

**COMITÊ NACIONAL DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES
AERONÁUTICOS**

CNPAA

ATA

63ª Sessão Plenária

O original deste documento encontra-se arquivado na Vice-Chefia do CENIPA.
61-3364-8802, vch@cenipa.aer.mil.br, cnpa@cenipa.aer.mil.br

Brasília, 12 e 13 de maio de 2015

SUMÁRIO

Relação de Participantes.....	4
1. Abertura da 63ª Sessão Plenária do CNPAA.....	8
2. Agenda sistemática de trabalho e facilidades.....	8
3. Apresentação do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial - DCTA (inclusão de entidade).....	8
3.1 Debates e deliberações.....	9
3.2 Votação 1.....	9
4. Apresentação Ordem dos Advogados do Brasil, OAB - SP (inclusão de entidade).....	9
4.1 Debates e deliberações.....	9
4.2 Votação 2.....	11
5. Apresentação da Associação dos Tripulantes da TAM - ATT (inclusão de entidade).....	12
5.1 Debates e deliberações.....	12
5.2 Votação 3.....	13
6. Apresentação "A nova estrutura da ANAC".....	13
6.1 Debates e deliberações.....	14
7. Apresentação "O treinamento como barreira para o acidente".....	16
7.1 Debates e deliberações.....	17
7.2 Votação 4.....	18
8. Apresentação "Helicópteros sob IMC".....	18

SUMÁRIO - continuação

8.1 Debates e deliberações.....	20
9. Apresentação da Secretaria do CNPAA (alteração do Regimento Interno).....	20
9.1 Debates e deliberações.....	20
9.2 Votação 5.....	20
10. Apresentação da Secretaria do CNPAA (extinção de Comissões do CNPAA).....	22
10.1 Debates e deliberações.....	22
10.2 Votação 6.....	22
10. Encerramento do 1º Dia da 63ª Seção Plenária.....	24
11. Abertura da 63ª Sessão Plenária do CNPAA (2º dia – dia 13 de maio de 2015).....	25
12. Apresentação “Programa para a prevenção de incursões em pista no ATS” (ICA 63-21).....	25
12.1 Debates e deliberações.....	25
13. Apresentação “SMS e o risco da fauna”.....	26
13.1 Debates e deliberações.....	27
13.1 Votação 7.....	28
14. Encerramento da 63ª Seção Plenária do CNPAA.....	29
Anexo I - Quadro-resumo das votações da plenária.....	30
Anexo II - Histórico das comissões do CNPAA.....	32
Anexo III - comissões do CNPAA em atividade.....	39

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
CNPAA - Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Brig Ar Dilton José Schuck - Presidente Marcelo Marques de Azevedo - Cel Av - Secretário Alexandre Gomes da Silva - Cel Av - Secretário Adriano Trindade de Oliveira Alves 2º Ten QCOA SJU - Assessor Jurídico
ABAG - Associação Brasileira de Aviação Geral	Ausente
ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Cmte Ronaldo Jenkins de Lemos
ABORDO Fatores Humanos	Sra. Rosana Conceição de Lima Bauer
ABRAPAC - Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil	Cmte Paulo Rogério Licati
ABSA Cargo Airlines (Grupo LATAM)	Amauri Alves
Aeroclube Eldorado do Sul	Sr. Wilson Schmidt
Aeroclube do Maranhão	Ausente
Aeroclube do Paraná	Ausente
AERÓLEO Táxi-Aéreo S.A.	Sr. Julio Cesar da Costa Pires Sr. Luiz Henrique A. P. Corrêa
Agusta Westland do Brasil Ltda	Sr. Hamilton Carvalho Júnior
ANAC-GGAP - Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional	Sr. Cláudio Passos Simão Sr. Tiago Sousa Pereira
ANAC-GFHM - Gerência de Fatores Humanos em Aviação e Medicina	Sr. Neverton Novais
Asa Gol - Associação dos Aeronautas da GOL	Cmte Renato Celso Silva Costa
ATLAS Táxi-Aéreo	Ausente
AVIANCA Linhas Aéreas	Cmte Rodrigo Freitas Jardim de Mattos
AZUL Linhas Aéreas	Cmte Rufino Antônio Silva Ferreira
BHS - <i>Brazilian Helicopter Services</i> Táxi-Aéreo Ltda.	Cmte Alexandre Sérgio Rau
BP - Energy do Brasil	Sr. Rafael Nunes Ramos
CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Alexandre Gomes da Silva - Cel Av Raul de Souza - Ten Cel Av
CSV - Consultoria em Segurança de Voo	Ausente
DAESP - Departamento Aeroviário de São Paulo	Sr. Aroldo V. de Albuquerque
DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo	Antonio Cícero Cachuté - Cel Av
EFAI Escola de Aviação Civil Ltda.	Cmte Nilton Cícero Alves

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES - continuação

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica	Eng. Paulo Soares Oliveira Filho Eng. Carlos Eduardo Bordignon Martinez
GABAER - Gabinete do Comandante da Aeronáutica	Filipe de Sousa Ramos - Maj Av
GRU Airport	Carlos Schmid Gonçalves
HELIBARRA Táxi-Aéreo	Ausente
HELIBRAS - Eurocopter Company	Eng. Antonio Marcos Borges Modesto
HELICENTRO Ltda.	Sr. Walter Ferreira
HELIPRO Aviation Training	Cmte Kerlington Pimentel de Freitas
HELISUL Táxi-Aéreo Ltda.	Sr. Mário Roberto Eugênio dos Santos
IATA - International Air Transport Association	Ausente
IFI - Instituto de Fomento e Coordenação Industrial	José Renato de Araújo Costa - Ten Cel Av
INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária	Sr. Antonio Erivaldo Sales
LÍDER Táxi-Aéreo S/A	Ausente
MAP Linhas Aéreas	Cmte Antonio José Alves
OMNI Táxi-Aéreo	Sr. Virgino Augusto C. de Castro
PASSAREDO Linhas Aéreas	Sra. Anna Stella Silva Magnam
PETROBRAS - Petróleo Brasileiro S/A	Sr. Felipe Heringer Sr. Carlos Eduardo Tinoco
PUCRS - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul	Prof. Lucas Bertelli Fogaça
SAC/PR - Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República	Ausente
SENASP - Secretaria Nacional de Segurança Pública	Mauro Douglas Ribeiro - Cel PMGO Alex Mena Barreto - Cap PMES
SENIOR Táxi-Aéreo	Cmte Gilvan Correia Barros Filho
SERIPA I - Primeiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Marcus Antonio Carvalho de Lima - Ten Cel Av
SERIPA II - Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Nilo Sérgio Machado de Azevedo - Ten Cel Av
SERIPA III - Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Marco Aurélio Lima Morais - Ten Cel Av

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES - continuação

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
SERIPA IV - Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Sidnei Velloso Da Silva Júnior - Ten Cel Av
SERIPA V - Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Luis Renato Horta de Castro - Ten Cel Av
SERIPA VI - Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Alexander Coelho Simão - Ten Cel Av
SERIPA VII - Sétimo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Alexandre Ricardo do Carmo - Ten Cel Av
SINDAG - Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola	Ausente
SIPAAerEx - Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando Exército	Ausente
SIPAAerM - Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Marinha	Gláucio Nerildo da Costa Carvalho - CF Alexandre de Sousa Gomes - CC
SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas	Sr. Antonio Carlos Marini
SNAe - Sindicato Nacional dos Aeroviários	Ausente
SNETA - Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo	Ausente
TAM Aviação Executiva	Cmte Marco Aurélio dos S. M. Castro
TAM Linhas Aéreas	Sr. Amauri Alves
TOTAL Linhas Aéreas	Sr. Frederico Vieira
TRIP Linhas Aéreas	Ausente
TURBOMECA do Brasil	Sr. Aldren Montenegro
TWO Táxi Aéreo	Sr. Luís Cláudio Lupoli
Universidade ANHEMBI-MORUMBI	Sr. Roberto M. Calçada Junior
VALE - Companhia Vale do Rio Doce	Cmte Sérgio de Almeida Sales
Viracopos Aeroportos Brasil	Sra. Evelyn dos Santos Rocha da Silva
VRG Linhas Aéreas (Grupo GOL)	Cmte Augusto da Fonseca Viana Cmte Danilo Marcondes de Andrade

ENTIDADES PRESENTES QUE SOLICITARAM INCLUSÃO NO CNPAA

Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial - DCTA	Cap R1 José Augusto
Ordem dos Advogados do Brasil - OAB - SP	Dra. Priscila Dower Mendizabal
Associação dos Tripulantes da TAM - ATT	Cmte Victor Giorgi Casseta Sr. Philippe Camilo Pacheco

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

1. abertura da 63ª sessão plenária do CNPAA.

Na manhã do dia 12 de maio de 2015, no CENIPA, situado na SHIS QI-05, Área Especial, Lago Sul, Brasília - DF, teve início a 63ª Sessão Plenária do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CNPAA.

O **Presidente do CNPAA, Brig do Ar Dilton Schuck**, deu início aos trabalhos, agradeceu a todos os presentes, comentando o anunciado no início do ano, a boa nova das estatísticas com redução do índice de acidentes aéreos no Brasil, no segundo ano consecutivo, 2013 para 2014, da ordem de 12 (doze) por cento. Reiterou que a manutenção da cultura de segurança de voo é fundamental, citando o Comitê como ferramenta essencial para essa cultura de disseminação de procedimentos, na busca do menor índice possível de segurança de voo.

2. Apresentação da Agenda da Plenária.

Cel Av Gomes da Silva, Secretário do Comitê, em substituição ao Cel Av Marcelo Azevedo, fez a sua apresentação, leu o artigo primeiro do Regimento Interno do Comitê que trata de sua finalidade. Procedeu a leitura da agenda das apresentações dos dias 12 e 13 de maio, que foi repassada aos presentes. Solicitou que os representantes das entidades-membro atualizassem os números de telefones e e-mails.

[PROPOSTA 1 - inclusão do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial - DCTA]

3. Apresentação do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial - DCTA.

Cap R1 José Augusto, Chefe da Divisão de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do DCTA, referiu-se à missão do DCTA, de ampliar conhecimento e desenvolver soluções científicas e tecnológicas, para fortalecer o poder aeroespacial, garantia da qualidade, através da certificação do produto, oferecendo serviços técnicos especializados para o setor, tanto para a aviação civil como para a militar. Disse dos serviços técnico-especializados, a normalização, metrologia, ensaios de laboratório, operações de lançamentos. Citou a estrutura do DCTA com suas organizações voltadas para educação e pesquisa, e desenvolvimento, fomento industrial, comissão de obras, com atividades desenvolvidas nas sedes em São José dos Campos, em Brasília, Natal e Alcântara. Disse das unidades hóspedes, o Instituto de Controle do Espaço Aéreo subordinado ao DECEA, o Centro de Computação de Aeronáutica, em São José dos Campos, o Núcleo de Aplicações Operacionais do COMGAR, e o Destacamento de Telecomunicações. Citou o Programa de Aeronaves de Combate, a COPAC, nos GAC Embraer, GAC Helibrás, e agora o Grupo de Acompanhamento de Controle, e os projetos Casa Amazonas e o da SAAB, do Grippen. Citou que o Elo Sipaer do DCTA é a Divisão de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, que, além de gestão, também desenvolve atividade de pesquisa para análise de material aeronáutico sinistrado. Disse da realização do DCTA em ciência, tecnologia e inovação, e que o Sipaer desenvolve atividade de prevenção e apoio à investigação, a partir de 159 (cento e cinquenta e nove) laboratórios acreditados pelo Inmetro, e laboratórios do IAE que são utilizados pelo Sipaer, e os laboratórios do IFI. Reiterou que o DCTA está bem equipado com laboratórios de pesquisa em proveito do Sipaer, e que são também solicitados pelos parques aeronáuticos para eventos de manutenção, além dos objetivos do Sipaer. Disse das contribuições do DCTA ao Sipaer dentro das esferas de competência próprias, maior integração entre as aviações civil e militar, com aproveitamento dos bancos de dados. Citou que o DCTA é um filtro suplementar para o Sipaer antecipando providências de recomendações após análises quando for o caso. Disse que o DCTA está disponível para participar de subcomitês quando solicitado, e reitera a importância da

participação do DCTA no CNPAA, em especial para a prevenção de acidentes aeronáuticos. Mostrou por fim divulgação de vídeo promocional do DCTA.

3.1 Cel Gomes da Silva abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Não houve

3.2 VOTAÇÃO DA PROPOSTA 1 (DCTA - INCLUSÃO)

Cel Gomes da Silva anuncia a votação com 42 (quarenta e duas) presenças, e algumas ausências momentâneas. Anunciou resultado, por unanimidade dos votos favoráveis, nenhuma abstenção, **considerou o DCTA fazendo parte do CNPAA**, e tomando parte das deliberações.

