

**COMITÊ NACIONAL DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES
AERONÁUTICOS**

CNPAA

ATA

64ª Sessão Plenária

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

Brasília, 23 e 24 de novembro de 2015

SUMÁRIO

Relação de Participantes.....	3
1. Abertura da 64ª Sessão Plenária do CNPAA.....	8
2. Agenda sistemática de trabalho e facilidades.....	8
3. Apresentação "Responsabilidade criminal e o acidente aeronáutico".....	8
3.1 Debates e deliberações.....	10
4. Visão do judiciário sobre o risco aviário.....	12
4.1 Debates e deliberações.....	12
5. Apresentação "Reflexo da falha humana na aviação - o impacto no abastecimento de combustível aeronáutico".....	12
5.1 Debates e deliberações.....	13
6. Apresentação "Proposta de reedição do RBAC 61".....	14
6.1 Debates e deliberações.....	15
7. Apresentação da Comissão de aviação de prospecção, pesquisa e lavra de recursos minerais.....	17
7.1 Debates e deliberações.....	18
8. Apresentação "Habilidades cognitivas no voo".....	19
8.1 Debates e deliberações.....	21
9. Encerramento do 1º Dia da 64ª Seção Plenária do CNPAA.....	21
10. Abertura da 64ª Sessão Plenária do CNPAA (2º dia - dia 24 de novembro de 2015).....	21
11. Apresentação "Ações da ANAC para as olimpíadas e paraolimpíadas de 2016"..	23
11.1 Debates e deliberações.....	24

SUMÁRIO - continuação

12. Apresentação "Gestão da Infraero - Boas práticas".....	25
12.1 Debates e deliberações.....	26
13. Apresentação "Perigo baloeiro".....	26
13.1 Debates e deliberações.....	26
14. Apresentação "O DECEA e as medidas para as Olimpíadas e paraolimpíadas em 2016".....	29
14.1 Debates e deliberações.....	30
15. Encerramento da 64ª Seção Plenária do CNPAA.....	30
Anexo I - Quadro-resumo das votações da plenária.....	31
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 Adriano Trindade de Oliveira Alves - 1º Ten QCOA SJU - Assessor Jurídico
ABAG - Associação Brasileira de Aviação Geral	Ausente
ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Cmte Paulo Roberto Alonso
ABORDO Fatores Humanos	Ausente
ABRAPAC - Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil	Sr. Eduardo Morteo Bastos Sr. Artur Jurkiv Lobo Sr. Alfredo Menquini Dra. Priscila Dower Mendizabel
ABSA Cargo Airlines (Grupo LATAM)	Sr. Amauri Alves
Aeroclube Eldorado do Sul	Sr. Wilson Schmidt
Aeroclube do Maranhão	Sr. Antonio Joaquim Carvalho Guimarães
Aeroclube do Paraná	Cmte Luiz Carlos Fernandes de S. Filho
AERÓLEO Táxi-Aéreo S.A.	Cmte Carlos Frederico Grave Schönhardt
Agusta Westland do Brasil Ltda	Sr. Hamilton Carvalho Júnior
ANAC-GGAP - Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional	Sr. Maurício José Antunes Gusman Sr. Cláudio Beschizza Ianelli Sr. Wagner William de Souza Moraes Sr. Marcus Vinicius Fernandes Ramos
ANAC-GFHM - Gerência de Fatores Humanos em Aviação e Medicina	Ausente
Asa Gol - Associação dos Aeronautas da GOL	Sra. Cláudia Barreto Fernandes Ortuño
ATT - Associação dos Tripulantes da TAM	Cmte Victor Giorgi Casseta Sr. Philippe Camilo Pacheco
ATLAS Táxi-Aéreo	Cmte Angelo Martins
AVIANCA Linhas Aéreas	Cmte Rodrigo F. Jardim de Mattos
AZUL Linhas Aéreas	Cmte Rufino Antônio Silva Ferreira
BHS - Brazilian Helicopter Services 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 Lima Prado - Cel Av
CSV - Consultoria em Segurança de Voo	Ausente

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES - continuação

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
DAESP - Departamento Aeroviário de São Paulo	Sr. Álvaro Cardoso Junior
DCTA - Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial	José Augusto de Almeida - Cap R1
DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo	Alexandre Simões Lino - Cap
EFAI Escola de Aviação Civil Ltda.	Cmte Nilton Cícero Alves
EMBRAER - Empresa Brasileira de Aeronáutica	Eng. Umberto Irgang Eng. Paulo Soares Oliveira Filho
GABAER - Gabinete do Comandante da Aeronáutica	Filipe de Sousa Ramos - Maj Av
GRU Airport	Cmte Marcos Eugenio Abreu
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. Salvador C. Rodrigues
Helivia	Sr. Paulo Sérgio Machado
IATA - International Air Transport Association	Sr. Julio Pereira
IFI - Instituto de Fomento e Coordenação Industrial	Fábio de Castro Dutra - Maj Av
INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária	Sr. Antonio Erivaldo Sales Sra. Eliane Cristina Arnaldo
LÍDER Táxi-Aéreo S/A	Sr. Fábio MüllerVidal
MAP Linhas Aéreas	Ausente
OMNI Táxi-Aéreo	Sr. Virgino Augusto Corrieri. de Castro
PASSAREDO Linhas Aéreas	Cmte Stélio Musich Junior
PETROBRAS - Petróleo Brasileiro S/A	Sr. Felipe Heringer
PUCRS - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul	Prof. Me. 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	Ausente

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES - continuação

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
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 - Cel Av
SERIPA III - Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Marco Aurélio Lima Morais - Ten Cel Av
SERIPA IV - Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Sidnei Velloso Da Silva Júnior - 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	Marcus Vinicius Soares G. de Oliveira - Ten Cel Inf Marcus Vinicius C. das Neves - Maj Inf
SIPAAerM - Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Marinha	Luis Henrique Degani Machado - CMG Flávio Pinheiro Borges da Silva - CF
SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas	Cmte Ricardo de Oliveira
SNAe - Sindicato Nacional dos Aeroviários	Sr. Antônio Carlos Marine
SNETA - Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo	Ausente
TAM Aviação Executiva	Cmte Marcelo Figueiras Tolentino Cmte Marco Aurélio dos S. M. Castro
TAM Linhas Aéreas	Cmte Maurício Faro de Pires
TOTAL Linhas Aéreas	Sra. Paloma Vilaça Oliveira
TRIP Linhas Aéreas	Ausente
TURBOMECA do Brasil	Sr. Marcus Maia

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES - continuação

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
TWO Táxi Aéreo	Sr. Luís Cláudio Lupoli
Universidade ANHEMBI-MORUMBI	Prof. Dr. Edson Luis Gaspar Prof. Roberto M. Calçada Junior
VALE - Companhia Vale do Rio Doce	Sr. Rafael Herculano
Viracopos Aeroportos Brasil	Sra. Evelyn dos Santos Rocha da Silva
VRG Linhas Aéreas (Grupo GOL)	Cmte Augusto da Fonseca Viana

1. abertura da 64ª Sessão Plenária do CNPAA.

Na manhã do dia 23 de novembro de 2015, no CENIPA, situado na SHIS QI-05, Área Especial, Lago Sul, Brasília - DF, teve início a 64ª 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, augurou pelo bom debate e concisão nas apresentações. Desejando boa sorte a todos.

2. Apresentação da Agenda da Plenária.

Cel Av Marcelo Azevedo, Secretário do Comitê, procedeu a sua apresentação, leu o artigo primeiro do Regimento Interno do Comitê que trata de sua finalidade. Fez a leitura da agenda das apresentações dos dias 23 e 24 de novembro, que foi repassada aos presentes. Reiterou para que os representantes das entidades-membro atualizassem os numeros de telefones e e-mails.

3. Responsabilidade criminal e o acidente aeronáutico. (Dr. Honorato - Juiz Federal)

Dr. Honorato, Juiz Federal, referiu-se ao tempo de FAB, passou a discorrer sobre o Direito no acidente aéreo, citou que na segunda fase discorrerá sobre o risco aviário. Citará outras soluções que podem ser usadas, a questão penal do acidente aeronáutico e suas interpretações que diz afetar os interessados pelo gerenciamento da prevenção. Iniciou explanar sobre o direito aeronáutico, citou na ordem analisar o delito para saber o que o juiz irá analisar, onde estaria a responsabilidade e onde não. Citou as regras da Lei 12.970, citando as primeiras discussões no tempo do Cel Magalhães, que foi aprovada com algumas modificações. Disse que por último trará reflexões sobre a Lei 12.970 do CBA, que está sendo desenvolvido no Senado. Disse interessante falar sobre o justo culposo num acidente aeronáutico, se é erro ou culpa. Citou que importante saber de onde vieram os artigos e seus objetivos, e como o poder judiciário está entendendo os principais itens. Disse das reformas legislativas que serão abordadas. Iniciou com o Tipo penal, atentado à segurança do transporte aéreo, resumindo ser crime expor a perigo a aeronave própria ou alheia. Disse que não afeta somente o tripulante, mas ao passageiro que possa levar a aeronave a perigo. Indagou sobre a questão do que seja o perigo, citando que a aviação trabalha com gerenciamento do risco e das estatísticas, as probabilidades de falhas, trazendo risco inerente. Resumiu que o perigo no direito penal é o risco não permitido, dependendo da atividade, citou que o risco da acrobacia da Esquadrilha da Fumaça é diferente do risco da linha aérea comercial. Exemplificou que um piloto da Fumaça está autorizado a pôr a aeronave em um perigo maior, em termos do bem jurídico tutelado, no caso, a segurança da aviação. Disse que no CBA incorre a aeronave com suas forças de sustentação, não sendo alcançado no texto, por exemplo, o balão, que é estático. Citou que basta pôr em risco uma aeronave que pelo código penal do setor é crime, no exemplo do painel, apresentação de um rasante que no caso não estaria autorizado. Acrescentou que o perigo produzido tem que ser concreto, citou exemplo do baloeiro que dizem não haver perigo contra uma aeronave específica quando lançam o balão, diz que é preciso uma aeronave desviar do balão para ser consumado o crime. Disse do exemplo de um passageiro que acenda um cigarro, e vá ao banheiro e ao apagá-lo, pegar fogo, e acender a luz de alarme de incêndio, reiterou ser esse o perigo concreto. Disse do laser que se atingir o feixe no piloto pode pôr em risco a segurança aérea resultando perigo concreto. Citou entrando no ato de autorização do CBA, que a melhor forma de se coibir condutas indiscriminadas de passageiros seja incluí-lo como sujeito passivo das infrações aeronáuticas, exemplificando multa de 3 ou 5 mil lavrada pela aeromoça, disse exemplo de passageiro pego com celular ligado, infringindo norma aeronáutica, ou fumando sem perigo concreto consumado, e que seja multado. Disse que seria criar um mecanismo de frear essas disciplinas. Deu exemplo que passageiro bêbado a

