreas com informação da Taxiway Lima 4. Citou que a Taxiway Lima 4 era provisória por questão de obras no pátio e o incidente ocorreu no dia 13 de abril e disse que por uma questão de atraso na obra a existência da Lima 4 se estendeu e que houve a ocorrência.

Mostrou as imagens da sequência de aproximação, pouso e táxi, e reiterou que essa apresentação visa somente à prevenção, sem qualquer juízo de valor.

Maj **Wellington, CENIPA**, informou que a tripulação do TAP poderia estar usando as cartas Jeppesen que coloca em funcionamento a Lima 4 e que aparecem duas taxiways a Lima 5 e a Lima 6, diz que segundo a INFRAMERICA essas pistas estarão prontas daqui a 45 dias. Disse que a carta não está de acordo com a realidade no momento da ocorrência.

Cel **Azevedo, Secretário do Comitê**, reitera a atenção nesses aeroportos que são motivo de obras, com possibilidade de FOD, ou pessoas não ambientadas ao movimento de aeronaves circulando pelas áreas de táxi.

[PROPOSTA DIVOP]

Sr. **Sidney, Petrobras**, sugeriu que independente da investigação acerca do incidente com o TAP que o CENIPA emitisse uma DIVOP para aumentar a percepção não só das empresas aéreas como a própria INFRAERO e todo o sistema.

Brig **Lourenço, Presidente do Comitê**, reiterou que a sugestão será aceita e que o CENIPA irá providenciar.

Cmte **Nunes** ressaltou que a dificuldade é processar essas muitas alterações em tempo de muitas obras em tempo real. Disse que os safetys têm se esforçado para manter os pilotos informados mas que deve ser um esforço coletivo, principalmente dos administradores aeroportuários de prover essas informações no tempo hábil.

Cmte **Aquino, SNETA**, enfatizou a dúvida de como essa informação da carta *Jeppesen* estava sem os dados atualizados, e informou que quase todos os pilotos usam as cartas *Jeppesen*. Instou a que a investigação procure essa informação por ser importante para a segurança de voo.

Cel **Barreto, CENIPA**, reiterou que é bom momento para divulgação já que esse caso está sendo investigado, com recomendação incisiva nessa questão, caso a investigação mostre algo importante nesse sentido e que seja recomendado nesse momento.

[SUGESTÃO DE CONVOCAÇÃO]

Cmte **Aquino, SNETA**, reiterou que a *Jeppesen* copia tudo do DECEA e não paga nada por isso, ao contrário diz que as cartas dela se encontram tudo no lpad, que a Lider só usa lpad e cartas como um *back up* e paga caro por isso e sugere que chamem até o pessoal deles para responder perante a Comissão.

15. Encerramento da 59ª Sessão Plenária do CNPAA

Cel **Azevedo, Secretário do Comitê**, agradeceu a todos e anunciou agenda inicialmente para o próximo Comitê nos dias 12 e 13 de novembro, terça e quarta-feira, nos mesmos moldes desta reunião.

Brig **Lourenço, Presidente do Comitê**, agradeceu a presença, ressaltou que foi uma Plenária ímpar com a reunião de tantas pessoas de valor dedicadas à segurança de voo, e deixou à disposição de todos consulta ao CENIPA para conseguir algum papel ou informação necessária.

CENIPA, Brasília, 08 de maio de 2013


MARCELO MARQUES DE **AZEVEDO** Cel Av
Secretário do CNPAA


Brig Ar **LUÍS ROBERTO DO CARMO LOURENÇO**
Presidente do CNPAA



ANEXO I – QUADRO RESUMO DAS VOTAÇÕES DA 59ª SESSÃO PLENÁRIA DO CNPAA

	ASSUNTO (ver detalhamento na página citada após cada assunto)	P	Ab	C	F	Global
1ª	Votação da extinção da comissão permanente FOQA / LOSA (página 08).	40	0	0	40	sim
2ª	Inclusão da GRU Airport como participante do CNPAA (página 9).	40	1	0	39	sim
3ª	Inclusão do Aeroclub do Maranhão como participante do CNPAA (página 10).	40	0	0	40	sim
4ª	Recomendação encaminhada pelo SNETA de envio à ANAC para análise do item da Norma para a viabilidade de flexibilizar o afastamento automático do tripulante nesses casos de incidente grave de tráfego aéreo relativo a risco crítico (página 23).	40	5	0	35	sim
5ª	Proposta de exclusão do CNPAA da Webjet por a empresa ser inexistente (página 34)	34	0	0	34	sim
6ª	Proposta de exclusão do CNPAA da HELIVIA por a faltas às assembleias (página 34)	35	0	0	35	sim

LEGENDA:

P – Entidades-Membro com representante presente na plenária no momento da votação, 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.