[PROPOSTA 2 - inclusão da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB - SP]

4. Apresentação da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB - SP.

A **advogada Priscila, OAB-SP**, presidente da comissão de direito aeronáutico, trouxe panorama básico da aviação civil em São Paulo, e as questões jurídicas em evidência, propostas de contribuição e conclusão. Citou que a OAB-SP foi criada em 1932, priorizando a missão da defesa constitucional, e a ordem jurídica do estado democrático de direito, direitos humanos e a justiça social, e pugna pela boa aplicação das leis e a rápida atuação da justiça. Mencionou que a Ordem possui 350 mil advogados inscritos somente de São Paulo, além de comissões permanentes, entre elas a Comissão de Direito Aeronáutico, e apresentou em tela os trabalhos realizados pela comissão, atas, artigos, informativos, eventos, relatórios de atividades dos anos de 2013 e 2014, disponíveis para acesso. Citou que a comissão possui 48 (quarenta e oito) membros, não somente advogados, mas quem atua na área de aviação, pilotos, mecânicos, engenheiros. Disse do panorama da aviação civil em São Paulo, elencando os quatro maiores aeroportos, Congonhas, Guarulhos, Campo de Marte e Viracopos, maiores em fluxo de operações, além de duzentos heliportos, sendo um heliporto, sendo em média 80 (oitenta) mil sobrevoos sobre a cidade a cada ano, enfatizando a preocupação da OAB-SP com a segurança em razão desse fluxo intenso de voos. Citou as reuniões regulares abordando direito aeronáutico e segurança de voo. Disse de exemplos de esclarecimentos aos operadores, com cartilhas voltadas aos passageiros, etc. com fotos dos encontros, como na questão do risco baloeiro, e mais, as redações de pareceres referentes a risco baloeiro e fadiga de pilotos. Disse de participação de eventos, seminários e palestras sobre o assunto, interagindo a cultura de segurança. Citou a criação do balão ecológico, que do ponto de vista da aviação há riscos, e trabalhos técnico-jurídicos contra algumas leis municipais que aprovam tais procedimentos. Comentou as palestras sobre a importância das leis, a regularidade e a legitimidades delas, e colaboração na elaboração de normas que visem ao resguardo da segurança de voo, e o fomento da segurança operacional, por meio de palestras e práticas educativas e o compromisso e observância dos preceitos éticos preconizados pelo CNPAA. Solicitou a inclusão da OAB-SP como membro do Comitê.

4.1 Cel Gomes da Silva abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Ten Cel Av Alvaro Wolnei Guimarães, DECEA, indagou a questão da harmonização dos interesses dos advogados, como a OAB-SP representa esses interesses dos clientes pelos advogados. Citou que, em algum momento, isso pode gerar conflito.

Dra. Priscila disse ser questão polêmica a princípio, que pode gerar conflito, e que o advogado também deve respeitar as normas e a legislação, que a cultura de segurança não pode ser punitiva, que tem que haver equilíbrio, citou que a lei 12.970 contribui para tal e que o advogado deverá respeitar.

Cmte Kerlington Pimentel de Freitas, **HELIPRO**, citou discordar dos antecedentes mencionando que no CNPAA há empresas com interesses privados também, citou que há entidades querendo somar, mitigar os problemas da aviação civil. Parabenizou a palestra e que se deve levar os problemas da aviação civil para a questão jurídica.

Cmte Castro, TAM, citou o momento oportuno à entrada da OAB, na defesa das causas do setor junto ao Comitê, citando a criminalização de atos e fatos da aviação civil. Citou de absolvição no seu caso pessoal derrubando acusações infundadas e afetando o caráter pessoal. Disse que todos batalham pela causa da segurança de voo e TAM inclusive que é uma luta incessante.

Cmte Licati, ABRAPAC, cumprimenta a apresentação da OAB-SP, na pessoa da Dra. Priscila, que testemunhou sua atuação contra a atividade baloeira em SP. Citou a questão forense da investigação, e disse da consulta que já se faz à palestrante.

Ten Cel Av Raul, CENIPA, citou exemplos diferenciados de investigação no exterior, como NTSB, citou a regulação que não é forte para embasar, e há conflitos de competência, e ressaltou a cultura de aviação que às vezes é quebrada no trabalho de advogado que procura defender seus interesses.

Dra. Priscila ressaltou que alguns advogados que possuem pouca informação da cultura de investigação e defendem suas causas e caem no caráter punitivo.

Cmte Lupoli, TWO, citou a experiência de fatos passados no Cenipa em que ocasiões houve em que determinados juízes, por vezes sem assessoria de um advogado que conhece a cultura, solicitam a peça do Relatório Final e fatalmente utilizará um pouco para seu julgamento. Disse da preocupação de a OAB entrar no Comitê e a quem passará o bastão mais adiante. Citou a preocupação também se a entidade possui alguma norma interna que se atenha ao que for tratado no Comitê não seja levado a expor determinadas pessoas, mesmo estando certos parâmetros quanto a isso constando em lei. Disse como exemplo de uma associação de familiares que houve receio dos membros colocarem no Comitê diante da mesma preocupação de ser local em que se discute tudo e abertamente. É o que gostaria de expor.

Dra. Priscila ressaltou a questão da confidencialidade, citou da indagação se há algum item de regimento interno sobre isso, e mencionou que somente agora discutiram o presidente da entidade OAB a respeito de participarem do Comitê. Citou que a intenção é agregar, somar, e que o presidente concordou, gostou da ideia, com a ressalva de ser necessário iniciar. Disse que ela sendo presidente da comissão da OAB-SP para o tema, tem autonomia até certo limite. Disse se comprometer para a redação de um documento de confidencialidade para que os assuntos desse interesse fiquem no Comitê, e que se quiserem entrar nos assuntos discutivos devem se ater a todas as regras do Comitê, e se compromete a isso. Citou a questão de passar o bastão, que ela, dra. Priscila e dra. Cláudia possuem o curso de prevenção do Cenipa, estão à frente da comissão hoje, e mais para a frente elas têm intenção de continuar, mas eleição na OAB só para presidência, já as comissões são para indicados. Disse que há sim possibilidade de entrar a oposição e dizer que não quer mais os atuais membros da comissão de aviação. Lembrou que há possibilidade de exclusão de alguma entidade que já participa.

Cmte Castro sugere que os elos do sistema leiam então dentro dessa possibilidade o teor do seu processo e a linha dos advogados referente à segurança de voo.

Dra. Priscila reafirma que estão disseminando a cultura de prevenção e segurança de voo.

Cmte Jardim de Matos, AVIANCA, citou da preocupação de como a presença da OAB uma entidade de classe sem ligação com a aviação, que é atividade-fim, vai lidar com as sensíveis informações tratadas no Comitê. Indagou se a comissão de direito aeronáutico pode ser dissolvida, pois ao aceitarem a presença da comissão estão aceitando a presença da OAB-SP. Fez outra indagação sobre o regimento interno do Cenipa, sobre qual possibilidade de futura contestação jurídica no âmbito da OAB e usar informações indevidamente ou até comprometer o funcionamento do CNPAA. Citou por outro lado a positividade da entrada da OAP-SP pudesse sanar dúvidas quanto ao amparo legal de certas ações instauradas em comissões no Comitê.

Dra. Priscila citou que a comissão de direito aeronáutico estava inativa quando ela assumiu o mandato em 2013, afirmando que ela não é dissolvida, apenas havendo interesse de pessoas para assumir tal responsabilidade. Disse que por ser área nova no Direito não há muitos advogados com esse fim, e nem sempre querem assumir a responsabilidade de ser presidente de uma comissão, por isso a comissão anterior acabou ficando inativa. Concordou com a possibilidade de ser novamente inativa caso a oposição ganhe e não tenha alguém para assumir. Respondeu a segunda pergunta, pessoalmente não crer que haja o caráter de contestação do regimento interno, pois verificou serem regras existentes há muito tempo. Reiterou que a Lei 12.970 veio para auxiliar na disseminação da cultura Sipaer e que já conquistaram 48 membros na comissão com tal pensamento. Reiterou, ainda, que a ideia é integrar, instruir, agregar o que o mundo jurídico fora esteja falando para integrar, e insistiu num documento formal da OAB quanto à questão da confidencialidade.

Cel Ribeiro, SENASP, disse da importância da presença jurídica e expôs preocupação de como a seccional São Paulo poderia harmonizar as ações com o resto do país.

Dra. Priscila citou que mais duas seções envolvidas em comissões de direito aeronáutico, como Minas, tenham a mesma intenção, e as demais não participam e não interessam, mas que a Lei 12.970 se equilibrou a tese do respeito da lei pelos advogados.

Psicóloga Rosana, ABORDO, citou da questão conceitual, que as próprias leis podem ter contribuído para a presente reunião, falou da dificuldade de interpretação da diferença entre erro e violação, disse dos princípios sejam éticos, de formação, ou advocatícios, e que a questão é dirimir os conflitos.

Dra. Priscila citou que estão disseminando isso nas faculdades, na pós-graduação em direito aeronáutico, e são advogados que precisam dirimir questões.

4.2 VOTAÇÃO DA PROPOSTA 2 (OAB-SP - INCLUSÃO).

Cel Gomes anuncia a votação com 48 (quarenta e oito) presenças, inclusive com a presença da nova entidade inclusa. Anunciou resultado, 23 (vinte e três) votos favoráveis, 10 (dez) votos contrários, e 15 (quinze) votos em abstenção. Cel Gomes enfatiza que pelo regimento do Comitê precisava haver 32 votos favoráveis para compor percentual exigido, pelo menos 2/3 das entidades-membro, nesse ponto, **a OAB-SP não conseguiu auferir votação suficiente para fazer parte do CNPAA.**

Dra. Priscila reiterou agradecimentos e que independente de serem membros continuam à disposição do Comitê para as necessárias consultas.

[PROPOSTA 3 - inclusão da Associação dos Tripulantes da TAM - ATT]

5. Apresentação da Associação dos Tripulantes da TAM - ATT.

Cmte Victor, ATT, disse que em nome de 3 mil 122 tripulantes da TAM associados ao ATT, iniciou a proposta de inclusão ao CNPAA, relatou o histórico e responsabilidades da ATT atualmente, as ações voltadas à segurança de voo, com fundação em 1980, e atualmente a maior associação de tripulantes do hemisfério Sul. Citou as obrigações estatutárias, de sindicato, representar os tripulantes e garantir acesso deles à diretoria, amparar as defesas justas perante às autoridades brasileiras, zelar pela segurança de voo, seguir programas, normas e diretrizes oficialmente adotados, mantendo operacionais com as coirmãs nacional e internacional, citando que é diretor técnico e de safety da ATT. Mencionou que foi a primeira empresa a instalar o FDM, o FOQA no Brasil, como paradigma, citou as pessoas daquele tempo que continuam no CNPAA. Citou que não precisa ser o comandante mais categorizado para ser o presidente da ATT, sim a técnica é que dá oportunidades de crescimento, e a fomentar a segurança de voo no país. Citou que a TAM possui 2279 comissários, 583 comandantes, 260 copilotos, e angariando cada vez maior número. Disse das ações voltadas à segurança, estudos com relação ao risco baloeiro, na IFALPA, 2015, muito apreciado pela comunidade aeronáutica. Citou das palestras distribuídas aos associados, estudos sobre FRMS, apoio ao SNA de apoio ao aeronauta, divulgação de publicações do Sipaer. Disse participarem de work-shops voltados à segurança operacional, ICAO, IFALPA, IATA, curso de FRMS no espaço cedido pela ABEAR. Citou que tais ações ajudam a comunidade aeronáutica a melhorar cada vez mais os índices de segurança de voo, divulgação de relatórios técnicos e estatísticos de prevenção, colaboração com desenvolvimento de novas tecnologias. Citou contribuição com relação ao gerenciamento da fadiga, propostas de regulamentação do aeronauta, que contemplam conceitos de FRMS preconizados pela ICAO, e repasse aos tripulantes de maneira sistêmica.

5.1 Cel Gomes da Silva abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Cmte Antônio Modesto, HELIBRAS, indagou sobre os vários representantes da TAM no CNPAA qual seria a integração com o Safety da TAM, e com a manutenção, falando como passageiro.

Cmte Victor disse que a ATT não vive sem o Safety da TAM, explicando que todas as diretrizes, como associação da TAM, e a questão é fomentar o que a empresa julga necessário e a representatividade que o tripulante precisa caso, casos variados, como indisciplina de voo, com o que utilizar, ajudar, junto ao safety da TAM. Citou a pesquisa junto a mais de 3200 tripulantes, que numa pesquisa científica para identificar risco iminente, daí reiterou a proposta de ingresso no CNPAA para que os estudos prossigam de vento em popa, para interagir com os demais membros, como exemplo a GOL, que poderia atuar de comum acordo.

Cmte Walter Ferreira, HELICENTRO, saudou o tripulante da TAM e a representação do aeronauta no CNPAA.

Ten Cel Av Raul indagou sobre o número de comandantes da TAM

Cmte Victor citou que muitos não estão na ATT, mais de 1000 (um mil) comandantes, copilotos em número parecido, e comissários muito mais.

Cmte Calçada, Universidade Anhembi-Morumbi, referendou a apresentação da ATT, e comparou a relação da ASAGOL com a GOL e da ABRAPAC com a ABEAR, que tais representatividades vêm somar ao esforço de prevenção de acidentes aeronáuticos. Citou que

toda a colaboração é bem-vinda, e instou a que os tripulantes da AZUL também se façam representar nesse sentido. Ressaltou quanto à gerência de segurança operacional hoje conhecida como safety, que as companhias devam ir além do aspecto corporativo, e inserir no meio do grupo de representatividade, reafirmando união sistêmica, como um sub-elo do sistema para que as informações sejam disseminadas diretamente a cada um dos tripulantes.