companhia tem o CPF dele e quem irá aplicar a multa citou ser a agência reguladora. Citou artigo 261 do Código Penal, que refere se ser crime dificultar ou impedir a navegação aérea, mencionou caso do balão. Disse exemplos, uma pessoa que desligue um NDB, uma pessoa que constrói um prédio, mesmo intimado por estar dentro dos limites da navegação aérea, citou ser isto dificultar a navegação aérea. Reiterou o balão avistado em que o controle alerta os tripulantes na área em que não há necessidade de alguém desviar de imediato, citou não haver perigo concreto, mas abstrato; no entanto, é concreto com a navegação aérea, tal qual o laser que atinja o piloto. Disse do exemplo em que o piloto dá um rasante e bate com a ponta da asa num fio, com isso não conseguiu manter o voo e fez o pouso. Reiterou que se acontecer a queda e destruição pena de 4 a 12 anos, e disse se desse sinistro aéreo ocorrer morte a pena pode chegar a 24 anos. Lembrou que o crime é inicialmente doloso, mas que o resultado é culposo, só que ele não queria praticar, e que foi uma surpresa para ele. Citou o acidente aéreo quando ele por falta de cuidado gera um acidente, observando que é preciso ver outros elementos da culpa se estão presentes, e a pena de 6 meses a dois anos, se houver lesão corporal pode chegar a 3 anos, e se morte até quatro. Citou do porque a lei 12870 teve o cuidado da limitação de prova, que no fato aeronáutico possa ter limites que estão questionados por certas correntes, como MP, mas que hoje está válido da forma constitucional, e que os juízes estão respeitando. Citou que a culpa tem a característica de produzir um resultado não desejado, e que não é o resultado final, mas desde a primeira conduta. Exemplificou que resultado pôr em perigo a aeronave é resultado não desejado para ser acidente aeronáutico. Citou das condutas mistas, quando o sujeito está trabalhando em sua profissão e existiu um erro na condução, o resultado não foi o que queria, disse diferente de um assalto a um banco em que o meliante queria praticá-lo. Disse que há a tipificação do crime culposo. Exemplificou fato e explicou os dois elementos da culpa, em acidente aéreo, não se exige que aquela pessoa tenha intencionado, mas que para o homem médio em tese era previsível. Disse que na dogmática penal há o crime inconsciente, quando ele não previu o resultado, embora disse que em tese seja previsível. Citou que existe o sinistro aéreo, e que seja crime culposo. Citou que em determinado acidente aéreo ele não foi movido por uma culpa, mas por erro humano, e se está atrás de punição. Reiterou que o mais correto ser a criminalização do erro, que erro não é crime, que o erro está dentro da falibilidade humana. Citou a questão da pena, como no GOL 1907, onde existe lá pena de um ano e um mês, com 154 mortos, frustrando a expectativa daqueles que sofreram os efeitos. Reiterou que o crime culposo está na fronteira de atuação do direito penal, e citou que a pena é bem mais baixa, que o doloso é de 6 a 20 anos, e o culposo é de 1 a 3. Disse que a vida é tutelado no crime culposo, mas o patrimônio não é, que não existe o crime de dano culposo. Disse que no Brasil, via de regra, para o crime culposo, existem a conversão a penas substitutivas, que é outra sensação de impunidade. Citou que no caso do GOL1907, a justiça não admitiu a conversão, segundo disse da análise, da suficiência da pena se inibiria novas condutas. Disse da culpa de acidente aéreo, comentou que seus colegas magistrados, por vezes, nomeiam aeronautas como testemunhas de juízo. Citou que não consta registros e o juízo tem que dialogar com um participante para saber do risco da atividade, a complexidade. Citou da peculiaridade da aviação que possui alto risco permitido. Comentou quando existe o próprio risco da atividade, como exemplo, paraquedismo. Disse também que pode estar relacionado com o erro humano, que ocorrem nas atividades em que o homem menos domina. Reiterou que quanto mais complexa maior a possibilidade de erro, e o resultado passa a ser imprevisível, e, disse, que neste caso, foge dos elementos de culpabilidade, se não há culpa, não há crime, é erro humano, e disse que tem que haver a absolvição. Citou que diante da dificuldade para o juiz, até um tempo atrás, ele se baseava na investigação Sipaer. Mencionou que o juiz quando perpassava o item das recomendações ele via que alguém deixou de fazer alguma coisa correta. Citou que muitas condenações saíam diante de tantas recomendações emitidas pelo Cenipa, sem saber que aquelas recomendações têm como escopo o futuro, à frente. Reiterou que a investigação Sipaer não olha para trás, e sim a possibilidade de evitar o mesmo

acidente no futuro. Expôs acidentes, como exemplo, como num exercício em Cachimbo, considerado alto nível de risco permitido, como tal entendeu o STM. Citou outras definições para acidentes do STM e do Ministério Público, enfatizou que não há como confundir deficiência com imperícia, erro profissional inerente à própria falibilidade humana. Citou as condutas condenadas para os controladores quanto ao acidente do GOL1907, e a falta de cuidado dos pilotos do *Legacy*, que indagaria se o não acessar o transponder é resultado previsível. Citou que houve a negligência por voar muito tempo com a luz de alerta ligada. Disse que no direito penal não há compensação de culpa, que o juiz analisa cada conduta individualmente e citou que caso contrário não se chega a situação efetiva de crime culposo. Citou a questão de o operador de uma aeronave de assumir o resultado de assumir a responsabilidade pelo voo. Citou o caso do TAM 3054 ao mencionar que o piloto é a última pessoa no funcionamento, na operação, mas por trás dele há uma gama de pessoas, uma estrutura que trabalha para o funcionamento do voo. Indagou como responsabilizar quem não estava dentro do avião. Disse então da figura do garantidor, o dono do avião, o inspetor, e mencionou o caso do TAM 3054 em que há três pessoas em citação, o *safety*, o vice-presidente da empresa e uma diretora da ANAC. Analisou que o juiz indagaria o que essas pessoas estão aqui, se elas poderiam interferir no resultado. Citou o nexo de causalidade, qual das irregularidades que se conhecia que provocaria a queda de uma aeronave. Disse das razões de como o poder judiciário precisa de uma perícia para saber a razão de causa e efeito para um acidente. Citou que daí surgiu a Lei 12970 do Sipaer. Citou caso em que houve apenações equivocadas por seguirem a investigação Sipaer com desfecho inadequado. Disse quanto às recomendações, que não têm um link direto com os fatores contribuintes. Disse da atuação do Cenipa que busca em suas ações evitar acidentes, atividade administrativa, citou por não produzir efeitos na escala cível, criminal. Citou que tanto é verdade que em investigação no âmbito do Cenipa não há contraditório, ampla defesa, já que não há acusação. Abordou a questão do acesso a dados, e que a Constituição não oferece. Disse que somente para fins criminais e a Constituição disse que somente com indicação de um juiz. Asseverou que a informação espontaneamente prestada será de uso exclusivo para a prevenção, que blindou o relatório de prevenção. Disse da requisição de autoridade policial em perícia de acidente, em que é fornecido um especialista Sipaer. Citou ainda do compartilhamento de informações para uso das fontes Sipaer como prova nos casos permitidos pela lei o juiz decidirá após oitiva da AGU. Asseverou um fundamento da lei que é trazer a confiança dos operadores no Sipaer, garantia legal, que as informações não terão ensejo nas esferas cível e criminal, e disse que se o forem seria uma prova nula. Citou que para o judiciário é importante, pois há uma perícia criminal, que não olhará hipóteses, mas evidências. Disse da última fase a atualização do CBA, da Lei 12970, citou que passou pelo parlamento, e que a lei americana não teve esse rito. Citou que a ICAO sugere a Lei brasileira como modelo. Citou que o Cel Gomes da Silva fez a versão em espanhol e inglês da Lei para conhecimento dos outros países. Disse da dificuldade de dizer na mídia que a investigação do Sipaer não pode ser usada como prova, e citou que logo aparece a questão da vitimização, impunidade. Citou por fim que o CNPAA pudesse contribuir de forma mais efetiva para essa discussão, de serem conhecedores de que a Lei nasceu dentro do Comitê e do Sipaer. Citou que somente alguns artigos do CBA que estão sendo reformados. Deixou uma referência para comentários: crimes aeronauticos@gmail.com.

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

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

Cel Azevedo respondeu a indagação de que o Cenipa forneceu peritos por três vezes e não aqueles envolvidos na investigação do acidente. Disse que houve solicitação de designação de peritos para investigação judicial a pedido de procurador em acidente no Equador.

Cmte Kerlington, Helipro, citou que faz parte da comissão da reforma do CBA. Citou a atualização como exemplo a utilização de drones, a superlativação de aeronaves policiais etc. Citou a Lei 12970 e a questão do que será mudado, que o Cel Camargo trabalha nesse formato da 88E. Disse que se vai acertar a estrutura do Código, como uma lei de introdução ao Código, com as estruturas complexas, principiologia, etc. Fez indagação com relação aos citados, proprietário, explorador, operador, questionou se o juiz Honorato na lida diária vê algum entrave ou problema para o juiz na aplicação da lei de se ter três nomeações, especialmente quanto ao proprietário, operador e explorador e sugeriu a ideia de se tirar o explorador e deixar o operador, se isso afetaria o juiz na aplicação da lei.

Juiz Honorato citou que entre operador e explorador, pois o juiz analisa que deve haver uma diferença e que uma reforma nesse sentido ajudará. Citou a importância dos debates no foro legislativo como exemplo citou a abordagem de artigo e a dúvida do uso do 'deverá' ou do 'poderá'. Citou que as proposições que se apresentaram devem melhorar a lei, através de debates.

Cmte Kerlington citou que a Comissão irá propor a sugestão de um código novo, e que será debatido. Disse que a lei deve ser melhorada, em meio à rediscussão dos assuntos.

Cmte Kerlington citou que a proposta é mudar que o anteprojeto estabelecerá a sugestão de um código novo, que será debatido.

Prof. Calçada, Anhembi-Morumbi, comentou sobre o que é perigo, e o que é risco, termos do cotidiano dos operadores da aviação. Citou que muitas vezes o juiz não conhece o que está em análise. Disse que o direito aeronáutico lança mão de áreas bem definidas, e que o magistrado vê de outra forma, situações e termos bem definidos. Destacou o trabalho feito pelo CENIPA com os magistrados, quando os traz para conversarem sobre SIPAER. Citou a evolução das técnicas, e indagou o que pensa o juiz sobre essa interação com o CENIPA, estando os magistrados com mais conhecimento; e como essa diferença que se apresenta.

Dr. Honorato citou que organizou cursos e não somente visitas como aulas de direito criminal voltado para a aviação, leis do Sipaer, ou direito de construir, prédios. Disse acreditar que os poucos juízes que fizeram os cursos já influenciam o debate positivamente. Abordou a questão de o militar, bombeiro, estar consciente dos riscos na lida cotidiana. Respondeu assegurando que somente o risco excessivo dá direito a dano moral. Citou a questão da culpa, exemplificando o motorista que avance sinal vermelho e colida, tendo o colidido, consciente das provas, exigido a reparação de seu veículo. Citou que a reparação pode ser ampliada, se for um taxista, por exemplo, que com o carro parado não poderá sobreviver. Disse da aplicação do código do consumidor para amparar o passageiro, a que o juiz poderá avocar em sua defesa. Disse da situação de atentado terrorista que escapa da atribuição do transportador. Disse da colisão com aves, que é risco de empreendimento, avaria em bagagens e cancelamento de voo por choque de aves disse ser risco de empreendimento. Disse de choque de ave contra turbina constitui fortuito interno, por ser fator previsível que se insere dentro da atividade econômica. Referiu-se mais a conduta culposa no ilícito, responsabilização do agente poluidor, a empresa aérea pode ser ressarcida do estado ou da própria empresa. Citou que acontece como é a seguradora que paga a empresa não vai atrás, citou ainda o fator de coercibilidade em relação a esses municípios omissos quanto a lixões e poluidores. Citou caso concreto de identificação de matadouro e que impõe a sua remoção, em manifesta legalidade na espécie, disse de condenação em Belém tanto da prefeitura quanto a pessoa física do prefeito por descumprimento de liminar. Citou presente o perigo da demora diante do iminente risco de colisão existe.