ANEXO II - HISTÓRICO DAS COMISSÕES DO CNPAA

<p>40ª 29 e 30.11.2000</p>	<p>(40ª - pág. 16) Criado o grupo de trabalho GT SIPAER para propor um conjunto de ações que garantisse a manutenção do status organizacional da Segurança de Voo, em face das modificações da estrutura da aviação brasileira, decorrentes da criação da ANAC.</p> <p>SNEA (Coordenador Cmte Jenkins), CENIPA (Maj Magalhães), COJAER (2º Ten Mateus), DIPAA/DAC (Ten Cel R/R Amorim), Exército (Ten Cel Esteve), Marinha (Cmte Cima), SNA (Cmte Peixoto).</p> <p>(41ª - pág. 23). O GT SIPAER passou a ser comissão.</p>
<p>41ª 07 e 08.03.2001</p>	<p>(41ª - pág. 14) Extintas todas as comissões e grupos de trabalho existentes até a 39ª Assembleia.</p>
<p>41ª 07 e 08.03.2001</p>	<p>(41ª - pág. 19) Criada a Comissão Permanente de Controle de Perigo Aviário (CCPAB).</p> <p>CENIPA (Coordenador Maj Magalhães), DAC /DIPAA (Maj Gurgel), IAC (Engº Fonteles), IBAMA/CEMAVE, INFRAERO (Cel R/R Tominaga), Líder Aviação (Cmte Jeferson).</p> <p>(42ª, 15 e 16/10/2002, pág. 16 da ata). Inclusão de TAM, VASP (Cmte José Roberto), VARIG (Eng Maurício Maranhão).</p> <p>(46ª, 04/05/2005, pág. 14 da ata). Inclusão da VEM.</p> <p>(47ª, 04/09/2006, pág. 10 e 12 da ata). Exclusão da GOL e inclusão da UNIUBE.</p> <p>(51ª, 12 e 13/05/2008, págs. 52 e 71). Votação sobre passagem da coordenação da CCPAB do CENIPA para a ANAC. Inclusão da TAM.</p> <p>(52ª, 12 e 13/11/2008, pág. 49 da ata). Passagem de Coordenação da CCPAB do CENIPA para ANAC.</p> <p>(53ª, 12 e 13/05/2009, pág. 14 da ata). CENIPA reassume a coordenação da CCPAB. Revisada a composição da CCPAB: CENIPA (Coordenador, Maj Rubens, e SO Paulo Francisco), ANAC (Marilda Tavares), Avianca (Nelson Uryu), Azul (Cmte Nunes), DAESP (Mika Saito), EMBRAER (Yugiro Tamaru), GOL/VARIG (Cmte Alonso e Srta Melina), IBAMA (Juciara Elise Pelles / Flabeano Castro), INFRAERO (Sra. Eliane e Sra Rosângela), Líder Aviação (Cmte Jeferson e Cmte Reynaldo), Marinha (CMG Rômulo, CF Mendes, CF Kleber e CF Inácio), SNEA (Cmte Jenkins), TAM (Cmte Virgílio e Natacha Castilho) TAM Executiva (Cmte Castro) Trip (Cmte Bonfim), Webjet (Cmte Lester).</p>
<p>41ª 07 e 08.03.2001</p>	<p>(41ª - pág. 22) Criada a Comissão Temporária de Colisão com Balões de Ar Quente Não-tripulados.</p> <p>CENIPA (Coordenador, Maj Zawadzki), CECOMSAER, DAC (Maj Pontes), INFRAERO (Cel R1 Tominaga), MEC, Ministério da Justiça, SNEA (Cmte Jenkins).</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO das COMISSÕES do CNPAA