Cmte Licati citou a questão da pesquisa sobre a fadiga e a necessidade de voluntários para tal, lembrando a integração de pesquisas anteriores com tripulantes da GOL, TAM e AZUL. Disse das informações que saem das empresas e que permitem um trabalho sério, que as empresas gostariam que não fosse divulgado, mas que se encaminha para uma maturidade, do medo do desconhecido para a consciência da necessidade desse trabalho, ressaltando ser de natureza científica que pode evoluir. Citou a presença de Malcolm Brenner do NTSB de fatores humanos em palestra no Cenipa, que demonstrou a identificação de fatores de fadiga por meio da voz. Ressaltou que sem filmagem de cabine a voz se torna marcador para identificar situações dentro desses fatores de comportamento, fadiga, etc. Citou a importância das associações que dão oportunidade para se ter os voluntários essenciais à pesquisa e prevenção.

Cmte Jenkins, ABEAR, disse da positividade da participação da representação que, inclusive, já foi membro da Comissão de Segurança de Voo - CSV do SNEA. Disse que a troca de ideias torna esta participação extremamente positiva.

5.2 VOTAÇÃO DA PROPOSTA 3 (ATT - INCLUSÃO)

Cel Gomes anuncia a votação com 49 (quarenta e nove) presenças, inclusive com a presença da nova entidade inclusa. Cel Gomes anunciou resultado, por unanimidade dos votos favoráveis, nenhuma abstenção, **considerou a Associação dos Tripulantes da TAM fazendo parte do CNPAA**, e tomando parte das deliberações.

6. Apresentação “a nova estrutura da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC”.

Sr. Cláudio Passos, diretor da ANAC, disse da situação atual da ANAC da integração com Sipaer. Ressaltou das modificações e as alterações de estruturas com novas interfaces. Abordou o novo contexto institucional enfrentado desde 2012, da assimetria nas relações com o público externo da ANAC. Citou que desde aquela época decidiu-se pelo fortalecimento institucional da agência, com eixos administrativo, da estrutura da agência e o eixo técnico, da atividade fim, enfatizando o conhecimento de que as pessoas que estão do outro lado, o público externo, passageiros, tripulantes etc., precisam. Disse que para tal foi contratada uma assessoria para ajudar a diretoria a desenvolver o planejamento 2015/2019, por meio de workshops com executivos da agência e com todo o público externo da agência, a questão da segurança e a questão do serviço ser acessível a todos. Ressaltou que irá falar do projeto ANAC 2020. Citou que agora estão na fase de elaboração dos workshops, processo lento, mas cuidadoso para melhorar a atuação da agência. Citou o mapa estratégico em que expõe o serviço e a existência dos recursos financeiros. Explanou que as diretorias e superintendências estavam espalhadas pelo país, e a ideia agora é centralizar os poderes decisórios da agência, trazendo todas as superintendências e área de operações e aeronavegabilidade, e assessorias para Brasília. Citou a ideia de aprimorar o processo. Citou, ainda, os muitos dados existentes do tempo do DAC, e que o sistema precisa centralizar essa área de inteligência organizacional de dados de informações, dados corporativos. Citou as três áreas de atuação da antiga GGAP: uma de interface de segurança de voo, interface com Sipaer; segunda, parte de dados; e a terceira, atividades típicas de fiscalização, e que tudo isso está facetado dentro da agência. Citou que a área de planejamento institucional é o eixo das atuais mudanças na ANAC. Disse que com esses novos projetos estruturantes se insere uma nova cultura de administração, é como se a agência

encontrasse a sua identidade administrativa em termos de processo, e que nessa esteira foi criado o escritório de processos. Reafirmou sobre o futuro do RBAC61 com seus eixos estratégicos, e a melhoria da articulação com o Sipaer. Reafirmou o modelo da agência, que estava com cinco diretores, e que a instância técnica agora está com as superintendências, que são os técnicos. Disse que a Assessoria de Articulação com o Sipaer terá como atribuições os assuntos relacionados com o SIPAER no âmbito da ANAC, a interface com o CENIPA, o controle das recomendações de segurança e o auxílio às superintendências na gestão da segurança operacional. Citando que estão a 90 (noventa) dias da implantação, que ocorrerá em 15 de junho. Concluiu a apresentação das modificações atinentes à Agência.

6.1 Cel Gomes da Silva abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Ten Cel Av Raul citou amplamente benéficas as modificações, citando que a aviação geral é o maior cliente do Cenipa. Citou interface de ocorrências localizadas que o Cenipa pode repassar para a agência. Disse de Londrina, que tem número alto de ocorrências e pode interessar essa interface com a ANAC.

Sr. Cláudio Passos citou os desafios no uso da inteligência pela Agência, como ações *in loco* para verificações de situação da aeronave e tripulação. Disse da imensidão do território, comentou sobre a fiscalização, a situação de táxi-aéreo no interior, os percalços, principalmente quando se tenta caracterizar comércio naquele voo. Ressaltou nesse sentido que a interface ANAC/CENIPA é extremamente benéfica.

Cmte Modesto disse complementar afirmando ter iniciado o desenvolvimento de comunidade (e-groups), junto do Cel Ricardo Senra, à época, já há alguns anos nesse trabalho, e disse que sentiram a falta da ANAC no processo em andamento. Citou que foram analisados vários relatórios finais do Cenipa, mesmo aqueles sem implicação jurídica civil, foram feitas algumas recomendações. Disse de então da possibilidade de haver um grupo focado em aviação geral, e de ser grande passo para redução dos acidentes aéreos com pequenos operadores, notadamente no setor de helicópteros. Disse ver pontos positivos na ação da ANAC, no âmbito do SGSO.

Sr. Cláudio Passos citou que a gestão da segurança operacional está em processo de revisão junto à ANAC e que pode haver alguma dificuldade no cumprimento dos compromissos anteriormente assumidos.

Cmte Jardim de Mattos indagou sobre as recomendações de segurança operacional que chegam de maneira divergente para as empresas aéreas, entregues pela ANAC para as áreas focadas, operações, manutenção etc. e fora do alcance das diretorias de segurança operacional, se agora serão direcionadas para as diretorias de SO que podem fazer a réplica para dentro do ambiente, ou se ficarão no antigo processo.

Sr. Cláudio Passos respondeu que, sim, é assunto para debater no PSOE, para que flua e que atinja todos os objetivos.

Cmte Gilvan Barros, SENIOR, citou positivo o programa de fortalecimento operacional, relevando a preocupação com a intuição ANAC. Indagou sobre a aviação OFFSHORE, e disse ver atuação tímida da ANAC quanto ao setor, disse que há regras, até para o próprio contratante, que deveriam ser estudadas pela ANAC. Citou exemplo que a Diretoria de Portos e Costa da Marinha é que estabelece regras para helideck, heliponto de plataformas, e por mais efetividade da Marinha, que não é órgão regulador de atividade aérea, e disse não saber a relação em que

está entre ANAC e DPC, indagou então como a ANAC agora vê a atuação da aviação OFFSHORE.

Sr. Cláudio Passos disse que se vê que cada setor gostaria de ter uma caixinha na ANAC, uma divisão, uma gerência, e que basta ir lá e resolver o assunto, e imagina que a ANAC deveria ter uma centena de setores para atuar em cada segmento. Citou que o PSOE estabelece áreas de excelência, específicas, disse não conceber a mistura da aviação geral com aerodesporto, nem misturar aviação executiva com aviação geral, ou misturar táxi-aéreo operando Learjet, *Gulf Stream*, com táxi-aéreo que opera na Amazônia com aviões pequenos, citou necessidade de ter um grupo que trabalhe isso, com feedback e oriente a regulamentação. Disse que vê como trabalho dentro da área da SPO, não com local que trabalha para um setor específico. Reafirmou que ter legislação muito prescritiva é diferente de trabalhar com sistemas e processos, visão sistêmica, macro.

Cmte Gilvan Barros reafirma que a aviação OFFSHORE é pujante, que transporta um milhão e duzentos mil passageiros/ano, com 140 helicópteros de médio e grande porte, e quase nivelado com a aviação do Mar do Norte, com risco na atividade muito grande.

Cap J. Augusto indagou como a integração entre a segurança operacional da ANAC e do COMAER, como esta precisaria evoluir para acompanhar o atual processo de atualização da Agência.

Sr. Cláudio Passos citou que o PSOE da ANAC não interfere com a interface da Aeronáutica, disse que futuramente vê atividades conjuntas pela integração do sistema com SGSO. Citou que as ações existem isoladamente, mas que precisam de ações integradas, e disse que é um dos passos da integração do programa da agência.

Cmte Viana, GOL, comentou da área da manutenção de aeronaves e mecânicos. Citou reunião de uma comissão exclusiva para essa área, no SERIPA3, e que sentiu a falta do representante da ANAC. Disse dos cursos de manutenção nas escolas e aeroclubes com currículo precário inclusive sem saber inglês, e os manuais de aeronaves estão em inglês. Disse no campo da fadiga do turno de trabalho, inclusive na madrugada, questionando se um mecânico estaria apto a fazer um serviço de alta complexidade no último turno da madrugada, em que nas estatísticas há os maiores acidentes. Indagou o que a ANAC pensa em fazer com o mecânico, e não só com o piloto.

Sr. Cláudio Passos disse que não existem diferenças, que o PSOE não vê diferenças, se há falhas pontuais devem ser abordadas. Ressaltando que o PSOE é sistêmico. Citou que a preocupação do PSOE são as ilhas que não se conversam, pois que são sistêmicos.

Cmte Sérgio Sales, Vale, citou serem usuários com a Vale, contratando helicópteros e aviões, e com dificuldade na região Norte, que só há uma empresa autorizada pela Vale na região com qualidade suficiente. Citou a necessidade de um programa de desenvolvimento para táxi-aéreo pequeno com fim de melhorar a qualidade dessas empresas da aviação geral, disse mais como incentivo do que fiscalização, um programa de desenvolvimento. Indagou que poderiam contribuir para o banco de dados para que a ANAC tome uma decisão conhecendo todos esses pontos.

Sr. Cláudio Passos disse ser um dilema para a ANAC visto que não podem fazer o fomento, e que a atuação da agência é fechar a empresa, suspender e fechar aeroporto. Citou que por esse motivo que o código foi modificado para que a agência desenvolva legislação ideal para operação na Amazônia. Citou que devem desenvolver regras especiais que contemplem a realidade do país.

Cmte Calçada citou que se precisa sair da ideia da linha de paternalismo do DAC, a aproximação com a aviação geral, já o modelo agência ressalta que foge muito disso. Entrou no debate citando que um dos pontos do SGSO é a garantia da segurança operacional, e dentro o controle, citando que implantaram curso de SGSO dentro da Anhembi-Morumbi, grade de 80 horas. Comentou o que foi dito, que a novidade sai do PSOE e que chegará até todos. Citou o SGSO, e disse a dúvida se o SGSO está na superintendência que recebe o SIPAER.

Sr. Cláudio Passos reafirma que o novo SGSO está no nível de projeto, que não completou o ciclo de treinamento. Citou que agora está no treinamento interno e como irá disseminar isso externamente. Disse que uma superintendência será a macrogestora desse processo, mas que o grupo é que gerenciará tudo. Citou que o grande dilema é fazer isso com a aviação geral.

Encerramento da manhã do primeiro dia

[INTERVALO PARA ALMOÇO]

Reinício da 63ª Sessão Plenária do CNPAA - tarde do dia 12 de maio de 2015

Cel Av Azevedo, Secretário do CNPAA, dá início aos trabalhos da tarde, agradeceu a presença de todos, dando a palavra ao Cmte Kerlington da Helipro.