Major Marcos Vinícius, SIPAEREX, fez pergunta de como se gerenciar esse risco, que tipo de ferramenta utilizar como gestor de aeroporto considerando o elemento essencial para o

jurídico trabalhar depois, para se chegar perante a justiça e provar que o serviço foi feito da melhor forma.

Dr. Honorato citou então normas, estatísticas, gerenciamento dos riscos para aqueles espaços, o que foi feito com aquela fauna, que são elementos que podem proteger os gestores aeroportuários de eventual ação civil pública, como também unificá-los quando os mesmos extrapolarem as obrigações.

Sr. Álvaro Cardoso Júnior, **DAESP**, citou de acordo do DAESP com a Universidade de São Paulo para plotares aves do entorno do aeroporto, disse que trabalho que leva em consideração a movimentação de aeronaves, subidas e rotas, e características ambientais que abrangem a região. Citou de estudos que levaram a resultados, com ação com o Ibama, para abate ou ações de manejo. Disse que do trabalho resultou fontes em parte externa dos aeródromos, e a dificuldade encontrada no contato com municípios. Disse que primeiro passo trabalhar com Ministério Público, com base nos estudos, e a ação devida. Citou dos aglomerados sociais no entorno do aeroporto, e para agir nesse sistema, a dificuldade dos recursos financeiros e humanos apertados para gerir o problema. Citou que o caminho a ser seguido é o da parceria, com empresas aéreas, em prol da prevenção.

Cel Azevedo citou estar à disposição as revistas da Turma da Mônica, para que possam fazer uso nos trabalhos de conscientização. Citou uma ocorrência de colisão com anta, e que estende não somente com as aves.

4. Visão do judiciário sobre o risco aviário. (Dr. Honorato - Juiz Federal)

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

[Trecho inaudível]

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

[Trecho inaudível]

Encerramento da manhã do primeiro dia

[INTERVALO PARA ALMOÇO]

Reinício da 64ª Sessão Plenária do CNPAA - tarde do dia 23 de novembro de 2015

Cel Azevedo dá início aos trabalhos da tarde, agradeceu a presença de todos, dando a palavra ao Cap José Augusto do DCTA.

5. Apresentação “Reflexo da falha humana na aviação - o impacto no abastecimento de combustível aeronáutico”.

Cap José Augusto, DCTA, teceu considerações sobre a conformidade do combustível aeronáutico, exemplificando ocorrências aeronáuticas de contaminação de combustível, em alguns casos com acidentes catastróficos. Citou a ocorrência aeronáutica envolvendo o abastecimento de combustível aeronáutico no Terminal Dois do aeroporto de Brasília, ocasião na qual várias aeronaves apresentaram contaminação no sistema de combustível. A investigação, realizada pelo SERIPA VI concluiu como fator contribuinte a falha humana, emitindo recomendações, depois replicadas pela ANAC. Apresentou tese de que **abastecimento de combustível em aeronaves é um “ato aeronáutico”** e, portanto, também deve ser regulado pela autoridade aeronáutica, sendo que hoje é regulado somente pela Agência Nacional de Petróleo. Citou condições latentes, relatando que, como consequências, os produtos utilizados como aditivos aeronáuticos (anticongelante PRIST) e automotivo (catalizador ARLA) foram manuseados

por pessoa não habilitada, levando a troca dos produtos durante este manuseio, que ocasionou a contaminação do combustível aeronáutico. Propôs então que as empresas abastecedoras de combustível aeronáutico sejam consideradas Provedoras de Serviços da Aviação Civil (PSAC) e, em consequência, seja delas exigido o cumprimento do SGSO. Teceu ainda considerações sobre o treinamento e reciclagem do pessoal envolvido, propondo que os mesmos possuam CHT. Concluiu que todas as atividades de apoio à aviação civil, e que de alguma forma interferem na operação das aeronaves, como o abastecimento de combustível, passem a ser também fiscalizados pela ANAC.

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

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

Cmte Abreu, GRU Airport, citou que o assunto pertinente. Disse que a falha humana tenha sido o foco da apresentação, em que se aventou a necessidade de capacitação para esse pessoal. Indagou sobre as perguntas apresentadas se a empresa não respondeu o que foi questionado. Disse que pelo RBAC120 as empresas abastecedoras de combustíveis já são consideradas PSACs, ou seja, Provedoras de Serviço da Aviação Civil. Completou que talvez o que precisaria seria uma regulação específica.

Cap Augusto citou que a BR Aviation chamou seus representantes para reunião no Rio de Janeiro, para relatar o fato e emitir recomendações, e como ação imediata deixaram de reutilizar os recipientes, que são destruídos após o uso. Disse ser ação para mitigar esse risco.

[PROPOSTA 1 - propor a ANAC estabelecer uma regulamentação especial considerando as empresas abastecedores de combustível aeronáutico]

Cel Azevedo citou proposta do DCTA que se emita uma recomendação para considerar a viabilidade de a ANAC estabelecer regulamentação especial considerando as empresas abastecedoras de combustível aeronáutico provedora de serviço de aviação civil e por extensão todos os serviços auxiliares que intervêm nas operações aeronáuticas.

Cel Azevedo abriu a mais comentários antes de pôr em votação

Eng. Irgang, EMBRAER, asseverou que se já é um PSAC seria redundante a votação.

Gusman, Assessoria de articulação com o Sipaer - ASIPAER - ANAC, comentou sobre o embasamento técnico sobre o ocorrido, e que fora informado ao Cenipa, citando que essa responsabilidade seria da ANP - Agência Nacional de Petróleo, e que se está propondo a mesma recomendação. Sugeriu que se precisaria ver o documento tecnicamente analisado para conferir a fundamentação para entender até onde foi o trabalho da ANP. Citou que o RBAC120 aborda exame toxicológico daqueles que trabalham na aviação e que o abastecedor está envolvido. Concluiu não saber até que ponto isso entra na questão referindo que a falha foi por troca de tipo de abastecimento a ser feito.

Cap José Augusto citou que a ANAC possui regulamentação até para abastecimento com passageiro a bordo, mas que o ato de abastecimento aeronáutico fica somente por conta da ANP.

Cmte Nilton, EFAI, ratificou o colocado se essa regulamentação já é considerado PSAC. Citou exemplo com relação à ANP que a IFI colocou um tanque para abastecer os helicópteros no heliponto afastado do Carlos Prates para não ficar indo abastecer neste, e disse que a inspeção da ANP se limitou ao armazenamento, cuidados com possível vazamento, etc., e disse que o ato de abastecer não foi questionado pela ANP.

Cmte Salvador, Helisul Táxi-aéreo, opinou afirmando que o abastecimento de aeronaves é serviço contratado do operador sendo a responsabilidade deste a garantia desse combustível, e disse que a ANP garante o combustível até a bomba. Completou que dali em diante é o operador que garante que o combustível que chega a sua aeronave seja saudável. Disse que é assunto para se discutir com mais extensão.

Disse que apesar de estar no RBAC120 não saber se há um processo quanto ao SGSO estabelecido.

Cmte Abreu afirmou que no RBAC já se estabelece os ARSOS que são os que detêm atividades de risco da segurança operacional, e está lá a parte de combustível, e citou a Resolução 116 da ANAC, onde está escrito a definição de um PSAC, em que se enquadra o prestador de serviço de abastecimento. Reafirmou que isso fecha e que já está definido.

5.2 - VOTAÇÃO DA PROPOSTA 1 - propor a ANAC estabelecer uma regulamentação especial considerando as empresas abastecedores de combustível aeronáutico

[Não houve votação, uma vez que restou claro que a proposta necessitava de um estudo mais aprofundado]

Cel Azevedo citou que o Cap José Augusto pode fazer nessa linha uma pesquisa mais aprofundada sobre tudo e fazer nova abordagem do tema na próxima reunião.

6. Apresentação “Proposta de reedição do RBAC 61”.

Sr. Wagner, ANAC, citou que a abordagem se dará nos pontos e nas propostas que estão sendo discutidas no 61 e que o Fórum é oportunidade para se apresentar as propostas mais debatidas. Apresentou em slide a teoria da regulação, como pano de fundo, parâmetros para se regular, e que a ideia seria nivelar o entendimento das propostas no fórum. Citou que seria para responder se a ANAC irá ou não regular, intervir, numa atividade pública, no exemplo, empresa de abastecimento aeronáutico, que seria entrar na teoria da regulação. Citou que aquele autodidata que se inscrever em prova da ANAC também não terá impedimento de fazê-la. Citou a abordagem, cursos teóricos, experiência para instrutor, citou emenda de 2012 o requisito de exigir 200 horas de voo, e de comando para instrutor. Disse estar suspensa a decisão da diretoria. Citou o porquê da proposta de retirada desse requisito, que não existe dúvida de quanto mais experiente melhor, mas comentou sobre o custo que entra nesse sistema, que cada instrutor de avião vai precisar, além de ser piloto comercial, de ter 130 horas de comando, e no caso de piloto de helicóptero mais 165 horas, para se habilitar a ser instrutor, que não conseguiram mensurar o benefício com esse requisito. Comentou indagando por que não 150 horas, ou 250 horas, ou 200. Citou que a lógica é que quanto mais experiente melhor. Disse antecipando a discussão sobre a habilitação de tipo, diz passar uma noção do atual cenário da aviação. Disse do RBH61 para habilitação de tipo que permitia declaração de fase teórica e experiência de voo com supervisão de piloto habilitado e o voo de cheque, proficiência, e emissão de CHT pela ANAC. Citou ser sistema informal funcionou até novembro de 2014. Mencionou da nova proposta para habilitação tipo a partir de condições tripulação mínima de dois pilotos, operação complexa com a exigência da aeronave, e aeronave multimotora à turbina, avião e helicóptero. Reiterou a PROPOSTA ANAC de manutenção, tripulação mínima de dois pilotos, alteração do multimotor à turbina para aeronaves com peso acima de 12.500 lbs, e a inclusão para motores à reação e qualquer outra aeronave que a ANAC julgar necessário. Disse do porquê desta alteração com base no que a ICAO prevê em seu anexo 1, que prevê os requisitos de certificação de pessoas e que define as habilitações e que coloca que as autoridades deveriam estabelecer a classe para pilotos mono e multiterrestre e mono e multianfíbias. Citou ainda que cada estado deve se ater as características referentes a helicópteros e outras características de *handling* e performance. Disse que para

aeronave-tipo a ICAO fala de tripulações com aeronaves de dois pilotos, helicópteros, a menos que o estado tenha definido as classes de helicópteros. Completou que a proposta da ANAC atende o Anexo 1 da ICAO. Reiterou que se alinham a uma definição americana já experimentada, e não uma nova brasileira, que seria migrar para uma operação que a FAA utiliza. Reiterou a definição de grandes aeronaves acima do peso citado, e aeronaves a jato, e nos EUA a definição de grandes helicópteros também acima de 12.500 lbs sem distinção de classe. Mencionou aqueles que serão afetados com a proposta as aeronaves TPP, de operação privada, de transporte público, os táxi-aéreos, que terão as demandas pela ANAC. Disse dos acidentes de 2010 a 2014, com 710 acidentes da análise. Reiterou a resposta dos relatórios de acidentes já publicados e analisados, em número de dez, e que foi utilizado este parâmetro como amostra de qual seria o impacto caso a ANAC seguisse a linha proposta, e que estará afetando o fator contribuinte instrução, que segundo disse tem participação de 20% nos relatórios publicados. Reiterou mencionando o Cenipa que o fator contribuinte atua com os demais para que a ocorrência se concretize. Citou a referência do trabalho efetivando que as causas foram atingidas por 20% da instrução em TPP, e que a ANAC estaria atuando em 20% dos fatores. Citou da modificação para o próximo triênio com e sem a mudança de tipo. Reiterou que para aeronaves ainda na classificação de tipo, acima de 12.500 lbs, dois tripulantes, pela regra deverá passar por centro de treinamento. Disse da válvula de escape que nem todas as empresas possuem centro de treinamento e que nesses casos será possível treinamento em aeronave.