<p align="center">42ª 15 e 16 .10.2002</p>	<p>(42ª - pág. 8) Criada a Comissão Permanente para Incursão em Pista (Runway Incursion)</p> <p>SNEA (Coordenador, Cmte Jenkins), ABAG, DAC, DECEA, INFRAERO.</p> <p>(45ª, 10/08/2004, pág. 12 da ata). Inclusão de CENIPA (Cap Roberto), GOL (Sr. Walter Chagas) VARIG (Eng. Mauricio Maranhão).</p> <p>(46ª, 04/05/2005, pág. 19 da ata). Extinta a Comissão Incursão em Pista.</p>
<p align="center">42ª 15 e 16 .10.2002</p>	<p>(42ª - pág. 12) Criada a Comissão Temporária para Implantação de um Programa Nacional de Segurança na Aviação.</p> <p>IFI (Coordenador, Cel Argolo), ABAG, DAC, DECEA, EMBRAER, HELISUL, INFRAERO, SETE, SNA, SNEA, TAM, VARIG, VASP.</p> <p>(46ª, 04/05/2005, pág. 12 da ata). Reunião dos trabalhos do SIGIPAER e PNSA para Documento de Visão do SIGIPAER.</p> <p>(47ª, 05 e 06/09/2006, pág. 15 da ata). Trabalhos da PNSA ficam suspensos para consolidação com o SIGIPAER.</p>
<p align="center">43ª 14 e 15 .05.2003</p>	<p>(43ª - pág. 20) Criada a Comissão Temporária do Programa FOQA - Flight Operations Quality Assurance.</p> <p>TAM (Coordenador, Cmte Rocky), DAC, LÍDER, SNA, VARIG, VASP.</p> <p>(44ª, 11 e 12/11/2003, pág. 10 da ata). Inclusão: GOL, SBDA, SNEA.</p> <p>(45ª, 10/08/2004, pág. 7 da ata). Comissão passou a ser Permanente.</p> <p>(47ª, 05 e 06/09/2006, pág. 9 da ata). Comissão do Programa FOQA passa a ser permanente. Cap Lucena (ANAC) e Cmte Saba (GOL) passam a integrar a comissão.</p> <p>(48ª, 21 e 22/11/2007, pág. 26 e 27 da ata). Inclusão da VRG Linhas Aéreas na Comissão FOQA. Cmte SABA substituído pelo Cmte Borghi. Fusão dos programas específicos LOSA e FOQA em uma única comissão.</p>
<p align="center">44ª 11 e 12 .11.2003</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">45ª 10.08.2004</p>	<p>(45ª - pág. 14) Criada a Comissão Temporária do Sistema de Gerenciamento da Segurança de Voo na Aviação.</p> <p>ABAG (Coordenador, Sr. Adalberto Febeliano), CENIPA (Ten Cel Fernando), DAC, EMBRAER, IAC, LÍDER (Cmte Vitor Alberto), SNEA, SNA (Coordenador Substituto, Cmte Peixoto), SNETA.</p> <p>Sugestão de integração com o grupo de TI do CENIPA para criação de um banco de dados.</p> <p>(47ª, 04/05/2006, pág. 15 da ata). Trabalhos da PNSA ficam suspensos para consolidação com o SIGIPAER.</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO das COMISSÕES do CNPAA