7. Apresentação “O treinamento como barreira para o acidente”.

Cmte Kerlington enfatizou a abordagem dos temas pertinentes ao assunto, referiu-se a artigo da Revista da Abraphe do mês em curso, que trata do treinamento como barreira para o acidente, na maior comunidade de helicópteros do mundo, São Paulo. Citou o centro de treinamento da Helipro, e apresentou um vídeo ilustrativo, em que um helicóptero tem a buzina intermitente, relato do piloto, que declarou emergência, autorrotação. Mostrou em vídeo que era lançamento de paraquedistas que saiu da aeronave naquela situação, pista boa em baixo, imagem dos EUA, que na realidade não era o caso de autorrotação. Apresentou item sobre panorama da aviação civil no país, 2004/20013. Citou que a maioria dos acidentes foi no TPP, também na maioria dos casos, a consciência operacional parcial. Ressaltou a fala com base na prevenção e na barreira. Citou que para cada evento a prevenção age, e que depois de iniciado o evento, as barreiras de proteção entram para minimizar as consequências. Disse de situações que acontecem, problemas novos que se consegue com conhecimento e se o problema é rotineiro com habilidade consegue-se resolvê-los. Discorreu sobre deslize, lapso e engano, no tratamento dos problemas, que os dois primeiros com habilidade se consegue evitar, e se o evento é previsto e treinado, através de regras e conhecimento. Citou os processos de 2012 em diante, principalmente no começo da mudança do RBAC 61, que trata de certificações e carteiras, que são as regras que permitem operar minimamente. Citou a formação e qualificação também tratada no RBAC 61, e a diferença técnica importante para a ANAC e em geral para o treinamento. Disse da formação hoje que pode proceder a compra dos manuais de navegação, meteorologia etc., e após estudar e fazer a prova com possibilidade de ter o primeiro certificado teórico. Citou que nos EUA é diferente, para se tornar piloto há outras áreas de estudo como medicina aeroespacial, gerenciamentos. Indagou a questão de como mitigar, uma vez que o TPP no Brasil está disparado. Relembrou que em junho de 2012 foi criado o RBHC 61, com novidades e mudanças radicais sobre o antigo RBHA61. Disse das emendas que alteraram alguns itens, como treinamento de simulador etc. Citou a Emenda 04 que mudou itens quanto à reclassificação, influenciando treinamento na Agusta, por exemplo, se fosse *recheado* em simulador, prorrogado

até novembro pela Emenda 05. Disse que tal procedimento trouxe em geral algum conflito sobre este treinamento IFR, algumas mudanças na regra, concessões, revalidações, o que fazer, de acordo com quem. Disse que os debates para confecção da norma se concentraram entre órgão regulador e pilotos, e quando se via a norma viam-se diferenças do que havia sido acordado nos workshops. Mencionou haver questões econômicas, culturais e de segurança de voo. Citou que pensavam que importando normas tudo daria certo, não precisando analisar a cultura do povo. Disse que hoje há vários debates a respeito se o helicóptero é tipo, classe, que nos EUA se tiver 2500 lbs para baixo pode-se voar qualquer helicóptero. Citou que alguém afirmara que no Brasil a regra é muito forte. Disse que ocorre um acidente e se verifica, às vezes, que o piloto nem carteira tinha, ou código ANAC emprestado de outro. Citou que nos EUA sabe-se que ao violar uma norma será processado cível e penalmente. Disse da norma versus realidade, deu exemplo do simulador do A109, que todos passam por treinamentos, revalidações, seja na aviação offshore, táxi-aéreo, petróleo e gás, disse da insegurança jurídica quando a norma posta depois é modificada. Disse que o sistema Sipaer se não tiver segurança jurídica, desenvolvida e confiante, deixou a indagação no ar. Disse que o problema está exposto, que a segurança operacional está em cheque. Citou que estão debatendo se acaba ou não o recheque, se precisa de exame de proficiência, polarizado entre o órgão regulador e os pilotos, indagando o que a comunidade aeronáutica pode somar com isso. Ressaltou que a finalidade da palestra seria lembrar um pouco sobre barreiras de segurança, e que através do treinamento pode se evitar um acidente. Disse que a proposta também foi a de apresentar o panorama específico de treinamento e formação. Disse propor após análise do CNPAA, pensar na comissão de treinamento, no sentido de alimentar, subsidiar, para que as normas pudessem acontecer, e que antes de acontecê-las, atualizá-las com a força do Comitê. Disse para diminuir a insegurança jurídica, os acidentes, que se possa ter um treinamento mínimo, possível regulamentado.

7.1 Cel Azevedo abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Cap José Augusto, citou que o SEM foi falado, disse da sua preocupação de que se permita que o *owner pilot*, o proprietário, com apenas 140 horas de voo opere a sua aeronave. Citou na definição de métodos de treinamento uma forma já adotada em outros lugares do mentor pilot que acompanha o dono da aeronave como solução possível. Mencionou que o piloto inicial poderia fazer seu treinamento na forma autodidata e se apresentar num centro de treinamento onde receberia a sua qualificação adequada.

Sr. Paulo Soares ressaltou o acréscimo de complexidade de aeronaves de pequeno porte e que requerem recursos novos de treinamento para entendimento de painéis multiplex, exemplificou. Citou a entrada em serviço do Phenon100 e a evolução do programa ofertado de visita aos centros de treinamento. Disse que isso não substitui o papel regulatório que precisa ser feito para contemplar essas categorias específicas de aviação, como avião pequeno a jato que voa em grandes altitudes.

Cmte Modesto, Helibrás, citou que participou como SGSO do centro de treinamento da Helibrás e ressaltou a necessidade de se levar o assunto impacto regulatório para a agência, levando em consideração a cultura local e não trazer somente referência de fora, adaptando regras de fora. Disse que vidas podem se perder por conta da cultura do jeitinho. Citou a criação de um grupo junto à ANAC, ligado a RBAC121 apta a resolver assuntos da aviação geral, referiu-se à comissão do IHST com Cenipa presente na empresa com a ideia de redução de acidentes nesse segmento.

Cmte Gilvan reiterou o fator humano em treinamento com sua importância, citando o diferencial em custos da aviação offshore, disse do treinamento com simulador e que reflete na operação dos tripulantes que seguem o previsto as regras e procedimentos. Ressaltou que o voo é uma gestão de cabine que começa com o planejamento do voo, briefing, o *check turn around*, e da exigência de certa complexidade mental. Citou o envolvimento tecnológico que agrada ao piloto novo e afeta o veterano piloto.

[PROPOSTA 4 – criação da Comissão Nacional de Treinamento]

(?) Iniciou referindo-se ao debate da formação sobre helicóptero, sugeriu se possível a criação de uma subcomissão para dar encaminhamento a sugestão do Cmte Kerlington.

Cmt Nilton, EFAI, citou a importância e a efetividade dos voos de cheque, que hoje já se discute a possibilidade de os pilotos voltarem a treinar voo na plena aceção da palavra, isto é, retornando do voo automático para o voo manual. Disse do aumento de acidentes na fase de cruzeiro em função da automação presente nas aeronaves e do distanciamento dos pilotos da cadeia de comando. O piloto está gradativamente deixando de ser piloto e passando a ser um gerente de sistemas. Com isso, quando algo falha e seus conhecimentos de piloto são requeridos a probabilidade disso levar a um acidente não é pequena.

Cmte Licate reiterou que treinamento não é custo, é investimento, que as normas precisam ser permanentes, no meio da etapa, mudam-se as regras, ressaltou uma série de temas para serem discutidos, e que a comissão precisa ser criada.

Sr. Neverton, ANAC, citou que a norma é dinâmica, precisa ser rígida em alguns pontos, como de garantia de sustentação jurídica, comprometimento de futuro mínimo, para que se tenha retorno financeiro, de pessoal, etc. Disse também que deve ser flexível, para absorver novas tecnologias, e que a atual indústria é muito dinâmica. Citou da ANAC, do RBAC61 que se fez tantos ajustes e ainda não está a contento. Disse que antes que se tenha a proposta na mesa, o ideal é reunir os participantes interessados e que se tenha a questão resolvida por ser ouvida a comunidade aeronáutica, que é o usuário final da norma. Citou as frentes atuantes, como BCAST, em paralelo com os fóruns que auxiliarão em um produto final a contento.

Cel Azevedo anunciou a votação da criação de uma Comissão Nacional de Treinamento no âmbito do CNPAA. Ressaltou a pergunta se as comissões podem ser permanentes ou temporárias. Respondeu após consulta ao regimento do CNPAA, que as permanentes são aquelas cuja problemática requeiram.

Cmte Kerlington citou a pertinência da qualificação e da requalificação, e para estar sempre no fórum para se debater, disse preferir que seja permanente como sugestão.

7.2 VOTAÇÃO DA PROPOSTA 4 - criação da Comissão Nacional de Treinamento

Cel Azevedo anuncia a votação com 51 (cinquenta e uma) presenças, inclusive com a presença da nova entidade inclusa. Anunciou resultado, por unanimidade de votos favoráveis. Cel Azevedo instou a necessidade de se saber os nomes dos componentes da Comissão. Iniciou enumerando os membros HELIPRO, HELIBRAS, Cmte Walter da HELICENTRO, HELIPRO, EFAI, ABRAPAC, SERIPAs IV e V, Aeroclube de Eldorado do Sul, ABORDO, PUC - R.G. do Sul, ANAC, SENASP, EMBRAER, DCTA, e a Coordenação da Comissão com o Cmte Kerlington.

8. Apresentação “Helicópteros sob IMC”

Cmte Nilton ressaltou a importância que se dá na EFAI ao treinamento de IFR. Anunciou apresentação de um filme para ilustrar a palestra. Disse tratar-se de uma animação produzida pelo então GEEV - Grupo Especial de Ensaios em Voo - a partir dos dados recuperados do FDR de um helicóptero Pantera do Exército acidentado em 2004. Apresentou o cenário, o histórico do acidente e comentou os fatores contribuintes apontados pelo relatório de investigação (condições meteorológicas adversas, Instrução, Planejamento e Julgamento), expondo o posicionamento desses fatores na estatística do CENIPA. Apresentou estatística do NTSB por tipo de acidente, destacando a entrada não intencional em IMC. Citou a diferença entre o treinamento voltado para IFR e o voltado para o IMC, ressaltou que pouco se atenta ao IMC e é esta condição que contribui para o acidente. Citou IIMC que é a condição IMC inadvertida, citando não concordar com a sigla. Explanou, resumidamente nosso sistema de orientação espacial e os tipos de desorientação aos quais estamos sujeitos, começando pela não reconhecida, quando piloto não percebe que desorientou, e continua a voar a aeronave normalmente, sem tomar nenhuma ação corretiva, até o impacto com o solo. Disse da desorientação reconhecida, onde o piloto pode até não identificar o problema como sendo desorientação espacial, mas ele percebe o conflito entre a informação recebida dos instrumentos e do seu sistema de equilíbrio, confia nos instrumentos, recupera o voo e sair da situação. Mencionou por último a desorientação incapacitante, possível de ter ocorrido no acidente com o Pantera já apresentado, quando o piloto está tão sobrecarregado física e mentalmente, que não consegue sair da situação. Passando para o treinamento, disse que o curso IFR hoje atende muito bem aos aspectos relacionados às regras IFR, deixando a desejar no aspecto relacionado ao voo sob IMC. Ressaltou, de uma maneira geral, que se deve aprofundar o aprendizado do funcionamento dos instrumentos, em como fazer um cheque cruzado, etc. Citou os aspectos aeromédicos dos cursos, que não se deve avançar em questões irrelevantes, como a hipóxia que afeta menos a aviação de helicóptero, dando prioridade às questões ligadas ao sistema de equilíbrio, ilusões e desorientação espacial. Seguindo na instrução de voo sem referências visuais externas, falou da importância do treinamento de recuperação de atitudes anormais. Mencionou não concordar com os termos IIMC – entrada inadvertida em condições IMC. Esclareceu que, antes de chegar a essa situação, o piloto recebe várias advertências, seja no planejamento quando ele identifica uma condição meteorológica desfavorável, seja na decolagem quando ele vê que a meteorologia realmente não está boa ou durante o voo quando ele vê as condições de teto e visibilidade se degradarem e, ainda assim, insiste em prosseguir no voo. Dessa forma, não há como classificar essa condição como “inadvertida”. Disse que o termo mais apropriado seria UIMC – *Unplanned IMC* (IMC não planejado). Abordou, então, as barreiras disponíveis para se evitar entrar em IMC – Planejamento e Decisão. Um bom planejamento dará ao piloto uma visão das condições meteorológicas que encontrará pela frente. Citou a utilização do METAR e do TAF, acrescentando o GAMET, previsão de área do solo ao FL100, ambiente em que o helicóptero voa. A barreira seguinte, a decisão, nada mais é que a decisão do piloto de retornar ou efetuar um pouso de precaução quando as condições meteorológicas começarem a se degradar. Pode ser operacionalizada por meio do estabelecimento de um EDP (*Enroute Decision Point*), parâmetros mínimos concretos de altura e velocidade a partir dos quais o piloto deve retornar. Por fim, ultrapassadas essas barreiras e entrando em condição IMC, entram sem cena as habilidades de pilotagem. Apresentou os 4 Cs – *Control, Climb, Couse and Communicate*. Em resumo, controlar a aeronave, subir, curvar para regressar à condição de voo visual e comunicar sua situação ao órgão de controle. Mostrou exemplo de gravação de providencial orientação do controle a uma aeronave em situação de IMC não planejado levando-a até o pouso seguro. Apresentou, resumidamente, a técnica para recuperação de atitudes anormais, finalizando esse tópico com uma particularidade do helicóptero que pode encontrar-se em atitude anormal mesmo com o horizonte indicando uma atitude de voo nivelado (zero de arfagem e zero de rolamento). Finalizando, ressaltou a necessidade de se difundir para as escolas de aviação o propósito das 10 (dez) horas de voo por instrumentos que o RBAC61 passou a exigir desde setembro de 2014 na

formação do PCH, qual seja, sobrevivência em ambiente IMC. Disse nada ter sido feito pela ANAC do que se espera dessas 10 horas. Disse do quão crítico é encarar essas 10 horas como uma formação para voo sob IMC, e reforçou a preocupação de que isso se torne um estímulo ao 'visamento' tão criticado. Ou seja, um piloto não orientado adequadamente a respeito dessas 10 horas, pode acreditar que o voo em condições marginais não é tão crítico já que ele possui essa formação e se o teto e a visibilidade caírem além dos limites para o voo visual, ele poderá concluí-lo por instrumentos. Mostrou o que está sendo feito pela EFAI em termos de Programa de Treinamento Teórico e Prático e apresentou um vídeo do NTSB onde um piloto, voando em condição de teto de visibilidade reduzidos entra em IMC e, com a aeronave em atitude anormal, faz a ereção do horizonte artificial. Reiterou que sob IMC não há condição para voar visual, e que a regra é o IFR. Não sendo habilitado ou voando uma aeronave não certificada IFR, deve-se retornar ou efetuar um pouso de precaução. Finalizando, apresentou uma nova versão para a frase do SIPAER que diz que "Não há novos acidentes, mas novos pilotos cometendo os mesmos velhos erros" passando para "Não há novos acidentes, mas há novos meios de evitar que novos pilotos cometam os mesmos velhos erros".