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

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

Cmte Jardim de Mattos, AVIANCA, citou que a proposta vai bem no sentido da desburocratização dos processos de avaliação. Opinou quanto a questão de estar temerariamente na mesma cabine alguém com 50 horas de voo e outro com 200, experiências diferentes, e disse falar de pessoas com pouca experiência tanto o aluno como o instrutor de aeroclube. Citou o treinamento que dispõe para aquele novato um pouco mais de massa crítica, que não se alcança com apenas o teórico, ou estudar sozinho de modo independente. Criticou como estão sendo capacitados os checadores que seria o próximo ponto a abordar. Citou que há os altamente proficientes, operando táxi-aéreo e comercial, e os checadores eventuais, e que a ANAC estaria indo na direção de terceirizar o cheque. Disse que preocupa isso virar um comércio e ter que fazer a aprovação de aviadores que não passaram por escola de formação e depois fizeram exame de proficiência que têm interesses pecuniários e que se tornem aviadores deficientes, e que, disse que em determinado momento irão virar instrutores. Asseverou que é uma cadeia de eventos, quando se fala em fatores contribuintes. Alertou para repensar o modelo que se está instruindo, o currículo exigido, e o modelo de avaliação que se faz.

Sr. Wagner reiterou que foi esta reflexão que fizera. Indagou que se esses pontos atacados quanto aos requisitos certamente adquirirão pesos no sistema. Reiterou que ações estruturais é que seriam importantes para mexer no funcionamento do sistema. Completou não concordar que com apenas colocar uma regra para ficarem confortável, a exemplo de exigir que para instrutor no Brasil apenas com 200 horas em comando, e indagou como ele faria as 200 horas, perdendo o crédito na operação prática e bem no requisito. Reiterou que a ANAC precisa trabalhar na qualidade das provas, efeito retroalimentador, para que as pessoas busquem capacitação melhor para fazer o exame, completou independente de uma regra para que se busque um curso qualificado. Disse do exame de proficiência em que a ANAC está com um processo pronto de credenciamento de pessoas, e disse que é processo em andamento, visto que o edital ainda não saiu para o credenciamento, uma vez que precisam de uma definição sobre o RBAC 61. Disse que se irá alterar a questão da relação de avaliação, em que voltará a figura da autorização de cheque, confirmando que o ideal é que o interessado solicite a ANAC e que a

Agência arbitre quem fará este cheque. Citou que são ações que vão ao encontro da formação qualitativa do instrutor, e afirmou que a ANAC estaria muito afastada desse processo, padronização de instrutores.

Cmte Kerlington citou da fala do impacto regulatório que se propala pelo mundo e que agora chega na ANAC. Reiterou pontos referidos a respeito da nova abordagem da menor regulação pela ANAC. Citou audiência passada em que houve justificativa da ANAC, de três páginas, citou que a primeira delas formalidades, tomando pressupostos de que a norma estaria sendo de acordo com a ICAO, e disse discordar disso. Afirmou então que a ICAO recomenda ser classe a similaridade. Referindo-se a helicóptero, de sua atuação, citou que um Robinson66 e um Esquilo não tem mesmo *handling*, nem mesma operação, para quem voa. Citou ainda o Bell407 que não tem mesmo *handling*, nem mesma operação e outros, em comparação com um Koala da Agusta. Asseverou que no avião há tempo de tirar o checklist de emergência e que no helicóptero não, que tem 2 seg para tomar uma decisão voando em cima da Avenida Paulista. Disse que os dados do DCERTA não lhe dizem nada já que dados de um país deste tamanho. Indagou qual a garantia da qualidade nesse processo de navegação entre a classe, exemplo um piloto sai de um 66 e vai para um Koala, se a instrução vai poder ser dada por um outro instrutor, se vai haver o check ANAC, qual a garantia do regulador, disse que este é responsável pela segurança de voo como está na lei da ANAC, artigo 8º. Perguntou que mal ou bem afere-se a qualidade do piloto no check, que o índice de aprovação tende a zero, no limite é zero, afirmou que a ANAC considera que estão copiando do americano, e nos EUA chega de 10 a 30%. Reiterou que a realidade cultural do americano é uma e a do Brasil é outra. Disse que no registro da ANAC estão cinco pilotos de helicópteros como checadores e o resto através de convênio com a FAB, perguntou se isso não é para tirar o gargalo de processos da ANAC, que teme haver um gargalo na ANAC. Afirmou que pelo RAB existem 1084 helicópteros no Brasil monoturbina, convencional 778. Disse discordar de dado apresentado TPP que só tem 1.6% acidente de avião, e 2.6% de helicóptero, sendo que a última FCA58-1 do Cenipa diz que TPP há 40.4% de acidentes. Disse que talvez as premissas quantitativas foram equivocadas, e confirmou que a maioria dos acidentes está dentro do TPP. Completou que para ter uma garantia de qualidade é preciso auditoria e vistoria. Fez a pergunta como se irá aferir se o sistema está rodando, como aferir se o piloto A está dando a devida instrução para o piloto B, e como a ANAC reguladora vai aferir isso. Citou exemplo de quando se vai aferir um 42 há um capítulo que diz sobre sistema da garantia da qualidade, que a sala de aula tem que ter 2 m² por aluno se não a ANAC não certifica. Disse que então o piloto vai dar instrução para o piloto e o regulador, que tem a obrigação de fazê-lo como então vai aferir essa garantia da qualidade. Disse quanto ao programa de treinamento, indagou se este piloto está apto a usar todas as manobras previstas no manual do programa de treinamento do fabricante. Reiterou que se sabe que pilotos usam código ANAC de outro, que as coisas acontecem de outro jeito que todos gostariam. Deixou a pergunta: como garantir a qualidade.

Sr. Wagner citou que esta discussão ocorre várias vezes, e afirmou a questão do grau de intervenção do estado, e até que ponto se quer isto. Disse que vai começar pela parte mais fácil, pela estatística descritiva, que os dados são públicos, e que qualquer um pode acessar. Citou que a ANAC vem amadurecendo em seu processo normativo, e disse que não é confortável dizer que estão consertando o que estava errado. Reiterou que o que está posto não é para debater, mas refletir, e que a ANAC está sempre disponível para conversar. Reiterou a questão da responsabilidade, e disse da preocupação não do que alguém tenha feito de errado, mas do por que o estado tenha permitido que o fizessem. Indagou que a discussão é saber até que ponto, como comunidade de aviação, tenha-se que assumir suas responsabilidades naquilo que lhes cabe, ou se querem sempre ser tutoriado pelo estado e gerar um custo como um todo. Reiterou a proposta trazida que é colocar a responsabilidade aonde ela é devida, que quebra um paradigma

mas que, confirmou que a médio e longo prazos é o melhor para os sistema, qual seja, cada um assumir a sua responsabilidade.

Cmte Luiz Carlos, Aeroclube do Paraná, disse que a sua intervenção se limitarão a não obrigatoriedade do curso para piloto privado, citou ainda mais que atualmente grande parte dos candidatos demonstram ter a ambição de seguir carreira. Disse ainda da necessidade da ambientação desse candidato para alcançar a melhor doutrina de segurança de voo e operacional. Assegurou que o simples fato de o candidato ser aprovado no exame da ANAC não garante que ele tenha todos os conhecimentos necessários, pode simplesmente ter uma sorte, e ser aprovado. Disse de algumas escolas com baixo nível de ensino e mais ainda de um candidato sem qualquer instrução formal. Disse com relação ao instrutor que haja maior rigor no preparo técnico e experiência.

7. Apresentação da Comissão de aviação de prospecção, pesquisa e lavra de recursos minerais.

Cmte Rafael Ramos, BP, coordenador da Comissão, iniciou dando ênfase a um *update* das reuniões havidas no Rio de Janeiro da Comissão de lavra, e disse que exporá assuntos no Comitê sugeridos pelo Cel Azevedo. Teceu um sumário das reuniões realizadas e das próximas. Disse das reuniões de 11/06, 13/08 e 08/10, com uso da ferramenta de skype de vídeo para funcionamento do grupo, com média de 15 participantes. Citou presentes a Marinha, DAERM, Seripa III, Decea, empresas aéreas, Petrobras, conseguindo qualidade boa. Disse das próximas reuniões próximo ano, em janeiro e março. Citou na reunião de junho feito um histórico, discutindo prováveis situações de risco, juntados os temas iniciaram a debater os problemas. Disse dos temas como o do treinamento de pessoal que apoia a unidade marítima, teve a parte de colisão com pássaros, tráfego aéreo. Citou o estresse gerado na manutenção em face da pressão do Ministério do Trabalho no ambiente da aviação. Disse de gerar uma proposta ao MT para se ter uma adaptação na Lei para se mostrar que existe um cuidado com um trabalhador que está fazendo serviço acima de dois metros, segundo a lei. Disse que com isso seguiram o plano de ação. Citou lista de pendências, sendo a primeira uma empresa de petróleo que não está no Comitê, e em alinhamento com o Secretário ela ficou como convidada. Citou que toda empresa de petróleo, embora não fazendo parte do Comitê, mas interessada em participar da Comissão, exemplos Shell, Chevron, brasileiras como Queirós Galvão, Petro Hill, Statoil, Total francesa, participaram das reuniões. Disse de outro fator estressante a quantidade de auditorias que as empresas de petróleo recebem por ano, e precisam criar um departamento na empresa só para cuidar desse ponto. Citou que o ideal seria criar-se uma auditoria padrão que pudesse atender o principal e que caso alguma empresa de petróleo quisesse um item diferente a auditoria iria numa manhã, ou tarde, rapidamente, em vez de ficar dias dentro da empresa auditando, sob estresse para todo o sistema. Disse do Instituto Brasileiro de Petróleo, que todas as empresas são filiadas, e segue os moldes da OEGP, que é a associação internacional de todos os produtores de óleo e gás, e afirmou que eles possuem uma subcomissão de segurança de voo, ligada a comissão superior deles. Disse que seria criar um mesmo molde para as empresas brasileiras, que contrate uma empresa que faça auditoria, e que este relatório final fique disponível para todas as empresas de petróleo, reduzindo as visitas constantes dos operadores. Citou que está agendada apresentação dessa ideia no IBP. Disse que o segundo item foi a parte do risco da fauna, referindo ao trabalho junto às prefeituras, com apoio dos Seripas, e com as empresas aéreas e de petróleo, para que façam mais ações nas cidades. Disse que determinadas ações nas cidades em que a operação Offshore atua, algumas bem críticas, como Campos, citando que a Total passou por locais na Amazônia, em que há situação crítica com risco aviário. Citou que já houve sérios acidentes com helicópteros colidindo com pássaros. Citou da participação do Decea na reunião e se tem falado da ICA 100-4, cap. 6. Que trata especificamente de plataformas marítimas, e que,

fala do voo noturno para salvamento de vida humana. Disse que toda vez que se precise fazer acionamento emergencial à noite relacionadas a vidas humanas, existe uma burocracia, um estresse a mais, para se autorizar o voo.