<p align="center">45ª 10.08.2004</p>	<p>(48ª, 05/11/2007, pág. 18 da ata). Extinta a Comissão do Programa Nacional de Segurança na Aviação e SIGIPAER.</p> <p>(48ª, 21 e 22/11/2007, pág. 25). Atualização do Sistema de Gerenciamento da Segurança de Voo. O Cmte Adalberto renunciou da coordenação e propôs que um representante da ANAC assumisse. O comitê vota sobre a extinção da Comissão, que continua ativa. A ANAC fica de apresentar o nome de um Coordenador.</p> <p>(49ª, 07 e 08/05/2008, págs. 6 e 25). Extinção da Comissão do Sistema de Gerenciamento da Segurança de Voo.</p>
<p align="center">45ª 10.08.2004</p>	<p>(45ª - pág. 18) Criada a Comissão Temporária de Estudos da Viabilidade dos Projetos do Plano Nacional de Vistorias de Segurança de Voo Aeroportuária e do Grupo de Treinamento em Bases do RBHA 121.</p> <p>VARIG (Coordenador, Eng . Maurício Maranhão), DAC, GOL, INFRAERO, LÍDER, SNA (Cmte Célio Eugênio), SNAe (Sr. Paulo Roberto), SNEA (Cmte Jenkins), SNTPV, TAM, VARILOG, VASP.</p> <p>(50ª, 05 e 06/11/2008, pág. 9 da ata). Extinta a Comissão do Plano Nacional de Vistorias de Segurança de Voo e Treinamento Conjunto nas bases operadoras do RBHA 121.</p>
<p align="center">45ª 10.08.2004</p>	<p>(45ª - pág. 23) Criado grupo de trabalho.</p> <p>CENIPA (Coordenador, Cel Junqueira), DAC, GOL, LÍDER, SNEA, TAM, VARIG, VASP.</p>
<p align="center">46ª 04.05.2005</p>	<p>(46ª - pág. 11) Criada a Comissão temporária LOSA – Line Operation Safety Audit.</p> <p>SNA (Coordenador, Cmte Célio Eugênio), CENIPA, DAC, GOL (Cmte Miguel Ângelo), ICAF (Dra. Selma), LÍDER (Cmte Vítor Antunes), SNEA (Cmte Jenkins), TAM, VARIG (Cmte Van Der Put).</p> <p>(47ª, 05 e 06/09/2006, pág. 18 da ata). Inclusão de ANAC, CENIPA, Exército (Cap Sazdjian), OCEANAIR (Cmte Abreu), TOTAL (Cmte Oliveira), VARIG (Cmte Ronaldo Róseo). Comissão mudou de status para permanente.</p> <p>(48ª, 21 e 22/11/2007, pág. 27 da ata). Houve a fusão dos Programas LOSA e FOQA em uma única comissão.</p> <p>(51ª, 13 e 14/05/2009, pág. 31 da ata). Proposta do IAC para que seja feita análise para a implantação do LOSA.</p> <p>(52ª, 13 e 12/11/2009, pág. 31 da ata). Inclusão da Azul (Coordenador, Mauricio Pontes).</p> <p>(53ª, 13 e 14/05/2010, pág. 11 da ata). Aprovada reformulação de norma para a implantação dos programas da Comissão FOQA-LOSA.</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO das COMISSÕES do CNPAA

<p align="center">47ª 05 e 06.09.2006</p>	<p>(47ª - pág. 16) Criada a Comissão Offshore (também chamada Comissão da Aviação do Petróleo).</p> <p>PETROBRAS (Coordenador, Sr. Sidney Jones), AERÓLEO (Cmte Éder), ANAC, ABRAPHE, CENIPA, DIPAA-DAC (Ten Cel R1 Amorim), HELISUL (Cmte Harres), LÍDER (Cmte Vítor Antunes), OMNI (Cmte MARUN), Marinha do Brasil, SNA, SNEA.</p> <p>(52ª, 11/11/2009, pág. 9 da ata). Inclusão do DECEA.</p> <p>(53ª, 13/05/2010, pág. 8 da ata). Comissão mudou para permanente.</p>
<p align="center">47ª 05 e 06.09.2006</p>	<p>(47ª - pág. 20) Criada a Comissão de Gerenciamento do Risco Operacional.</p> <p>CENIPA (Coordenador, Ten Cel Magalhães), ABAG, ABRAPHE, HELISUL, OCEANAIR, OMNI, RICO, SNA, SNETA.</p> <p>(50ª, 05 e 06/11/2008, págs. 23 e 26). Votação sobre manutenção ou extinção da comissão: a comissão permaneceu ativa.</p>
<p>EXTRAORDINÁRIA 23 e 24 .05.2007</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">48ª 21 e 22 .11.2007</p>	<p>(48ª - pág. 16) Criada a Comissão do Projeto de Lei do SIPAER.</p> <p>CENIPA (Coordenador, Ten Cel Magalhães).</p> <p>(49ª, 07 e 08/05/2008, pág. 10). Ten Cel Magalhães permanece como mediador entre o CNPAA e relator do Projeto de Lei.</p> <p>(50ª, 05 e 06/11/2008, págs. 17 e 18). Votação sobre a extinção da comissão. A comissão continua ativa.</p> <p>(51ª, 13 e 14/05/2009, pág. 79). Votação sobre a extinção da comissão. A comissão permanece ativa.</p>
<p align="center">49ª 07 e 08.05.2008</p>	<p>(49ª - pág. 27) Criada a Comissão do PPAA para a Aviação Civil.</p> <p>TOTAL (Coordenador, Cmte Melo).</p> <p>(51ª, 13 e 14/05/2009, págs. 79 a 91). Extinta a Comissão do PPAA para a Aviação Civil.</p>
<p align="center">50ª 05 e 06 .11.2008</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">51ª 13 e 14.05.2009</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões</p>
<p align="center">52ª 11 e 12.11.2009</p>	<p>(52ª - pág. 25) Criada a Comissão MOSA.</p> <p>Coordenador (Eng. Mauricio Maranhão), ABSA, AZUL, CENIPA, GOL, LÍDER, OCEANAIR, RICO, SERIPA III, SERIPA IV, SERIPA V, SNA, TAM, TRIP, TURBOMECA, WEBJET.</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO das COMISSÕES do CNPAA