8.1 Cel Azevedo abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Não houve

[PROPOSTA 5 - alteração do Regimento Interno do CNPAA]

9. Apresentação da Secretaria do CNPAA - alteração do Regimento Interno.

Cel Azevedo, Secretário, expõe a proposta da Secretaria, de alteração do Regimento Interno do Comitê, que serão pequenos detalhes que podem ser feitos no ambiente do CNPAA, e que somente acima de 40% em modificações teria que se tornar um novo regimento, e comentou que não é este o caso. Disse do saneamento das comissões para decidirem, e a substituição do coordenador da comissão do petróleo. Citou que a proposta de alteração entra nos capítulos das exclusões. Citou o art. 14 do Regimento, que pode ser excluída a pedido ou falta de representantes da entidade em duas sessões ou em três alternadas, ou ainda por indicar que fatos chegados ao Comitê atentem contra a segurança de voo. Citou o item regimental que diz que a presença da entidade em três sessões consecutivas torna sem efeito todas as anteriores, justificadas ou não.

Cel Azevedo disse da PROPOSTA de que sejam apenas consideradas as faltas injustificadas. Citou possível acréscimo que a entidade poderá apresentar justificativa para a ausência prévia ou posteriormente, que se aceita pelo presidente do Comitê torna sem efeito as faltas anterior ou posterior.

9.1 Cel Azevedo abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Não houve

9.2 VOTAÇÃO DA PROPOSTA 5 - alteração do Regimento Interno do CNPAA

Cel Azevedo pôs em votação esse item do abono das faltas, alteração do **art. 14** do Regimento Interno do Comitê. Citou a presença de 50 (cinquenta) entidades, **votada pela aprovação** para que a entidade que esteja ausente possa se justificar. Ressalvou a questão dos equívocos em que o e-mail do representante da entidade, que por acaso tenha se afastado da entidade, é descontinuado, e a Secretaria perde o contato com ele, e, citou como exemplo o representante da GRU Airport que saiu da empresa e somente havia o e-mail deste para o contato com a entidade. Sugeriu que caso haja necessidade telefonar para a Secretaria do Cenipa.

Cel Azevedo passou ao item regimental do **art. 34**, das reuniões, em que se assenta que os membros da Comissão devem se reunir no mínimo uma vez a cada bimestre, em caráter obrigatório. Observou que algumas comissões não seguem esse item regimental, situação determinante do Regimento que não é cumprida Citou o exemplo da comissão recém-instalada, com o Cmte Kerlington, que fica responsável pela emissão de relatórios periódicos e os conclusivos do trabalho. Reiterou o item que obriga o Secretário a cobrar tais acompanhamentos. Citou a questão atual da contenção de recursos na FAB. Expôs a nova PROPOSTA para que a comissão possa se reunir na medida da necessidade. Citou igualmente o art. 35, que as comissões devem enviar os relatórios periódicos dos trabalhos bimestralmente à Secretaria. Disse de PROPOSTA de nova redação para este item para que o coordenador da comissão envie o relatório periódico assim que conclua os trabalhos da Comissão e não obrigatoriamente a cada bimestre. Disse da nova PROPOSTA constante do artigo certificando que as reuniões das comissões possam ser realizadas tanto na forma presencial quanto virtuais, exemplificando que a comissão nacional de fadiga humana teve reuniões virtuais por e-mail com amplo sucesso, economizando tempo, recurso, e não houve falta de debates intrínsecos.

Cel Azevedo pôs **EM VOTAÇÃO a alteração do artigo 34**, e com a presença de 50 (cinquenta) entidades, uma abstenção, nenhum voto contrário, **aprovada a proposta por maioria**.

Cel Azevedo pôs **EM VOTAÇÃO o parágrafo único do artigo 34**, e com a presença de 50 (cinquenta) entidades, uma abstenção, nenhum voto contrário, **aprovada a proposta por maioria**.

Cel Azevedo pôs **EM VOTAÇÃO a alteração do artigo 35**, e com a presença de 50 (cinquenta) entidades, nenhuma abstenção, nenhum voto contrário, **aprovada a proposta por unanimidade**. Reiterou que fechada a ATA será enviado e-mail para todos os presentes para troca de ideias sobre o tema para deixar claro, quando em sequência será feita a redação final do artigo.

Cel Azevedo reafirma o saneamento das comissões e o comentário sobre todas as comissões ativas. Citou que há a Comissão do GT Sipaer, Comissão do Perigo Aviário. Citou ainda a Comissão de balão de ar quente, Comissão de prospecção de pesquisa e lavra de recursos minerais, Comissão de gerenciamento do risco operacional, Comissão do Projeto de Lei Sipaer, Comissão de segurança de voo na manutenção, Comissão do Código Brasileiro de Aeronáutica, Comissão da Aviação Agrícola, Comissão da revisão do Sipaer, que passou a revisão do regimento interno, e mais comissões sobre *data sharing*, *runway excursions*, RBAC135, fadiga humana e Comissão da aviação geral iniciada bem antes das reuniões presentes. Reiterou que a Lei 12.970 do Sipaer já foi criada, e pode inviabilizar o prosseguimento do GT. Disse da rejeição da comissão de controle do perigo aviário, e também ressalvou não haver trabalhos da comissão de balões de ar quente. Citou que a criação da comissão de gerenciamento do risco operacional ocorreu antes da tratativa do SGSO, e disse não ver sentido também essa comissão estar ativa. Disse que da comissão de aviação agrícola também não consta produto dela. Opinou que numa próxima oportunidade poderão discutir uma revisão de regimento interno. Disse do término da apresentação da comissão do runway excursions que

permanece ativa. Ressalvou a respeito do RBAC135 que não observou no exame das Atas que houvesse trabalhos. Disse da comissão de fadiga humana que chegou aos objetivos iniciais, embora a implementação de fato não ocorreu. Citou a comissão da revisão do Sipaer.

[PROPOSTA 6 - extinção das Comissões do CNPAA]

10. Apresentação da Secretaria do CNPAA - extinção das Comissões do CNPAA.

Cel Azevedo mencionou da necessidade de votarem para a extinção das seguintes comissões: GT Sipaer, Controle do perigo aviário, Colisão com balão de ar quente, Gerenciamento de risco operacional, Projeto de lei Sipaer, CBA, Aviação Agrícola, Revisão de regimento interno, Data sharing, runway excursions, RBAC135 e Aviação Geral. Disse do papel de Secretário de observar a movimentação das comissões sem juízo de valor, e sim os integrantes do CNPAA. Reiterou que, apesar de rejeição, pode-se colocar na mesa mais dados para a recriação de determinada comissão, com outro foco ou nomenclatura.

10.1 Cel Azevedo abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Cmte Licate informou que há nova comissão no Senado para discutir novo CBA e sugeriu que o CNPAA tenha um representante dentro dessa comissão.

Cmte Lupoli, TWO Taxi Aéreo, sugeriu que num primeiro passo se faça o cancelamento dessas comissões, que perderam o foco, e que se retome diante da rediscussão do CBA Citou o perigo aviário que não prosperou, mas que como outras poderiam ser retomadas com outro enfoque e com atores diferentes. Deixou sugestão para que haja algum acompanhamento dos trabalhos das comissões, ao menos uma apresentação de 5 (cinco) ou 10 (dez) minutos para cada comissão, a cada 6 (seis) meses.

Cel Azevedo reiterou que vistas as Atas onde está em reunião anterior, CNPAA 41^a, houve o cancelamento de todas as comissões, e disse que são enviados poucos assuntos para serem discutidos no Comitê. Disse da dificuldade de a Secretaria colher assuntos para discussão no CNPAA, sugeriu que as comissões reservem cinco minutos para expor o andamento dos trabalhos.

Cmte Modesto sugeriu, para efeito de planejamento da própria empresa, que recebessem convite para que se antecipem no planejamento antes de irem ao CNPAA, e dar tempo de levantar assuntos de interesse junto às equipes.

Cel Azevedo reiterou que qualquer sugestão de temas não precisa aguardar convocação.

Cmte Jenkins reiterou que já há algumas comissões que já foram encerradas, outras não, como a GT Sipaer que ainda está em pauta, mas foi entregue trabalho por escrito.

10.2 VOTAÇÃO DA PROPOSTA 6 - extinção das Comissões do CNPAA

Cel Azevedo pôs em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão do GT Sipaer** com presença de 50 (cinquenta) entidades. **Extinta por unanimidade.**

Cel Azevedo pôs em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão de Controle de Perigo Aviário**. Por unanimidade extinta a comissão.

Cel Azevedo pôs em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão de balão de ar quente não-tripulado**, 4 (quatro) votos contrários.

Cmte Lupoli sugeriu perguntar se alguém quer tocar a comissão antes de fechar a votação.

Cmte Kerlington concordou e reiterou, se houver interesse de alguém continuar, que, em novembro, apresente um novo cenário atualizado da questão, e atualize os dados da comissão.

Cmte Victor falou sobre a comissão e sobre os trabalhos, dizendo que possuem estudos de impacto, mídia, até vídeos de comissões internacionais etc. Disse que seria bom ver agora a situação do que deixar para novembro.

Cmte Amauri reiterou que está chegando a época dos balões e não seria melhor deixar para novembro.

Cel Azevedo retomou a VOTAÇÃO pela extinção da comissão de balão de ar quente não-tripulado, 16 (dezesesseis) votos pela extinção e 33 (trinta e três) votos contrários à extinção, ou seja, favoráveis à manutenção da comissão, que **permanece ativa**. Citou o Cmte Victor ATT, Cmte Licate, ABEAR, ABRAPAC, Seripa 3 e AVIANCA. Disse do nome que **passa agora para comissão do perigo baloeiro**.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO a **troca de nome para Comissão do Perigo Baloeiro**, que foi aprovado por unanimidade dos presentes.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão de gerenciamento do risco operacional**, e, por unanimidade esta comissão está extinta.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão do Projeto de Lei do Sipaer**, por unanimidade de votos pela extinção.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica**, também por unanimidade esta comissão está extinta.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão da aviação agrícola**, com dois votos em abstenção, por maioria, aprovada a extinção desta comissão.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão de revisão do Regimento Interno**, por unanimidade esta comissão está extinta.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão Data Sharing**, uma abstenção, aprovada a extinção desta Comissão.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão do Runway Excursions**, aprovada a extinção por unanimidade.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão do RBAC 135**, aprovada a extinção por unanimidade.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão da Aviação Geral**, aprovada a extinção por unanimidade.

Cel Azevedo põe em VOTAÇÃO pela **extinção da comissão Nacional da Fadiga Humana**, que está em atividade, mas solicitou ao Cmte Licati algumas considerações.

Cmte Licati citou que este ano andou devagar devido a outras atividades, mas que, no segundo semestre, em consonância com a Ten Cel Laura, terão novo empenho, disse notadamente na parte de estudo de análise de voz, reiterando que na fala cada um tem seu DNA. Disse que, ao contrário das digitais, consegue-se identificar pela voz uma pessoa fatigada, ou alcoolizada, uma pessoa fatigada. Citou que, no passado, coletaram vozes no começo, meio e fim de jornadas, recolheram dados que foram analisadas para arquivo de investigações. Pessoas de cada *metiê*, médicos, psicólogos, falavam sobre os assuntos que lhes cabem, para que possam melhorar.

Psicóloga Rosana Bauer, ABORDO, sugere, a exemplo do modelo de material da comissão do Runway Excursion, que se faça com esta atividade também para consultas em treinamento.

Cmte Viana, GOL, citou o *workshop* na empresa quanto à comissão de perigo aviário, com a presença do Ten-Cel Rubens que foi um sucesso. Propôs a coordenar o grupo dessa comissão para desenvolver o projeto.

Cel Azevedo repõe em **VOTAÇÃO pela extinção da comissão Nacional da Fadiga Humana**, que está em atividade, por 43 votos a favor (não foi registrado os demais votos), **votou-se pela manutenção da comissão**.

Cel Azevedo propõe a discussão sobre o Perigo Aviário para a manhã do dia seguinte. Disse outro assunto, reiterando que o regimento interno apesar de não prever, sendo apenas para ciência, citou documento da Helibarra solicitando dispensa do Cmte Valter Pinto da coordenação da comissão, que não prevê votação para tal. Disse que o próprio Cmte fez uma consulta em votação à parte, e o Cmte Rafael Ramos foi escolhido, e o Cel Azevedo indaga se alguém tem alguma objeção, e, não havendo, encerra o expediente do CNPAA do primeiro dia.

Encerramento da manhã do primeiro dia da 63ª Sessão Plenária do CNPAA

11. Abertura da 63ª sessão plenária do CNPAA - manhã do segundo dia - 13 maio de 2015.

Cel Gomes da Silva, Secretário do Comitê, expõe o início dos trabalhos, adiantando a agenda com a apresentação do “Programa para a prevenção de incursões em pista no ATS”, pelo chefe do Seripa VI, SMS e Risco de fauna, pelo Ten Cel Rubens, chefe da assessoria do Risco e Fauna.