Disse da solicitação para que se faça uma revisão no Cap. 6 do DECEA, para que em emergências reais, com potencial grande de acidente, que seja autorizada no período noturno para que se evite um *Blow Out* ainda pior na plataforma. Citou que todo sistema já é treinada e funciona para o salvamento de vidas humanas. Disse que a Diretoria de Portos e Costas da Marinha tem influência muito grande é fator importante na atividade de aviação do Petróleo, e que o SIPAERM faz parte do Comitê e da Comissão, mas tal qual nas outras forças armadas, que há divisão de autoridades dentro da Marinha, e das responsabilidades da DAERM e da DPC. Citou que a DPC é quem emite as NORMANS que são as normas da autoridade marítima. Disse que essas normas são muito solicitadas nas reuniões para revisão. Citou que todas as vezes que solicitaram a vinda da DPC à Comissão, acabaram não vindo por não fazer parte do Comitê. Mencionou que isso foi levado ao Secretário para que fosse feito um CONVITE formal não só para participar da Comissão se possível participarem do CNPAA, citando que embora a participação seja voluntária com apresentação de um *work paper*. Disse que o convite pela Comissão pode ser emitido para que a organização militar torne o procedimento oficial, e não apenas um e-mail convidando para participar, citou, de acordo com o encarregado da DPC. Citou ocorrência acompanhada pelo Seripa 3 de uma unidade marítima que 'guinou' afetando a atividade aérea, e que as condições do helideck se alteraram, disse a ponto que no momento da decolagem a aeronave não *crashou* (impactou). Citou que durante as operações aéreas, a unidade marítima tem que se manter, em rumo e velocidade constante e, caso haja alteração, isso tem que ser alinhado com a aeronave, um novo planejamento para as novas condições de vento, e operação. Citou a importância da DPC estar na reunião para se chegar a uma conclusão específica. Citou que solicitaram para que a Norman 27 pusesse uma ordem quanto a isso, disse que a Marinha respondeu que cuida das características físicas do helideck, que seria difícil começar na Norman influenciar na operação da aeronave ou do navio. Reiterou que ficou área cinza em que legislação entraria, citou o capítulo 6, ou que a Marinha pudesse criar essa determinação específica. Disse do envelope, citou o fato de quando um helicóptero vai pousar em um helideck possui um envelope, no qual tem limites de vento, velocidade, condições que limitariam a operação neste local. Disse que ora a Norman só tem um comentário e que reproduziu assim 'empresa aérea, a responsabilidade é sua'. Disse da possibilidade de se ter uma interação maior com a DPC, citando que no caso das Normans ser diferente da ANAC que põe para consulta pública. Citou que tiveram que descobrir que a Norman estava em revisão e não estava sendo divulgada para os operadores *offshore*. Disse da dúvida do convite à DPC se para este Comitê ou para Comissão de aviação do Petróleo.

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

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

Cel Azevedo assegurou que para participação eventual o CNPAA pode expedir convite para essa forma, disse que poderia para próxima reunião para discutirem assuntos inerentes à DPC. Disse de outra eventualidade quando já fora expedido convite do CNPAA, talvez no final de 2013 ou 2014, sugerindo à ANAC para participar da comissão de manutenção como membro efetivo. Disse que seria outra possibilidade que mediante votação em plenário que fosse expedido convite à DPC para que participasse das reuniões, e que se sabe ficaria condicionado ao orçamento da Marinha para o ano em questão e que talvez não possam participar por essa razão.

Eng. Irgang citou que as comissões que são criadas pelo CNPAA têm essa autonomia de trazer órgãos ou entidades que poderão contribuir para solução das situações observadas.

Cmte Rafael Ramos reiterou que a DPC já recebera convite e que responderam que só conseguiriam verba se houvesse um convite formal.

Cel Azevedo disse entender que haja um documento mais robusto do âmbito de fato do CNPAA para que possa fazer valer. Deixou claro que o convite deve partir da Comissão de *Offshore*.

Cmte Rafael Ramos citou exemplo de convite feito a Sikorsky e que foram atendidos, já a DPC, não queriam e-mail, apenas por ofício.

Cel Azevedo reiterou que o órgão público necessita de um documento formal, por meio de fax, ofício, ou carta.

Cmte Rafael Ramos concordou dizendo que ele mesmo assina o convite e repassa ao DPC. Mencionou ainda que com respeito à pintura no heliponto eles pedem o código ICAO, e esclareceu que o código ICAO não é usado no dia a dia da aviação do petróleo. Citou a nomenclatura usada pela Petrobras que é que sai no plano de voo, nos aeroportos. Reiterou que em vez de usar o código ICAO usarem as quatro letras e números que a Petrobras oficializa e que todos conhecem as unidades marítimas. Assegurou que isso mudaria a Norman para o futuro, que ora seria apenas uma recomendação para adequarem. Disse em seguida assunto referente a coeficiente de atrito no helideck, que somente uma empresa faz e com tecnologia de alto custo e a falta de explicação por esse indicativo. Citou que a DPC informou que seria para cuidado pessoal para uma pessoa que caminhe no helideck. Citou não saber motivo disso uma vez que o helideck já possui uma rede antiderrapante para evitar derrapagem no heliponto. Disse que a Comissão está questionando este assunto e enviando para a DPC.

Completo um assunto que tem a ver com o Cenipa que seriam as vagas para o curso básico de prevenção. Citou que o pessoal tentou inscrever via Seripa, já que são empresas de táxi-aéreo, e que as vagas se esgotaram rapidamente. Disse que há quatro anos atrás fora feito curso em Macaé específico de atividades aeroportuárias para o voo *offshore*, tendo o Cenipa com Seripa 3 se deslocado para lá, suprimindo a necessidade do setor.

Mencionou solicitação feita na reunião para que para o calendário de 2016 pudesse ser incluído novamente esse curso como o anterior feito nas instalações da Petrobras.

Cel Azevedo citou que há modalidade do EAD, curso à distância. Disse como funciona e que o Cenipa possui o curso de prevenção com duração de duas semanas, presencial em Brasília, e o de investigação de quatro semanas. Reiterou como pré-requisito ao de prevenção é o curso EAD.

Heringer, Petrobras, mencionou sobre a questão de se ter apenas uma empresa, na exigência de se ter a medição do coeficiente de atrito no helideck, regulamentada. Confirmou que para evitar o risco ocupacional, escorregão no helideck. Disse que para a aeronave no Helideck tem a rede. Disse da questão de se ter um monopólio de uma empresa e se tornar um requisito para um risco ocupacional de algo que não é rico relevante que justifique aplicação de tal requisito.

Cmte Rafael Ramos disse que na próxima reunião traria preparada uma lista de questionamentos para a DPC para que apareçam com as propostas. Disse que irá preparar ofício de convite e que poderá botar no próprio ofício os pontos mais duvidosos pela Comissão pedindo comparecimento de representante para apresentar.

8. Apresentação “Habilidades cognitivas no voo”.

Cmte Viana, GOL, citou interesse pelo automatismo hoje na aviação, e questionou a situação de como é voar sem o *flight diretor*, o automatismo. Disse da importância do voo manual e das habilidades primárias de voo nos dias atuais. Citou que o importante é elevar o nível com as

habilidades cognitivas, e na relação mundial citou que esse uso foi deixado de lado, enfatizando somente no automatismo. Disse de quanto menos se voa manual mais degradado os parâmetros de automação, da percepção de acidentes. Citou das consequências na segurança de voo e possíveis acidentes. Repassou slides sobre este tema, em forma de questionamentos para empresas com perguntas básicas se as empresas e as escolas encorajam para voar manual. Disse que na essência é mais fácil voar no automatismo e questionou se houver necessidade de reverter do automatismo para o voo manual. Indagou que durante um voo que passa a maior parte dele acoplado ao automático quantas horas se passa gerenciando o voo ou pilotando o voo. Reiterou que hoje se considera mais gestores do voo do que propriamente pilotos. Disse de uma reflexão indagando quanto tempo se levará para mudar a cultura de voo, quanto tempo se levará para se voltar a fazer um tráfego visual, uma perna do vento, decolando sem o *flight director*, sem o *autothrottle*. Citou isso ser preocupação mundial, disse que não surgiu no Brasil. Citou o temor das grandes companhias mundiais com a situação de só se voar no automatismo, como fizeram reparar na convenção de que participou. Disse de uma situação em que se esteja voando cruzeiro em sua aeronave e inicia aproximação quando se apagaram todos os instrumentos, fez então o questionamento se o piloto conseguiria voar estabilizado. Respondeu que não diante da configuração de hoje quando se usa o piloto automático que leva ao destino com toda a segurança. Disse dos fatores que incentivaram a degradação da habilidade manual, notadamente a falta de uso. Citou se fez cheque hoje em voo manual e volta depois de um ano sua degradação será evidente. Disse que se faz treinamento de simulador durante um ano somente com voo automático, depois de um ano haverá a degradação evidente para voo manual. Citou a falta de treinamento para padrão de voo e disse que a United Airlines possui um simulador somente para treinamento de aeronave sem *flight director*, sem *autothrottle*. Citou que durante quatro horas ficam voando como faziam no avião básico do aeroclube. Citou que um copiloto que não teve autorização para fazer um tráfego visual terá sua habilidade manual prejudicada. Citou que a degradação voando uma aeronave a jato depois de um ano somente com voo automático terá habilidade manual perdida. Reiterou que o voo manual tem a sua evidência prática nas situações reais de emergência. Citou que no simulador dá para programar se irá treinar um dia em monomotor direito, outro no esquerdo, e que na situação real não se sabe quando haverá a emergência. Disse que o piloto precisa estar condicionado para enfrentar uma emergência, como exemplo uma despressurização no FL350. Disse da degradação no tempo se o piloto estiver praticando semanalmente o voo manual não terá a degradação. Asseverou que o caminho normal do ser humano é o de menor esforço, e a tendência ao piloto automático do que o manual. Disse que desacoplar em níveis mais baixos é uma tendência e liga à lei do menor esforço. Disse da percepção do piloto pela sua própria habilidade. Indagou quantos pilotos usam o VOR ou o NDB, e que a geração do GPS ou do inercial pode falhar. Ressaltou que há pilotos que estão a 4 ou 5 anos sem fazer um tráfego visual, e fazem tudo pelo piloto automático. Disse que existem muitos fatores que influenciam o quanto os pilotos voam de forma convencional. Citou que em pesquisa nos EUA os fatores vão desde questões estruturais das empresas, até fatores climáticos. Disse que há empresas que levam seus pilotos ao aeroclube uma vez por ano para treinarem tráfego visual, ou um *stall*. Citou de entrevistas com pilotos disseram que a política das empresas é fator impactante para que sintam confortáveis para realizar o voo manual. Apresentou exemplo do voo da Asiana, na final em São Francisco, de um B777. Citou condições visuais, céu claro, aeronaves vetoradas para final visual São Francisco, com vento calmo, ILS da pista 28 inoperante. Disse que tinha um Notam avisando que o Controle iria vetorar na final visual. Disse que a aeronave estava no voo automático, 180 knot, a 5 milhas da pista, aeronave acima do profile vertical. Citou que foi desconectado o *Flight Pilot* e a potência se mantém em hold, e que a 500 pés a configuração era *throttles* em idle, mostrando mais estabilização, 137 kts, razão 1200 pés por min. Disse que a 200 pés teria que ser a primeira parte da percepção dos tripulantes quanto à aproximação, e nessa altura percebem a anormalidade e iniciam a manobra de arremetida. Citou que iniciam arremetida