<p align="center">52^a 11 e 12.11.2009</p>	<p>(52^a - pág. 26) Criada a Comissão do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica. SERIPA I (Coordenador, Maj Honorato). (53^a, 12 e 13/05/2010, págs. 9 e 16). Troca de coordenador, pois o Maj Honorato tornou-se Juiz Federal. CENIPA (Coodenador, Cel Magalhães), ABAG (Sr. Nogueira), SERIPA IV (Sr. Chagas), SERIPA VI (Ten Cel Roberto), SINDAG (Sr. Cláudio Rodrigues).</p>
<p align="center">53^a 12 e 13.05.2010</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">54^a 10 e 11.11.2010</p>	<p>(54^a - pág. 15) Criada a Comissão da Aviação Agrícola. SINDAG (Coordenador, Sr. Cláudio Rodrigues), ANAC, DECEA, EMBRAER, PUCRS, SERIPA IV, SERIPA V, SERIPA VI.</p>
<p align="center">55^a 11 e 12 .05.2011</p>	<p>(55^a - pág. 18) Criada a Comissão de Revisão do SIPAER. SNEA (Coordenador, Cmte Jenkins), AERÓLEO (Cmte Valter Pinto), ANAC (Sr. Ricardo Senra), AVIANCA (Cmte Abreu), AZUL (Cmte Nunes), CENIPA (Brig Carlos, Cel Magalhães), EMBRAER (Eng Catani), GOL (Cmte Quito), HELIBRAS, (Eng Modesto), SNA, SNAe, TAM (Cmte Virgilio), TRIP (Cmte Rubens).</p>
<p align="center">56^a 09 e 10.11.11</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">57^a 09.05.2012</p>	<p>(57^a - pág. 8) Recondução da Comissão de Revisão do SIPAER para realizar a revisão do regimento do comitê. SNEA (Coordenador, Cmte Jenkins), ANAC (Cícero) AZUL (Nunes) CENIPA (Cel Magalhães), GOL (Cmte Quito), Helibras (Modesto), TAM (Harley), TRIP (Bonfim).</p>
<p align="center">57^a 09.05.2012</p>	<p>(57^a - pág. 26) Criada a Comissão Data Sharing. ABRAPAC, ANAC (GGAP), AVIANCA, AZUL, CENIPA, DECEA, GOL, PUCRS, SENIOR, SNEA, TAM, TRIP, WEBJET.</p>
<p align="center">58^a 07 e 08.11.12</p>	<p>Criada a Comissão de Runway Excursion (Excursão de Pista). CENIPA (coordenador), ABRAPAC, Anhembi-Morumbi, Avianca, Azul, DAESP, DECEA, EMBRAER, GOL, SNETA, SNEA, TAM, TAM Executiva e TRIP.</p>
<p align="center">58^a 07 e 08.11.12</p>	<p>Criada a Comissão do RBAC 135. ANAC (coordenador), Petrobras, SNETA, TAM Executiva, VALE.</p>
<p align="center">59^a 07 e 08.05.13</p>	<p>Extinta a Comissão FOQA/LOSA.</p>

////////////////////

se l