12. Apresentação “Programa para a prevenção de incursões em pista no ATS (ICA 63-21)”.

TCel Alexander, Seripa VI, citou que apresentará *paper* sobre Programa para a prevenção de incursões em pista no ATS. Disse dos itens Conformidades com a OACI e percepção da linha de frente operacional. Citou a Instrução do Comaer, ICA 63-21, que disciplina o reporte e o processamento das incursões em pista ocorridas em território brasileiro. Disse das tarefas executadas, primeiro as conformidades com o que prevê a ICAO, por meio da comparação da ICA 63-21 com os Docs 9870 e 9859, o primeiro Manual para prevenção de incursão em pistas ATS, e o segundo Manual do SMS. Iniciou breve revisão de literatura. Citou que incursão em pista é toda ocorrência em aeródromo envolvendo a presença incorreta de aeronave, pessoa ou veículo na zona protegida reservada aos pousos e decolagens de aeronaves. Mostrou slides com exemplos de incursão em pista, ocorridos em outros países. Citou fatores contribuintes que levam a estas ocorrências, citando que todos levam ao fator humano, que se interagem em ambiente aeroportuário, disse, como exemplo, marcações de pista incorretas, despadroneadas, encobertas pela vegetação, excesso de motoristas operando na zona de proteção, e na cabine de comando, o uso de publicações desatualizadas, pilotos com pouca experiência circulando em aeródromos de operação complexa, entre outros. Disse das classificações dos erros, de pedestres, pilotos, controladores. Disse também das severidades, A, B, C e D, as duas primeiras categorias mais graves, as outras, menos. Apresentou gráfico do FAA, que indica que as ocorrências primeiras dos tipos C e D, forneceram informações acerca de vulnerabilidades existentes no ambiente operacional. Mencionou característica marcante das incursões em pista que possuem elevado potencial de destruição. Acrescentou metodologias e métodos estatísticos, na comparação entre medidas do Brasil e da ICAO, para se mensurar percepção de operadores. Disse das medidas preventivas para evitar incursões em pista, coletas de eventos a partir de variadas perspectivas, para compreensão linear dos eventos. Disse do Doc9870 que apresenta as perspectivas formulário inicial para reporte em pista, e o formulário para identificação dos fatores contribuintes. Mencionou mais exemplos de incursões com detalhes descritivos das causas. Disse do apêndice G que exige aprofundamento para se chegar aos fatores contribuintes que causaram a incursão em pista. Citou ainda o caminho percorrido pelo reporte, que começou na pista e o controlador segue a planilha, que no mês de agosto, serão enviadas ao DECEA os somatórios das planilhas regionais com dados quantitativos. Citou que após são divulgados para o Cenipa. Disse que a ICAO precisa de celeridade dos envios para serem divulgados os resultados das análises. Mencionou o questionário preconizado que seguiu toda a metodologia científica, abrangendo pilotos e controladores experientes, e por fim enviado para operadores de todo o Brasil. Disse das informações importantes que se conseguem junto a pedestres, operadores de pista, pilotos e motoristas na qualidade dos reportes, isso foi considerado por 91% dos questionados. Citou, no questionamento aos controladores, em que 71% aprovaram que pilotos, operadores de veículos e pedestres participem no processo dos reportes. Disse de resultados que os partícipes citados não só participam da incursão de pista, e que todos compartilham e devem resolvê-la.

12.1 Cel Gomes da Silva abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Cel Cícero, DECEA, citou que as estatísticas iniciais eram divergentes quanto ao número de incursões em pista devido à imprecisão da definição, e que a evolução do conceito melhorou bastante esse aspecto. Mesmo assim ainda há um déficit de informação, tanto na qualitativa como

quantitativa, e citou proposta de mudanças na ICA 63-21 para se chegar a observações mais próximas do que sugere a ICAO, citando que os controladores envolvidos nas ocorrências de tráfego aéreo, incluindo as incursões em pista, são afastados até que haja uma avaliação psicológica e operacional do controlador.

Cap José Augusto, DCTA, citou a base teórica que enfatiza a catástrofe anunciada, que antes do grande evento ocorrem outros menos graves. Disse que há visão menos otimista que nunca se sabe quando ocorre o evento catastrófico, reiterando que isso leva a se pensar em alerta situacional sempre elevado, por uma vigilância constante e tolerância zero.

Sr. Schmid, GRU Airport, citou que a infraestrutura aeroportuária tem hoje a incursão de pista como o perigo identificado de maior relevância, sendo a probabilidade baixíssima, porém a severidade é alarmante, reiterando que daí que a infraestrutura rotula a incursão de pista como evento de risco inaceitável. Disse que a própria ANAC, independente da prescrição do RBAC121, prevê programas de prevenção de incursão de pista. Reiterou que há várias referências à incursão de pista no RBAC153, especificamente na parte do SGSO, e programas anexos ao manual de operações de aeródromo, ratificados pela ANAC. Citou os obstáculos, a distância entre as legislações do DECEA e da ANAC que impediam as investigações dos eventos de incursão de pista. Citou eventos de 2013 com severidade B, em que seguiram a classificação da ICAO, A, B, C ou D, que a própria ANAC também se adequou a essa categorização, mas que tiveram sérias dificuldades junto ao DECEA para identificar quais os fatores que contribuíram para esses eventos. Citou casos de incursão de pista que tiveram conhecimento seis meses depois, relatados em workshop para a ANAC, que tiveram acessos bloqueados aos dados de incursão de pista no tráfego aéreo e que não conseguiram abrir essa caixa-preta, para poder analisar e mitigar os eventos nos fatores contribuintes. Citou que a equipe do GRU Airport conta com cinco elementos credenciados do Cenipa.

13. Apresentação “SMS e o risco da fauna”.

Ten Cel Rubens, CENIPA, iniciou citando que SMS é coleta de dados por todos aqueles que querem aumentar níveis de segurança, e manter níveis aceitáveis de probabilidade dos eventos que continuam ocorrendo. Reitera que não é sempre que se consegue eliminar um risco, e risco de fauna é um deles. Citou que o importante é envolver todos aqueles que possam estar envolvidos no assunto, como controle de tráfego aéreo, este fundamental. Disse do piloto, que está dentro do avião, e que pode estar noutra parte e percebe a possibilidade. Citou o mecânico como indispensável, durante o *turn-around* dos aviões regulares, ou após o pouso dos não regulares, ele detecta o problema, embora não sabendo quando a colisão ocorreu, daí a importância do contato com o piloto, disse que o ideal era as empresas se organizarem para isso. Citou exemplo de Goiânia quando houve colisão com pássaros, e pilotos informavam sobre a presença de aves, e um Sêneca decolou após abertura do controlador com o piloto avisando que não passaria sobre os dejetos da fauna sobre a pista. Disse da importância da investigação pela ficha 15, pois os reportes ajudam a reforçar o banco de dados do Cenipa. Citou a autorização para o operador de aeródromo para captura, tratamento, etc., que está no RBAC com responsabilidade pelo risco de fauna do aeródromo. Citou dados de processo de certificação de aeronave, que pode voar com um só motor, a situação do aeródromo de Santos, com predominância de aves, como urubus, o que basta para derrubar uma aeronave. Indagou se a aviação geral esteja envolvida, citou que mais até que a aviação regular, que decola e que sai dos 3500 pés, reiterando quem voa mais baixo está mais envolvido. Mostrou cenas de ocorrências sobre o tratamento do problema risco de fauna. Apresentou exemplo da cidade de Belém, a questão de urubu, e a justiça favorável, com punição de agente fora do espaço aéreo, por provocar a afluência de urubus, potenciais perigos para esses eventos. Disse que o piloto após avistar o problema o ideal seria fazer o reporte do formulário da ICAO, seja aeronave de grande porte, seja do garimpo. Disse das classificações com a linha clara de avistamento de aves, com crescente número de colisões abaixo de 3500 pés (80% das colisões) e 20% acima desse nível, e que a ASA foi definida por isso, Área de Segurança Aeroportuária. Reiterou do reporte da Ficha15, pois colisão com fauna é incidente, e Incidente é ocorrência que pode afetar a segurança da aeronave,

quando não existe dano, basta a Ficha15, e se há dano ainda leve, o evento ainda é um incidente, e que o importante é o piloto reportar assim que ocorrer o evento. Disse do dano com lesões graves, que é uma minoria, mas que necessita mais informações do todo para disponibilizar dados para operadores do aeródromo para prover a prevenção com equipe de fauna. Mostrou transparência de colisões com dados acrescidos. Citou que o maior problema são os dados que não chegam, e que haja uma amplitude de prevenção, com autorizações de manejo de faunas, além de procedimentos de check-list para operação pós-colisão, que seria a coleta do banco de dados do Cenipa para definir procedimentos antecipativos e de uso preditivo. Citou determinado aeródromo menor, aves predominantes urubu-da-cabeça preta 87,5%, garça-branca 88,8%, e a corujinha-do-mato 40%, como indivíduos de classificação para cada aeródromo, de acordo para se fazer ação de manejo. Disse de um TAP em Brasília que ficou parado no aeroporto, após chocar com 18 pombas, daí um procedimento do aeródromo nesses horários com uso de fogos de artifício para espantar aves. Disse de aeródromo grande, com mais de 200 mil movimentos-ano, mostrou as referências de aves dentro da área operacional, e que se faz a mesma situação com as identificações dos bichos predominantes, para se investir nos diferentes manejos, e a matriz de risco já aprovada pelo Conama, para autorização de manejos, e que serve bem para área operacional. Disse que o problema é sistêmico, e que pode ser mitigado, e que os setores da aviação podem participar com as ações, citando os prejuízos mesmo quando não coberto pela franquia do seguro. Reiterou que o problema é sempre do poder público, disse nem sempre, pode um operador de aeródromo, por exemplo, plantar árvores atrativas de aves. Encerrou dizendo que as atitudes precisam evoluir, e que a Ficha Cenipa15 é uma ferramenta indispensável para mitigar o problema.

13.1 Cel Gomes da Silva abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES]

Cmte Viana, GOL, citou o prejuízo da GOL de 20 (vinte) milhões de dólares nos últimos três anos, e 10 (dez) milhões de dólares abaixo da franquia do seguro. Reiterou que a cultura do reporte é pobre, e disse que em geral o aviador, após uma ocorrência dessa, vai para sua casa e não reporta. Citou reuniões que são feitas na empresa, e a obrigatoriedade do reporte, e a ficha Cenipa15 é levada na cabine, se não fizerem reporte são retirados da escala para explicar. Disse da formatação para envio da ficha de reporte que pode ser melhorada. Citou que a coleta desses informes será agilizada pela empresa com a coleta sendo enviada direto para o Cenipa, com o mecânico coletando material da ave para DNA e enviada ao Cenipa.

[PROPOSTA 7]. Cmte Vianna fez proposta de retornar a Comissão de fauna com novo nome, alertando que a empresa registra média de 35 (trinta e cinco) impactos de *bird strike* por mês. Disse ainda que a GOL se propõe a coordenar a comissão.

Cmte Calçada, Universidade Anhembi-Morumbi, citou a cultura do reporte, que o piloto no período noturno, muitas vezes, não percebe que houve a colisão. Disse da região de ocorrências, quando na sequência de decolagem e, exemplificou, o piloto sai de Guarulhos para João Pessoa e depois Belém, e se observa nesta a colisão, não se sabe se foi na decolagem em Guarulhos ou João Pessoa ou no pouso em Belém. Citou a importância da coleta DNA e o relatório, e a sistematização de tudo isso. Disse do alto prêmio de seguro da empresa em que atuava em 2009, e, em 2010, houve reajuste do prêmio pelas seguradoras.

TCel Rubens ressaltou que o piloto em geral sabe de uma ocorrência em cada quatro, e o ideal é que faça o reporte. Citou que, após a retirada da marca do DNA, o mecânico limpa a mancha para que não sigam as jornadas de voo com o avião carregando a mesma marca, para não confundir com outra colisão. Reiterou que o reporte e a coleta é feita naquilo que é percebido e alimenta-se um banco de dados satisfatório.

Cmte Calçada respondeu que a responsabilização somente do piloto de aeronave de grande porte é mais complexa, pois ele, em geral, faz entregar a operação à equipe de

manutenção e pode não perceber os eventos. Ressaltou que mais de 50% dos eventos não se sabe a região, além do que os pilotos comerciais, diferentemente da FAB, não têm como procedimento descer à pista, de fazer a praxe de piloto executivo, que, na comercial, tem toda uma dinâmica. Reiterou que o ideal é sempre melhorar o processo com pé no chão, mais objetivo, e a manutenção é fundamental nesse elo de levantamento de dados.

TCel Rubens asseverou que os reportes pelos comandantes são feitos no exterior, é uma quebra de paradigma.

Cmte Modesto, Helibrás, citou recursos em aplicativo, como do Android, exemplificou.

TCel Antônio, Seripa I, fez esclarecimento do evento de Belém, quanto ao voo da TAM, sobre a liminar que tratava de resíduos sólidos, e que solicitado, o Seripa I forneceu dados. Referiu-se à feira do Ver-o-peso, e licenças que envolvam atividades de matadouro. Disse das palestras do Seripa I nas cidades quando houve citações referentes ao problema da fauna, quando houve boa presença dos interessados.

Sr. Carlos Schmid reiterou o critério dos reportes que precisam ser importantes, disse da questão do impacto nos aeródromos que estejam fechados, e o tempo em que uma viatura entrará para fazer varredura na pista. Disse do necessário alinhamento para que o operador aéreo entre em comunicação com o administrador do aeródromo, e o impacto a ser avaliado no movimento das aeronaves. Citou que a *GRU Airport* possui kits e equipes com biólogos, veterinários, técnicos de meio ambiente, em permanência de 24 horas. Citou a importância da interação com a torre de controle, que é responsável pela entrada da maioria dos dados.