abaixo de 100 pés e que já tardia manobra, e a aeronave não consegue iniciar a arremetida e chocam-se contra o chão. Disse que fizeram um estudo de três voos com tripulações diferentes. Mostrou os perfis do dia 4, com outra tripulação, mesmo voo, e o perfil do dia 5, em que a tripulação perdeu a aproximação, e teve o dia 6. Citou que todas as tripulações tinham treinamento para voar em condições visuais. Mostrou o perfil na final em que não houve constância na aproximação. Explicou que o tripulante não teve treinamento sobre isso. Mostrou o perfil que deveria ser e o que estava na realidade. Citou que a tripulação não monitorou a velocidade durante a aproximação devido à fadiga e à confiança na automação. Disse que o NTSB recomendou mais treinamento visual para os pilotos da Asiana. Citou ainda que a política da Asiana previa total uso da automação e não encoraja uso da automação na aproximação. Teceu comentários em painel sobre o acidente com o voo da Air France.

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

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

Prof. Calçada concordou com a explanação e disse da boa repercussão entre os pilotos. Citou que a automação é uma preocupação antiga, e disse que exige monitoramento e, por vezes esbarra na falta de consciência operacional. Disse que toda a facilidade que surgiu com a tecnologia esbarra com a ação do ser humano que não está acostumado em monitorar. Citou que o piloto está se tornando mais um gestor do que um piloto. Citou que a 500 pés se acopla o piloto automático, e se estiver fazendo um *auto landing*, como em um Cat II/III, que é obrigatório o pouso automático, se tira o piloto automático para sair da pista. Citou que o problema básico do Air France foi um *unreliable speed*, quando os pilotos perderam tudo e não souberam identificar. Observou que o acidente em São Francisco/US, da Asiana, ocorreu com o glide fora de serviço naquela pista, e os pilotos estavam acostumados a vir acoplados, muitas vezes só tirando o piloto automático no MDA ou no DA. Citou outro fator contribuinte que foi a mudança recente de equipamento do *pilot flight*, que estava vindo de um Airbus para um Boeing.

Cmte Viana acrescentou que a aviação de *long-range* requer cuidados.

Cmte Lupoli, TWO, citou o voo Air France 447 e a referência ao *flight director* que mandava ações ao piloto, situação de automação que redundou no conflito de comandamentos. Disse que gostaria de apresentar sugestões nessa questão da automação que pode ter um grupo de discussão sobre o tema.

9. Encerramento do primeiro dia da 64ª Sessão Plenária do CNPAA

Brig Schuck reitera o horário para o dia seguinte, e agradece a participação de todos nos debates do primeiro dia.

10. abertura do segundo dia da 64ª Sessão Plenária do CNPAA.

Cel Azevedo abre a Sessão, abordando a entrada de um grupo na Comissão Nacional de Treinamento com sugestão de entrada das universidades e as escolas.

Cmte Kerlington citou que a Comissão Nacional de Treinamento já existe, possuindo como membros escola, centro de treinamento, duas universidades presentes, PUC-RS e Anhembi Morumbi, Seripas 4 e 5, em quatro frentes de trabalho, a Helibrás, IFI, Aeroclubes Eldorado, Abordo, Senasp, DCTA, Helicentro. Citou a maior comissão do CNPAA com 15 membros, com três subgrupos. Disse que um subgrupo fala de Manual Padronizador de Instrução, o subgrupo do Cel Renato, que fala do Manual de Instrução, um grupo de estudo sobre o RBAC61, e disse de

um grupo que debate o Voo Instrumento, sobre os requisitos IFR para o PCH. Citou que em março deverão apresentar o Manual de Instrução e entregar para a ANAC.

Sr. Gusman sugeriu a análise da introdução do *glass cockpit* na aviação geral. Citou um estudo que faça propostas proativas de expectativas que poderão acontecer e que se possa alterar a parte da avaliação teórica e prática, e instrução.

[PROPOSTA 2 - a Comissão Nacional de Treinamento deverá estudar o tema “introdução do *glass cockpit* na aviação geral”]

Cel Azevedo citou que a Comissão Nacional de Treinamento passe a estudar o assunto proposto pela ANAC.

10.1 VOTAÇÃO DA PROPOSTA 2 - a Comissão Nacional deverá estudar o tema “introdução do *glass cockpit* na aviação geral”

Cel Azevedo anunciou pôr em votação a introdução desse assunto no âmbito da Comissão Nacional de Treinamento, com ingresso de outros membros que não passam pela comissão, mas participam dos estudos.

Põe em votação e aprovada a proposição com uma abstenção da GRU. Disse do resultado: 51 (cinquenta e um) presentes, 50 (cinquenta) favoráveis, e uma abstenção.

Cmte Kerlington citou o capitão Augusto como mestre no assunto, citou o interesse para envio dos dados ao Comitê, que já possui mestrado.

Prof. Gaspar, Anhembi-Morumbi, citou fala anterior da modificação da RBAC61 e a discussão a respeito de curso para piloto privado, comercial e linha aérea, e faz proposta dentro da Comissão Nacional de Treinamento, assunto que foi falado pelo Aeroclube do Paraná, contrária ao posicionamento da ANAC, de não exigir curso para escola homologada principalmente para piloto privado, e disse que a conversa de grupo deixou comparativo da criança que entra no ensino fundamental e que precisa de boa base, e que não tem boa base e vai ser exigida avaliação. Disse que é o que estão fazendo com a aviação, quando o candidato estuda como quiser, que não se precisa fazer curso em escola, e se der sorte passar. Disse que a pessoa entra desse modo na aviação e depois irá tentar recuperar tempo perdido lá na frente no curso de piloto comercial. Citou também ser contrário a não se exigir o curso de piloto privado feito em escola homologada. Citou que encontrou ex-aluno da universidade na sala de embarque de Congonhas enquanto aguardava chegada do Governador do Estado de SP, pois naquele tempo voava para o Estado, e o ex-aluno aguardava chegar um passageiro. Disse que na conversa com ele, que cursava PLA, disse-lhe que o MEC dispensa disciplina. Citou que ele respondeu não querer dispensar nada, que no início da formação estudou com amigo para PP e passou, depois para PC estudou com amigo e passou, e disse que nunca ninguém lhe exigiu nada. Disse que ele reiterou nunca ter feito curso e ora fazendo PLA e aprendendo muita coisa que jamais imaginaria. Sugeriu esta ser oportunidade de se estabelecer um padrão para a aviação, independente de ser escola, aeroclube, universidade, que se precisa dar boa base de formação para os pilotos da aviação. Completou com a sugestão de inserir dentro da Comissão Nacional de Treinamento voltar essa discussão e enviar essa discussão para a ANAC.

Cel Azevedo comentou que como se está discutindo o RBAC 61 essa proposta deve estar inserida no bojo de discussões, e que o encaminhamento será feito.

Cmte Viana disse que não entraria nesse embate e citou que isso ocorreu no passado quando o DAC também oscilou entre exigir ou não. Sugeriu que a escola seria um representante credenciado na ANAC, que a pessoa teria duas possibilidades. Disse que ela iria à escola e, após

terminá-la, a ANAC reconheceria a prova da escola sem que precisasse fazer a banca da Agência, ou a pessoa faria a banca da ANAC.

Cmte Viana citou a dúvida que ficou do dia anterior, a proposta de se trabalhar o voo manual e na navegação convencional, e que não seria o *glass cockpit* na aviação geral seria outro foco. Disse que foi procurado para pensar em outro estudo ou comissão para avançar em relação ao tema. Citou que se poderia tentar criar um subgrupo na Comissão para se tratar sobre isso. Citou que também estaria envolvido o pessoal do RBAC 121, Azul, Avianca, TAM, Passaredo, e que se teria um subgrupo para estudar o caso. Disse ainda que haveria contato com pessoal do treinamento para envolver outras áreas, para avançar nesse quesito.

11. Apresentação “Ações da ANAC para a aviação civil durante o período das Olimpíadas e Paraolimpíadas de 2016”

Sr. Claudio Ianelli, Gerente Geral de Ação Fiscal da ANAC, GGAF, disse ser área recente da Agência, e que o principal objetivo dela é ser coordenadora dos grandes eventos e especiais, operação carnaval, fim de ano, Olimpíadas, citou ser ela que coordena tais ações. Citou que também verifica nas empresas o plano de assistência a vítimas, e que já fizeram testes com a Avianca e a GOL, além de próxima programada ainda em 2015. Citou que em planejamento na prevenção precisa-se usar de criatividade e por vezes de improviso para ter sucesso. Citou a experiência passada na copa do Mundo, Rio +20, em que se buscar todas as formas para fazer dar certo. Disse de uma operação forte para encarar as Olimpíadas e Paraolimpíadas, e que para tal estão empreendendo eventos-testes, desde agosto de 2015 até abril de 2016. Citou que nesses eventos são testados os desembarques, fluxo de pessoas, com emprego de todas as forças, e importância a participação do Exército no fluxo de armas. Disse de áreas importantes, polícia, receita, aeroportos, empresas aéreas e parte da aviação geral. Citou que nesses eventos-teste tudo é testado. Citou a paralimpíada com participantes com maior dificuldade de locomoção. Disse que os perigos e riscos para esses atletas devem ser mais acurados e cuidados principalmente nos embarques e desembarques. Citou a grandeza do evento Olimpíadas que será a soma dos eventos anteriores acontecidos no Rio. Disse das visitas que estão sendo feitas aos operadores aeroportuários, fazendo simulações e aproveitando estruturas coordenadas pela SAC, os eventos-teste. Citou work-shops com empresas, abrangendo toda a parte de slots tanto da aviação comercial como a geral, esta tratada junto à SAC, e grupo de trabalho da ANAC. Citou o problema da aviação comercial, que existem os períodos de trabalho, inverno, verão. Disse do treinamento de servidores e voluntários, semelhante ao da Copa do Mundo. Disse da operação mais focada, Salvador, São Paulo, Campinas, Belo Horizonte, Manaus e Belo Horizonte. Disse das ações fortes no Rio de Janeiro e São Paulo, Rio porque é a sede, com todas as modalidades, exceto futebol que estará distribuído em outras cidades, e citou SP em razão de 70% do tráfego internacional passam por São Paulo, grande hubby. Disse da preocupação com a segurança do fluxo dos participantes cuja maior parte chegará em avião de carreira. Estimou 18 mil pessoas da família olímpica, incluindo atletas, treinadores, dirigentes, entre outros. Disse da situação de estar disponíveis canais especiais na polícia e na receita, e o restante estar inserido no fluxo do aeroporto. Citou que diferente da Copa Do Mundo que se segregava a delegação, que os torcedores nem viam os atletas, disse que a ideia da Olimpíada é o inverso, e exemplificou que os atletas irão pegar os ônibus no meio-fio dos aeroportos. Disse que por um lado operadores farão o fluxo normal com alguma atenção especial para eles, Infraero, Daesp, GRU, Viracopos, e assegurou que para a área de segurança a situação será complicada. Apresentou localidades em que haverá reforço de ação efetiva e que estarão integrados no centro de controle, CGNA, como tal ocorrera na Copa do Mundo, com previsão de permanência diária de 66 dias. Disse que o DECEA foi o gestor da Sala com sucesso, e que foi uma sala colaborativa. Citou que a operação conjugada com base na prestação de serviço ao passageiro e na segurança operacional. Disse da

distribuição de Inspacs nos pátios, principalmente para que tenha o cumprimento dos slots pelos operadores e tempo de permanência no solo. Citou o grande objetivo de evitar acidentes e incidentes, e disse que na Copa não houve incidente grave. Citou alguns problemas como pilotos e aviões irregulares, com empresas, e que não atrapalharam a operação e que foram logo resolvidos. Disse do apoio conjunto forte DECEA, ANAC, COMDABRA, e que nos grandes aeroportos terão grande foco. Disse das sanções para quem não cumprir slots e que a ideia da ANAC é facilitar o fluxo o quanto possível com segurança. Disse dos períodos de atuação que serão longos nos aeroportos do Rio e São Paulo, desde 19/07 até 29/09, e menor nos demais.