TCel Rubens citou que, ao ser avisada à torre de um evento, esta irá acionar para que seja retirado o foco atrativo da pista, reiterando que cada um faça a sua parte e o Cenipa atua na junção para não sobrecarregar o sistema. Enfatizou o treinamento das empresas e elos quanto ao problema.

Cmte Licate, ABRAPAC, citou de seu lado a questão dos reportes de fadiga que de 1300 reportes foram aproveitados 300, disse da dificuldade dos pilotos entenderem do que estava sendo colocado. Disse que poderia ter um maior banco de dados, mas que foi lição aprendida. Reiterou a importância da parceria da orientação dos pilotos de como fazer os reportes e demais procedimentos de prevenção do risco de fauna.

Cmte Jenkins, ABEAR, ressaltou que isso já está na pauta das comunicações junto ao grupo de voo das empresas para seguirem os procedimentos de prevenção do risco de fauna.

Cel Gomes da Silva passou a palavra ao **TCel Rubens** para comentar sobre a proposta da nova comissão de risco de fauna, em substituição à que foi extinta no dia anterior.

TCel Rubens comentou que a Comissão da Fauna tinha o foco errado, pois que ela se propôs a fazer elo com a sociedade, e se tornou ineficiente. Reiterou que a regulamentação da lei que ainda não foi aprovada. Citou que a proposta é interessante por agora se olhar para dentro do problema, promovendo um acordo com os entes envolvidos, táxi-aéreo, geral, etc., todos se ajudando.

13.2 VOTAÇÃO DA PROPOSTA 7 - criação da comissão de perigo aviário

Cel Gomes da Silva põe em VOTAÇÃO a proposta da criação de nova comissão do risco de fauna, totalizando 46 (quarenta e seis) membros, que votaram a favor, portanto aprovada por unanimidade a criação da comissão. **Citou membros manifestados da comissão, a GOL, Cenipa, Infraero, Abrapac, ABEAR, Seripa I, GRU Airport, ANAC, TAM, sendo a coordenação entregue a GOL.**

Cel Gomes da Silva citou que a cópia da ATA será enviada por e-mail bem como as fotos do evento, e as apresentações enviadas por e-mail em formato PDF. Reiterou que os

contatos sejam atualizados para a formalização dos envios. Disse, quanto ao segundo encontro do ano, sugestão para os dias **11 e 12 de novembro de 2015**.

14. Encerramento da 61ª Sessão Plenária do CNPAA.

Brig Schuck, Presidente do CNPAA, agradece e deixa desafio para que haja retorno com as ideias dos membros para o planejamento da próxima Reunião. Enfatizou a importância das discussões temáticas, como ainda a não inserção da OAB-SP, disse talvez em breve, com mais debates. Enfatizou a qualidade dos participantes e agradeceu o apoio de todos os membros.

CENIPA, Brasília, 13 de maio de 2015.


MARCELO MARQUES DE AZEVEDO Cel Av
Secretário do CNPAA


Brig Ar DILTON JOSÉ SCHUCK
Presidente do CNPAA

ANEXO I - QUADRO RESUMO DAS VOTAÇÕES DA 63ª SESSÃO PLENÁRIA DO CNPAA

	ASSUNTO (ver detalhamento na página citada após cada assunto)	P	Ab	C	F	Global
1ª	Votação da proposta 1 - admissão do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial - DCTA (página 9 da ata).	42	0	0	0	sim
2ª	Votação da proposta 2 - admissão da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB - SP (página 11 da ata).	48	15	10	23	não
3ª	Votação da proposta 3 - admissão da Associação dos Tripulantes da TAM - ATT (página 13 da ata).	49	0	0	49	sim
4ª	Votação da proposta 4 - criação da Comissão Nacional de Treinamento (página 18 da ata).	51	0	0	51	sim
5ª	Votação da proposta 5 - alteração do Regimento Interno do CNPAA - artigos 14 e 34 (página 20 da ata).	50	1	0	49	sim
6ª	Votação da proposta 5 - alteração do Regimento Interno do CNPAA - inserção do parágrafo único do artigo 34 (página 20 da ata).	50	1	0	49	sim
7ª	Votação da proposta 5 - alteração do Regimento Interno do CNPAA - artigo 35 (página 20 da ata).	50	0	0	50	sim
8ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão do GT Sipaer (página 22 da ata).	50	0	0	50	sim
9ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão de Controle de Perigo Aviário (página 23 da ata).	50	0	0	50	sim
10ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão de balão de ar quente não-tripulado (página 23 da ata).	49	0	33	16	não
11ª	Votação da proposta 6 – alteração do nome da comissão de balão de ar quente não-tripulado para comissão do perigo baloeiro (página 23 da ata).	49	0	0	49	sim
12ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão de gerenciamento do risco operacional (página 23 da ata).	49	0	0	49	sim
13ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão do Projeto de Lei do Sipaer (página 23 da ata).	49	0	0	49	sim
14ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - extinção da comissão do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica (página 23 da ata).	49	0	0	49	sim
15ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão da aviação agrícola (página 23 da ata).	49	2	0	47	sim
16ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão de revisão do Regimento Interno (página 23 da ata).	49	0	0	49	sim
17ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão <i>Data Sharing</i> (página 23 da ata).	49	0	0	49	sim
18ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão do <i>Runway Excursion</i> (página 22 da ata).	49	0	0	49	sim

ANEXO I - QUADRO RESUMO DAS VOTAÇÕES DA 63ª SESSÃO PLENÁRIA DO CNPAA

19ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão do RBAC 135 (página 23 da ata).	49	0	0	49	sim
20ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão da Aviação Geral (página 23 da ata).	49	0	0	49	sim
21ª	Votação da proposta 6 - extinção das Comissões do CNPAA - comissão Nacional da Fadiga Humana (página 23 da ata).	49	X	X	43	sim
22ª	Votação da proposta 7 - reativar a comissão de Controle de Perigo Aviário (página 28 da ata).	46	0	0	46	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>40^a 29 e 30.11.2000</p>	<p>(40^a, pág. 16 da ata). 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>(41^a, pág. 23 da ata). O GT SIPAER passou a ser comissão.</p> <p>(63^a, 11 e 12/05/2015, pág 20 da ata). Extinta a Comissão GT SIPAER.</p>
<p>41^a 07 e 08.03.2001</p>	<p>(41^a, pág. 14 da ata). Extintas todas as comissões e grupos de trabalho existentes até a 39^a Assembleia.</p>
<p>41^a 07 e 08.03.2001</p>	<p>(41^a, 7 e 8/03/2001, pág. 19 da ata). Criada a Comissão Permanente de Controle de Perigo Aviário (CCPAB).</p> <p>CENIPA (Coordenador Maj Magalhães), DAC /DIPAA (Maj Gurgel), IAC (Eng ° Fonteles), IBAMA/CEMAVE, INFRAERO (Cel R/R Tominaga), LÍDER Aviação (Cmte Jeferson).</p> <p>(42^a, 15 e 16/10/2002, pág. 16 da ata). Inclusão de TAM, VASP (Cmte José Roberto), VARIG (Eng Maurício Maranhão).</p> <p>(46^a, 04/05/2005, pág. 14 da ata). Inclusão da VEM.</p> <p>(47^a, 04/09/2006, pág. 10 e 12 da ata). Exclusão da GOL e inclusão da UNIUBE.</p> <p>(51^a, 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>(52^a, 12 e 13/11/2008, pág. 49 da ata). Passagem de Coordenação da CCPAB do CENIPA para ANAC.</p> <p>(53^a, 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>(63^a, 11 e 12/05/2015, pág 20 da ata). Extinta a comissão de Controle de Perigo Aviário.</p>
<p>41^a 07 e 08.03.2001</p>	<p>(41^a, 7 e 8/03/2001, pág. 22 da ata). 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> <p>(63^a, 11 e 12/05/2015, pág 20 da ata). Modificada a denominação da Comissão Colisão com Balões de Ar Quente Não-tripulados para Comissão do Perigo Baloeiro ATT, ABEAR, ABRAPAC, Seripa 3 e AVIANCA. (Coordenador - Victor).</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO DAS COMISSÕES DO CNPAA

<p align="center">42^a 15 e 16 .10.2002</p>	<p>(42^a, pág. 8 da ata). Criada a Comissão Permanente para Incursão em Pista (Runway Incursion).</p> <p>SNEA (Coordenador, Cmte Jenkins), ABAG, DAC, DECEA, INFRAERO.</p> <p>(45^a, 10/08/2004, pág. 12 da ata). Inclusão de CENIPA (Cap Roberto), GOL (Sr. Walter Chagas) VARIG (Eng. Maurício Maranhão).</p> <p>(46^a, 04/05/2005, pág. 19 da ata). Extinta a Comissão Incursão em Pista.</p>
<p align="center">42^a 15 e 16 .10.2002</p>	<p>(42, pág. 12 da ata). 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>(46^a, 04/05/2005, pág. 12 da ata). Reunião dos trabalhos do SIGIPAER e PNSA para Documento de Visão do SIGIPAER.</p> <p>(47^a, 05 e 06/09/2006, pág. 15 da ata). Trabalhos da Comissão PNSA ficam suspensos para consolidação com o SIGIPAER.</p>
<p align="center">43^a 14 e 15 .05.2003</p>	<p>(43^a, pág. 20 da ata). Criada a Comissão Temporária do Programa FOQA - Flight Operations Quality Assurance.</p> <p>TAM (Coordenador, Cmte Rocky), DAC, LÍDER, SNA, VARIG, VASP.</p> <p>(44^a, 11 e 12/11/2003, pág. 10 da ata). Inclusão: GOL, SBDA, SNEA.</p> <p>(45^a, 10/08/2004, pág. 7 da ata). Comissão passou a ser Permanente.</p> <p>(47^a, 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>(48^a, 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>(59^a, 7 e 8/05/2013, pág. 8 da ata). Extinta a Comissão FOQA/LOSA.</p>
<p align="center">44^a 11 e 12 .11.2003</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">45^a 10.08.2004</p>	<p>(45^a, pág. 14 da ata). 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>(47^a, 04/05/2006, pág. 15 da ata). Trabalhos da PNSA ficam suspensos para consolidação com o SIGIPAER.</p> <p>49^a, 07 e 08/05/2008, págs. 6 e 25). Extinção da Comissão do Sistema de Gerenciamento da Segurança de Voo.</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO DAS COMISSÕES DO CNPAA

<p align="center">45^a 10.08.2004</p>	<p>(48^a, 05/11/2007, pág. 18 da ata). Extinta a Comissão do Programa Nacional de Segurança na Aviação e SIGIPAER.</p> <p>(48^a, 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>(49^a, 07 e 08/05/2008, págs. 6 e 25). Extinção da Comissão do Sistema de Gerenciamento da Segurança de Voo.</p>
<p align="center">45^a 10.08.2004</p>	<p>(45^a, pág. 18 da ata). Criada a Comissão Temporária de Estudos da Viabilidade dos Projetos do Plano Nacional de Vitorias 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>(50^a, 05 e 06/11/2008, pág. 9 da ata). Extinta a Comissão do Plano Nacional de Vitorias de Segurança de Voo e Treinamento Conjunto nas bases operadoras do RBHA 121.</p>
<p align="center">45^a 10.08.2004</p>	<p>(45^a, pág. 23 da ata). Criado grupo de trabalho.</p> <p>CENIPA (Coordenador, Cel Junqueira), DAC, GOL, LÍDER, SNEA, TAM, VARIG, VASP.</p>
<p align="center">46^a 04.05.2005</p>	<p>(46^a, pág. 11 da ata). 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>(47^a, 05 e 06/09/2006, pág. 18 da ata). Inclusão de ANAC, CENIPA, Exército (Cap Sazdijan), OCEANAIR (Cmte Abreu), TOTAL (Cmte Oliveira), VARIG (Cmte Ronaldo Róseo). Comissão mudou de status para permanente.</p> <p>(48^a, 21 e 22/11/2007, pág. 27 da ata). Houve a fusão dos Programas LOSA e FOQA em uma única comissão.</p> <p>(51^a, 13 e 14/05/2009, pág. 31 da ata). Proposta do IAC para que seja feita análise para a implantação do LOSA.</p> <p>(52^a, 13 e 12/11/2009, pág. 31 da ata). Inclusão da Azul (Coordenador, Mauricio Pontes).</p> <p>(53^a, 13 e 14/05/2010, pág. 11 da ata). Aprovada reformulação de norma para a implantação dos programas da Comissão FOQA-LOSA.</p> <p>(59^a, 7 e 8/05/2013, pág. 8 da ata). Extinta a Comissão FOQA/LOSA.</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO DAS COMISSÕES DO CNPAA

<p align="center">47^a 05 e 06.09.2006</p>	<p>(47^a, pág. 16 da ata). 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>(52^a, 11/11/2009, pág. 9 da ata). Inclusão do DECEA.</p> <p>(53^a, 13/05/2010, pág. 8 da ata). Comissão mudou para permanente.</p> <p>(60^a, 12 e 13/11/2013, pág. 41 da ata) Modificada a denominação da Comissão Offshore para Comissão de Aviação Prospecção, Pesquisa e Lavra de Recursos Minerais.</p> <p>(60^a, 12 e 13/11/2013, pág. 41 da ata) Alterada a composição da Comissão para: ANAC, DIR PORTOS E COSTAS DA MARINHA DO BRASIL, SERIPA II, III, IV, V e VII, SNA, OMNI, ATLAS, LIDER, BHS, AERÓLEO, SÊNIOR, HELIBARRA, PETROBRAS, BRITISH PETROLEUM, LIDER, AERÓLEO, HELISUL, MARINHA, CENIPA, SNA, SNEA, ANAC, ABRAPE, TOTAL, VALE e HELISUL. (Coordenador Cmte Gilvan Barros, SÊNIOR TÁXI-AÉREO).</p>
<p align="center">47^a 05 e 06.09.2006</p>	<p>(47^a, pág. 20 da ata). 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>(50^a, 05 e 06/11/2008, págs. 23 e 26). Votação sobre manutenção ou extinção da comissão: a comissão permaneceu ativa.</p> <p>(63^a, 11 e 12/05/2015, pág 20 da ata). Extinta a Comissão de Gerenciamento do Risco Operacional.</p>
<p>EXTRAORDINÁRIA 23 e 24 .05.2007</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">48^a 21 e 22.11.2007</p>	<p>(48^a, pág. 16 da ata). Criada a Comissão do Projeto de Lei do SIPAER.</p> <p>CENIPA (Coordenador, Ten Cel Magalhães).</p> <p>(49^a, 07 e 08/05/2008, pág. 10). Ten Cel Magalhães permanece como mediador entre o CNPAA e relator do Projeto de Lei.</p> <p>(50^a, 05 e 06/11/2008, págs. 17 e 18). Votação sobre a extinção da comissão. A comissão continua ativa.</p> <p>(51^a, 13 e 14/05/2009, pág. 79). Votação sobre a extinção da comissão. A comissão permanece ativa.</p> <p>(63^a, 11 e 12/05/2015, pág 21 da ata). Extinta a Comissão do Projeto de Lei do SIPAER.</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO DAS COMISSÕES DO CNPAA

<p align="center">49^a 07 e 08.05.2008</p>	<p>(49^a, pág. 27 da ata). Criada a Comissão do PPAA para a Aviação Civil. TOTAL (Coordenador, Cmte Melo). (51^a, 13 e 14/05/2009, págs. 79 a 91). Extinta a Comissão do PPAA para a Aviação Civil.</p>
<p align="center">50^a 05 e 06.11.2008</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">51^a 13 e 14.05.2009</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">52^a 11 e 12.11.2009</p>	<p>(52^a, pág. 25 da ata). Criada a Comissão MOSA. Coordenador (Eng. Mauricio Maranhão), ABSA, AZUL, CENIPA, GOL, LÍDER, OCEANAIR, RICO, SERIPA III, SERIPA IV, SERIPA V, SNA, TAM, TRIP, TURBOMECA, WEBJET. (60^a, 12 e 13/11/2013, pág. 42 da ata). Modificada a denominação da Comissão MOSA, para Comissão da segurança de Voo na Manutenção. (60^a, 12 e 13/11/2013, pág. 39 da ata). Alterada a composição para: ABSA, AZUL, CENIPA, GOL, LÍDER, SERIPA III, IV, V, SNA, TAM, TRIP, TURBOMECA, HELISUL, AERoclube do Maranhão, HELIBRAS, HELICENTRO e AGUSTA. (Coordenador Sr. Mauricio Maranhão, CSV - Consultoria em Segurança de Voo).</p>
<p align="center">52^a 11 e 12.11.2009</p>	<p>(52^a, pág. 26 da ata). 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 (Coordenador, Cel Magalhães), ABAG (Sr. Nogueira), SERIPA IV (Sr. Chagas), SERIPA VI (Ten Cel Roberto), SINDAG (Sr. Cláudio Rodrigues). (63^a, 11 e 12/05/2015, pág 21 da ata). Extinta a Comissão do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica.</p>
<p align="center">53^a 12 e 13.05.2010</p>	<p>(53^a, pág. 16 da ata). Criada a Comissão da Aviação Geral. ABAG, ANAC, SERIPA III, SERIPA VI, RICO, SINDAG e TAM Executiva. (Coordenador ABAG – Ricardo Nogueira). (63^a, 11 e 12/05/2015, pág 21 da ata). Extinta a Comissão da Aviação Geral.</p>
<p align="center">54^a 10 e 11.11.2010</p>	<p>(54^a, pág. 15 da ata). Criada a Comissão da Aviação Agrícola. SINDAG (Coordenador, Sr. Cláudio Rodrigues), ANAC, DECEA, EMBRAER, PUCRS, SERIPA IV, SERIPA V, SERIPA VI. (63^a, 11 e 12/05/2015, pág 21 da ata). Extinta a Comissão da Aviação Agrícola.</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO DAS COMISSÕES DO CNPAA

<p align="center">55^a 11 e 12 .05.2011</p>	<p>(55^a, pág. 18 da ata). 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). (63^a, 11 e 12/05/2015, pág 20 da ata). Extinta a Comissão de Revisão do SIPAER.</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 da ata). 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). (63^a, 11 e 12/05/2015, pág 20 da ata). Extinta a Comissão de Revisão do SIPAER.</p>
<p align="center">57^a 09.05.2012</p>	<p>(57^a, pág. 26 da ata). Criada a Comissão Data Sharing. ABRAPAC, ANAC (GGAP), AVIANCA, AZUL, CENIPA, DECEA, GOL, PUCRS, SENIOR, SNEA, TAM, TRIP, WEBJET. (63^a, 11 e 12/05/2015, pág 21 da ata). Extinta a Comissão Data Sharing.</p>
<p align="center">58^a 07 e 08.11.2012</p>	<p>(58^a, pág. 30 da ata). Criada a Comissão de Runway Excursion. CENIPA (coordenador), ABRAPAC, Anhembi-Morumbi, Avianca, Azul, DAESP, DECEA, EMBRAER, GOL, SNETA, SNEA, TAM, TAM Executiva e TRIP. (63^a, 11 e 12/05/2015, pág 22 da ata). Extinta a Comissão de Runway Excursion.</p>
<p align="center">58^a 07 e 08.11.2012</p>	<p>(58^a, pág. 45 da ata). Criada a Comissão do RBAC 135. ANAC (coordenador), Petrobras, SNETA, TAM Executiva, VALE. (63^a, 11 e 12/05/2015, pág 21 da ata). Extinta a Comissão do RBAC 135.</p>
<p align="center">59^a 07 e 08.05.2013</p>	<p>Extinta a Comissão FOQA/LOSA.</p>
<p align="center">60^a 12 e 13.11.2013</p>	<p>(60^a, pág. 41 da ata). Modificada a denominação da Comissão Offshore para Comissão de Aviação de Prospecção, Pesquisa e Lavra de Recursos Minerais. (60^a, pág. 41 da ata). Alterada a composição da Comissão para: ANAC, DIR PORTOS E COSTAS DA MARINHA DO BRASIL, SERIPA II, III, IV, V e VII, SNA, OMNI, ATLAS, LIDER, BHS, AERÓLEO, SÊNIOR, HELIBARRA, HELICENTRO, PETROBRAS, BRITISH PETROLEUM, LÍDER, AERÓLEO, HELISUL, MARINHA, CENIPA, SNA, SNEA, ANAC, ABRAPE, TOTAL, SÊNIOR, VALE e HELISUL. (Coordenador Cmte Gilvan Barros, da SÊNIOR TÁXI-AÉREO). (60^a, pág. 42 da ata). Modificada a denominação da Comissão MOSA, para Comissão da segurança de Voo na Manutenção. (60^a, 12 e 13/11/2013, pág. 39 da ata). Alterada a composição para: ABSA, AZUL, CENIPA, GOL, LÍDER, SERIPA III, IV, V, SNA, TAM, TRIP, TURBOMECA, HELISUL, AERoclube do Maranhão, HELIBRAS, HELICENTRO e AGUSTA. (Coordenador Sr. Maurício Maranhão, CSV - Consultoria em Segurança de Voo).</p>

Continuação do ANEXO II - HISTÓRICO DAS COMISSÕES DO CNPAA

<p align="center">60ª 12 e 13.11.2013</p>	<p>(60ª, pág. 31 da ata). Criada a Comissão Nacional de Fadiga Humana. ABRAPAC, GOL, AZUL, EMBRAER, ANAC, PASSAREDO, COMISSÃO OFFSHORE, AVIANCA, CENIPA, SNA, LÍDER e VALE. (Coordenador - Cmte Licati). (63ª, 11 e 12.05.2015, pág. 23 a da ata). O comitê rejeita a extinção da Comissão, que continua ativa.</p>
<p align="center">61ª 6 e 7.05.2014</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">62ª 25.11.2014</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">63ª 11 e 12.05.2015</p>	<p>(63ª, pág 20 da ata). Extintas as seguintes comissões: GT Sipaer, comissão de Controle de Perigo Aviário, comissão de gerenciamento do risco operacional. (63ª, pág 21 da ata). Extintas as seguintes comissões: comissão do Projeto de Lei do Sipaer, comissão do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, comissão da aviação agrícola, comissão de revisão do Regimento Interno, comissão Data Sharing, comissão Runway Excursion, comissão do RBAC 135 e da comissão da Aviação Geral. (63ª, pág 23 da ata). Modificada a denominação da Comissão Colisão com Balões de Ar Quente Não-tripulados para Comissão do Perigo Baloeiro. ATT, ABEAR, ABRAPAC, SERIPA III e AVIANCA. (Coordenador - Victor).</p>
<p align="center">63ª 11 e 12.05.2015</p>	<p>(63ª, pág 28 da ata). Criada a Comissão da Avifauna. GOL, CENIPA, INFRAERO, ABRAPAC, ABEAR, SERIPA I, GRU AIRPORT, ANAC, TAM. (coordenador GOL - Cmte Viana).</p>
<p align="center">63ª 11 e 12.05.2015</p>	<p>(63ª, pág 18 da ata). Criada a Comissão Nacional de Treinamento. HELIPRO, HELIBRAS, HELICENTRO, HELIPRO, EFAI, ABRAPAC, SERIPAs IV e V, Aeroclube de Eldorado do Sul, ABORDO, PUC - R.G. do Sul, ANAC, SENASP, EMBRAER e DCTA. (Coordenador HELIPRO - Cmte Kerlington).</p>

ANEXO III – COMISSÕES DO CNPAA EM ATIVIDADE

Comissão do Perigo Baloeiro

(criada como Comissão Temporária de Colisão com Balões de Ar Quente Não-tripulados na 41ª Sessão Plenária do CNPAA - 07 e 08.03.2001, denominação alterada na 63ª Sessão Plenária do CNPAA - 11 e 12.05.2015).

ATT, ABEAR, ABRAPAC, Seripa 3 e AVIANCA. (Coordenador - Victor).

Comissão de Aviação Prospecção, Pesquisa e Lavra de Recursos Minerais

(criada como Comissão Offshore, também conhecida como Comissão da Aviação do Petróleo, na 47ª Sessão Plenária do CNPAA - 05 e 06.03.2009, denominação alterada na 60ª Sessão Plenária do CNPAA - 11 e 12.05.2015).

ANAC, DIR PORTOS E COSTAS DA MARINHA DO BRASIL, SERIPA II, III, IV, V e VII, SNA, OMNI, ATLAS, LIDER, BHS, AERÓLEO, SÊNIOR, HELIBARRA, PETROBRAS, BRITISH PETROLEUM, LIDER, AERÓLEO, HELISUL, MARINHA, CENIPA, SNA, SNEA, ANAC, ABRAPE, TOTAL, VALE e HELISUL. (Coordenador Cmte Gilvan Barros, SÊNIOR TÁXI-AÉREO).

Comissão da segurança de Voo na Manutenção

(criada como Comissão MOSA na 52ª Sessão Plenária do CNPAA - 11 e 12.03.2009, denominação alterada na 60ª Sessão Plenária do CNPAA - 12 e 13.05.2013).

ABSA, AZUL, CENIPA, GOL, LÍDER, SERIPA III, IV, V, SNA, TAM, TRIP, TURBOMECA, HELISUL, AERoclUBE DO MARANHÃO, HELIBRAS, HELICENTRO e AGUSTA. (Coordenador Sr. Maurício Maranhão, CSV - Consultoria em Segurança de Voo).

Comissão Nacional de Fadiga Humana

(criada na 60ª Sessão Plenária do CNPAA - 12 e 13.11.2013).

ABRAPAC, GOL, AZUL, EMBRAER, ANAC, PASSAREDO, COMISSÃO OFFSHORE, AVIANCA, CENIPA, SNA, LÍDER e VALE. (Coordenador - Cmte Licati).

Comissão da Avifauna

(criada na 63ª Sessão Plenária do CNPAA - 11 e 12.05.2015, após a extinção da Comissão Permanente de Controle de Perigo Aviário (CCPAB), ocorrida na mesma Sessão Plenária, em momento anterior).

GOL, CENIPA, INFRAERO, ABRAPAC, ABEAR, SERIPA I, GRU AIRPORT, ANAC, TAM. (coordenador GOL - Cmte Viana).

Comissão Nacional de Treinamento

(criada na 63ª Sessão Plenária do CNPAA - 11 e 12.05.2015).

HELIPRO, HELIBRAS, HELICENTRO, HELIPRO, EFAI, ABRAPAC, SERIPAs IV e V, Aeroclube de Eldorado do Sul, ABORDO, PUC - R.G. do Sul, ANAC, SENASP, EMBRAER e DCTA. (Coordenador HELIPRO - Cmte Kerlington).