11.1 - Cel Azevedo abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

Cmte Jardim de Mattos lembrou do volume intenso que haverá na paraolimpíada entre SP e Rio, e no fim da Olimpíada. Citou as “esatas” não reguladas, indagou como a Agência pretende atuar nesse campo.

Sr. Claudio Ianelli citou da parte de *security* e destacou que ANAC é guardiã desse documento. Citou que é gestão forte da Polícia Federal e que não só envolve aviação. Citou a ABIN e disse que a ANAC atua na análise para homologação de empresas. Citou que o grau do alerta vai depender das condições nacionais e internacionais.

(nome inaudível, ANAC) interrompeu para acrescentar informação de que a PF já está em coordenação para o evento com a utilização de artefatos, robôs, todo pessoal envolvido, citou Bauru, Londrina. Citou que a ANAC vai implementando providências à medida que informações internas vão circulando.

Cmte Jardim de Mattos afirmou que a atuação da ABIN está no âmbito preditivo, e disse que os esclarecimentos dados agora estão no âmbito reativo, e que há uma lacuna que não está ainda preenchida. Disse dos recursos necessários em tempo hábil e citou a questão do *screening* em todos os eventos em todas as bagagens domésticas.

Sr. Claudio Ianelli disse crer que a GRU, Congonhas, Viracopos, Campinas, estejam equipados para este desdobramento e disse que a rede do estado também. Citou que em todos os aeroportos há dois equipamentos *stand-by*, bagagem de porão, para se precisar estar prontamente ativado, onde há voos regulares de passageiros. Disse quanto a Exata faz parte do serviço para a ANAC e que estão acompanhando isso com a SAC. Citou que a Exata é inerente ao serviço e atribuição da companhia aérea, e disse que a ANAC vai cobrar da companhia como faz hoje. Disse que com relação ao evento paraolímpico que já fizeram simulações em Guarulhos, Galeão, e que irão repetir junto com a SAC para avaliar a evolução. Reiterou que se não houver ação conjunta entre operador aeroportuário e operador aéreo, para otimizar recursos e fluxos, não se chegará a bom termo.

Cmte Modesto, Helibrás, questionou se existe algum plano especial para a aviação geral, justificando que o Rio possui muitos helipontos, facilidades de locomoção e transportes.

Sr. Claudio Ianelli reiterou que ação de aviação civil no Rio de Janeiro vai depender de como a segurança irá estar estruturada. Citou que o COMDABRA está trabalhando no assunto, e que a ANAC está com grupo de trabalho visando ao menor impacto possível especificamente à aviação geral. Disse das áreas estabelecidas, branca, amarela, vermelha, e trabalham para estipular para cada cenário qual nível de alerta. Disse que saiu fechamento para o Santos Dumont de 12h50 até 17h10, durante dez dias. Citou que as regras serão divulgadas até o final de dezembro.

12. Apresentação “Gestão da Infraero - Boas práticas”.

Sra. Eliane, Gerente de Segurança Operacional do Centro Corporativo da Infraero, disse que irá expor as boas práticas para melhorar a governança da Segurança Operacional em processo contínuo nos aeroportos da rede Infraero, em número de sessenta, hoje. Disse falar do sistema Rel Prev on line, do programa de prevenção FOD, do programa de auditoria interna de segurança operacional executado em toda a rede, e da certificação operacional dos aeroportos da rede. Citou o início enviado memorando partir de abril de 2015, o projeto Rel Prev online, que é para agilizar o fluxo de informações para tratamento de perigo nas áreas de movimento dos aeroportos. Citou que é importante os setores operacionais encaminharem os pleitos para o Rel Prev, e disse que é para reduzir o tempo de resposta para os perigos registrados. Disse dos clientes principais aeroportos, companhias aéreas e público em geral. Citou que para divulgar o sistema efetuaram uma divulgação por vídeo conferência para todo o sistema. Reiterou que o emissor de Rel Prev é esperado que não omita informação e utilizar o Google Chrome para dar mais agilidade no uso da ferramenta. Citou a página da Infraero como suporte básico (ww.infraero.gov.br/relprev ou pela aba “fale conosco”) para acessar o Relatório de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Rel Prev destinado a tratar reportes de segurança operacional ou para comentários, reclamações dos operadores. Citou ainda o canal de Ouvidoria que é tratado nas reuniões para melhorar a gestão dos serviços oferecidos pela empresa. Mostrou a forma do relatório e disse da confidencialidade com que é tratado o programa. Apresentou o trato do programa do FOD desenvolvido em 2014. Disse que o objetivo é estabelecer metodologias, procedimentos e ferramentas, para a prevenção e redução de ocorrências relacionadas a objetos estranhos, localizados nas áreas de movimento da rede Infraero. Citou que foi desenvolvido em 2012, com aplicação na rede em 2013, através de um grupo de trabalho, após estudar ferramentas como o da FAA e da NASA. Citou gestão para as áreas de prevenção, detecção, treinamento e monitoramento, com a coleta e análise de dados. Disse das áreas de risco para o FOD, subdivisões. Descreveu a forma da coleta e análise de dados com as peculiaridades de data, tipo, local, características, entre outras descrições, para que fiquem no banco de dados das ocorrências. Disse ainda dos FOD com danos e análise para mitigação das ocorrências. Citou para FOD de elevado risco às operações encontrado deverá ser instaurada análise de impacto para as operações. Disse do programa de boas práticas, elaborado em 2011, da auditoria interna de segurança operacional, citando ser desenvolvido um protocolo que traz o regramento da ANAC e traz também os parâmetros da ISO 9000, protocolo que analisa as duas áreas conjuntamente. Citou que em 2012 após publicação RBAC153 foi totalmente revisto. Disse que possuem na rede 60 (sessenta) aeroportos, operando, em 2014 operando dois milhões, 152 mil, 938 movimentações de aeronaves, mais 131 milhões de passageiros. Citou que em todos os aeroportos da rede possuem um sistema de gerenciamento de operações implantado, ou em fase final de implantação, dos sessenta aeroportos, 23 (vinte e três) tem movimentação superior a um milhão de passageiros/ano além de certificações. Reiterou possuírem auditores qualificados em auditoria e em SGSO e experiência em gestão de segurança operacional. Disse terem protocolo específico de segurança operacional. Citou que desde 2011 realizaram 103 (cento e três) auditorias na rede, e que dessas auditorias identificadas 111 não conformidades, 211 ações preventivas, e 274 ações de melhoria. Reiterou que essas ações evitaram sanções de mais de 25 milhões de reais. Citou que a Infraero presta serviço externo de auditoria com protocolo e profissional devidamente qualificado. Discorreu por fim da certificação operacional dos aeroportos, com base nas regras do Anexo 14 e da legislação brasileira, como a IAC39 e RBAC153 e resoluções e docs afins. Informou como boa prática para bem gerir esse processo de certificação operacional foi desenvolvido o portal de certificação operacional consolidando informações de todos os aeroportos no processo de certificação operacional. Disse que no portal são informados os totais de não conformidades dos aeroportos inspecionados, citou número de 19 aeroportos. Citou que a ANAC divide as não conformidades em dois anexos, o anexo 1 as não conformidades

que precisam ser solucionadas, e o anexo 2 se refere àquelas que precisam ter um plano de ação junto à ANAC para a emissão de certificado com compromisso de executar esse plano posteriormente. Explanou as não conformidades sanadas e em tratamento. Expôs um vídeo ilustrativo sobre a certificação operacional que traz retorno financeiro para as cidades, como o aeroporto de Manaus após a certificação. Finalizou deixando frase de Euclides da Cunha: Estamos condenados à civilização ou progredimos ou morremos. Disse que certificação operacional, e segurança operacional, não tem volta.

12.1 - Cel Azevedo abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

Cap Simões, DECEA, indagou quanto ao programa de segurança da Infraero com relação ao funcionamento da parte da navegação aérea.

Sra. Eliane, disse que a Infraero possui o setor de navegação aérea e a parte de segurança operacional e que trabalham nas áreas em que há interface.

Sr. Claudio Ianelli, corroborou a apresentação já que em conjunto tiveram que superar obstáculos na gestão da segurança operacional.

13. Apresentação “Perigo baloeiro”.

[OS DEBATES OCORRERAM NO DESENNOLAR DA APRESENTAÇÃO]

Comte Victor Cassetta, ATT, citou, de início, muita coisa feita e que se está fazendo, e já surgindo frutos sobre isso. Disse que praticamente todos os riscos que aparecem estão sendo mitigados. Reiterou que o principal, a existência do balão, ainda não está mitigado. Disse que já se pode mensurar o problema que é catastrófico. Citou que não se consegue mensurar cientificamente onde é a probabilidade. Disse que o fator cinco, no risco catastrófico, é o equipamento destruído com inúmeras mortes. Citou o grupo de estudo ele próprio, Sr. Felipe da ANPT, Abrapac, ASAGOL, Comissão Nacional de Direito Aeronáutico, e disse que chegaram na matriz à severidade máxima de risco inaceitável. Citou a questão cultural e a expectativa da vitória do Corinthians, quantos balões ascenderão na Terminal São Paulo no fim de semana. Não se consegue mensurar a probabilidade, mas se consegue mensurar a severidade. Iniciou apresentação em vídeo da visão geral do perigo baloeiro nas atividades aéreas. Ressaltou a preocupação do controlador do APP SP em sair da fraseologia padrão para reiterar os alertas de posição e nível dos balões. Citou o comentário de um dos comandantes em subida que havia cruzado com nada menos que 17 (dezesete) balões juninos. Confirmou que um balão ficou na mesma posição quase 25 minutos sobre o marcador externo. Indagou como fazer para mitigar uma situação dessas, como parar a operação do aeroporto. Disse dos desvios em condição visual e questionou situações em que estão instrumento girando base por exemplo para o ILS da 09 onde geralmente na serra está instrumento devido à alta umidade e ao deparar com um cangalha explodindo precisa-se fazer manobra evasiva em razão de um balão. Citou de uma situação em que foram observados 50 balões em vários níveis. Disse ser surreal a situação. Comentou a questão da certificação que existe contra pássaros e como fazer certificação contra balões. Citou o tamanho dos bólidos juninos que possuem entre 2 (dois) e 60 (sessenta) metros no ar e que em competição podem chegar a 80 (oitenta) metros. Mostrou foto do Youtube um balão com 150 (cento e cinquenta) metros e citou peso de até duas toneladas.

Sr. Alfredo, ABRAPAC, citou que de pesquisa chegou a que somente a bucha de um balão pode chegar a 210 kg. Disse que pegando uma aeronave que passou no primeiro vídeo com 310 nós de velocidade, e que daria em quantidade de movimento aproximado 33 milhões de kg/m por segundo. Disse que convertendo para massa teria 540 toneladas de impacto apenas

contra uma bucha de 210 kg desconsiderando o tamanho do balão. Reiterou que o impacto contra uma simples bucha levará a um nível catastrófico.

Cmte Victor mostrou no painel um botijão de GLP. Reiterou estar muito próximo de um acidente catastrófico devido a esses bólidos que singram os céus impunemente. Mostrou cenas do Youtube que demonstra a apologia ao crime ao filmarem os rostos de quantos estão ali soltando gigantescos balões. Disse ainda do assédio desses elementos contra pessoas que trabalhem pela proibição, falam que vão até pegar as famílias destes. Reparou que um balão de 150 mts de altura caiu a 200 mts de Angra I e que tinha GPS para resgate. Questionou se não seria crime organizado. Citou que até para se pesquisar essa malha é perigoso, que deveriam ter suporte de polícia para tentar se informar sobre o perigo baloeiro. Disse do anúncio do balão ecológico com mesmo perigo para a aviação. Citou que a força de impacto pode chegar a 100 toneladas e até 544 toneladas de impacto como disse. Mostrou acidente grave em 2011 na ponte aérea, A319, impacto contra o banner fundiu as probes e os pitots degradando a operação do Airbus. Citou que tiveram de trocar a peça e os equipamentos e é para se mensurar o prejuízo. Cmte Victor corroborou com a ideia a ser debatida adiante. Comentou uma tese que fora passada a de que balão não derruba avião, que a massa de um balão é muito menor que a de um cúmulo-nimbo. Sugeriu que isso seria tese de baloeiros que veem que a aviação está chegando em cima deles. Citou que a senhorinha da Abrapac chegou a ser ameaçada de morte. Reiterou quem devia levar avante essa providência de se opor aos balões é o Estado, e não as associações de aviação. Argumentou que o pessoal da aviação tem que proteger a segurança de voo e o bem melhor que é a vida. Assegurou que hoje se tem a força de impacto de um pássaro, pela FAA, assegurando que ninguém faz a força de impacto de um balão. Lembrou que um ganso de 6.8 kg, meses atrás, provocou uma aterrissagem perfeita no rio Hudson. Calculou-se em 26 toneladas a força de impacto, body impact, a 250 nós da aeronave. Reiterou que uma aeronave em subida acelerando para 280 nós a força de impacto seria de 32 toneladas. Concluiu afirmando ser fato de que nenhuma aeronave suporta o impacto de um balão. Apresentou a resistência à integridade dos motores GE e os limites de impacto. Citou da aviação geral, FAE27 a 29, a resistiva para aeronaves acima de 5.670 lbs até 12.500 lbs. Reiterou que para esse tipo de aeronave não existe certificação contra pássaros, e indagou como se irá certificar contra balão.

Citou dados extraídos do Cenipa sobre avistamentos de balões predominantemente em SP e Rio e os reportes cada vez sobem mais ano a ano. Reiterou que esses balões gigantes vão longe e que o que caiu em Angra I saiu de Juiz de Fora.

Sr. Phillipe, ATT, citou que na prefeitura de Santo André foi feita votação para o balão ecológico. Disse que os sites dos amigos do balão puseram banners no site para as pessoas comparecerem na Câmara para se posicionarem como favoráveis a pressionar os vereadores para passar a lei.

Cmte Victor mostrou o absurdo da cartilha do balão, ensinando como burlar a lei, caso forem presos como sair da prisão.

Sra. Cláudia, ASAGOL, citou que identificaram no site a cartilha de uma das bem atuantes sociedades de baloeiros do Rio. Disse que eles conseguiram colocar um projeto de lei na Câmara dos Deputados em Brasília, para autorizarem por lei federal o balão junino. Disse que verificaram ter a tal cartilha elaborada por um advogado, eles têm assessoria jurídica, e que a cartilha aborda pontos da lei de crime ambiental. Disse que eles tentaram tirar a palavra chama do balão que é o que constitui crime, para tentar burlar a lei. Citou que nesta cartilha traz orientações como se comportar ao ser abordado por um policial, como argumentar que não está cometendo nenhum tipo de crime.

Cmte Victor citou 14 projetos de lei municipais aprovadas descriminalizando a soltura dos balões ecológicos.

Sra. Cláudia citou que nesses projetos de lei o município legislando sobre matéria federal e tal não pode acontecer. Citou que já planejam entrar com uma ação similar a uma ação direta de inconstitucionalidade. Alegou não existir constitucionalidade em lei municipal legislando sobre a federal e que a intenção é que esses projetos de lei, que viraram lei, caiam. Disse que os projetos em andamento estão fazendo trabalho para que eles não vinguem. Citou que legisladores votam favorável ao balão sem chama por desconhecerem os riscos inerentes, como exemplo se caírem na rede elétrica que irão pegar fogo. Disse que levam a informação ao legislador para que se conscientizem que o problema não é só ambiental e não devem esquecer da aviação. Citou que alguns legisladores aceitaram os argumentos e retiraram os projetos.

Brig. Gustavo, DECEA, disse que a preocupação é constante no Departamento, e citou o caso de Nova Iguaçu cuja câmara municipal aprovou lei do balão ecológico e que foi instada a AGU para atuar nesse problema. Citou que a AGU enviou em outubro que em função da ação pública impetrada no município de Nova Iguaçu, o município retirou a lei, ou seja, deixou de ser válida em função da inconstitucionalidade. Reiterou que o DECEA tem atuado na parte de legislação. Citou ainda a atuação junto à SAC e à ANAC para educar quanto ao veículo não tripulado, em geral, e disse crer que o balão acaba inserido nesse item. Citou que não é praticamente inacessível, que um cidadão ou entidade que necessite fazer uma pesquisa atmosférica, por exemplo, para soltar um balão, e que existem critérios da OÁCI usados pela norma do Departamento para essa atividade. Citou eu se alguém possuir um balão desses precisa estar certificado para ter a performance de navegação. Disse que na comissão do CBA existe tal discussão, e disse entender o art. 261 e o 132 do Código Penal, que tratam sobre colocar em risco a navegação aérea, e a vida humana, eles cobrem esse tipo de delito. Citou que procuram na questão da aviação não tripulada fazer uma cartilha para que, juntamente com a SAC, avoquem o Ministério da Justiça, que já trabalha em conjunto, orientem as polícias para coibirem a soltura de balões.

Cmte Abreu citou que Guarulhos estão como vítimas, que em 2015 tiveram quase 60 (sessenta) quedas dentro do sítio. Reiterou que não é somente cair um balão ao lado de um carro tanque, e que se cai um balão na parte verde poderá parar a operação. Reiterou que o problema é antigo e que após o acidente grave ocorrido com a TAM no Rio de Janeiro medidas mais efetivas já poderiam ter sido adotadas. Sugeriu uma medida preventiva e que no seu entender, a partir de uma situação crítica como a que foi apresentada, pela quantidade excessiva de balões, as operações na terminal deveriam ser interrompidas. Chamou atenção para este perigo e o preço a pagar com a perda de vidas humanas em caso de um acidente provocado por balões. Citou que as ações são do estado, com repressão ostensiva da polícia, pois se tratar de infração claríssima. Fez SOLICITAÇÃO para deixar em Ata a sugestão de suspensão das operações nas terminais assim que forem invadidas de balões, fazendo um paralelo aos OVNIs, ou seja, balões gigantes em meio à circulação de aeronaves comerciais.

Cmte Victor seguiu na apresentação com leis em vigor, e passou a palavra para as Sras. Cláudia e Priscilla para analisarem quanto à inconstitucionalidade.

Sra. Cláudia citou que das 14 leis, que estavam em vigor, sete na região de Guarulhos, uma lei em Serro Azul, Paraná, e, no Rio, seis leis. Disse que a PGM entrou com inconstitucionalidade e algumas já declaradas e as demais com andamento avançado para tal declaração.

Cmte Victor instou para que os juristas devam estar nessa luta e citou o nome do juiz Honorato, para como resultado aumentar o nível de consciência situacional. Citou que de uma ocorrência resultar lesão corporal ou mortes a pena será acrescida ao nível de crimes, e citou os artigos 261 e 129.

Sra. Priscilla citou que o artigo 261 abrange a pessoa expor a risco, a perigo, e explicou que se do crime resultar uma lesão corporal, artigo 129, soma-se ao artigo 121, ou homicídio, e tem-se a somatória da pena.

Cmte Victor reiterou a importância da conscientização para o grave problema pelas autoridades competentes.

Cmte Viana assegurou deixar a estatística da empresa e reiterou que a GOL passa a fazer parte do risco baloeiro.

14. Apresentação “O DECEA e as medidas para as Olimpíadas e paraolimpíadas em 2016”

Brig Gustavo, DECEA, discorreu em sequência sobre a atuação do DECEA nos jogos Olímpicos e paraolímpicos, citando que os jogos não se darão apenas no estado do Rio de Janeiro em demais estados da agenda programada. Citou os slots e as informações para os participantes quanto às ações a serem tomadas nessas localidades. Disse da experiência anterior para o planejamento quanto ao espaço aéreo, citando os eventos internacionais de que participaram como experiência adquirida. Disse do redesenho das terminais, realizado para que se tenha um ganho das capacidades, com mudanças significativas na terminal São Paulo, Brasília e Belo Horizonte. Citou a gestão colaborativa cada vez melhor com base no processo de transporte aéreo. Disse da capacitação dos recursos humanos, seja na língua inglesa, seja no treinamento simulado dos novos procedimentos. Disse do treinamento do suporte técnico para eventuais situações durante os jogos não haja nenhum tipo de manutenção de sistema ou auxílio a navegação sendo feitas. Disse da questão colaborativa um set de informações sendo abertas, com transparência, com os problemas sendo colocados no CGNA. Citou a melhoria na tradução das linguagens ANAC, DECEA, empresa aérea, afirmando ser um ganho de eficiência na gestão do sistema. Disse do CGNA resumindo em três frentes, a eficiência no adequar as demandas às capacidades, atuando a primeira nas questões estratégicas, um ano antes das operações, disse da pré-tática, semanas antes, e, por fim, do nível tático, procurando sanar os problemas que ocorrem no dia a dia, como auxílios que deixam de funcionar, buracos na pista, esta dinâmica e proativa. Citou a importância das experiências observadas na participação das Olimpíadas recentes, e mais ainda durante os jogos da Copa do Mundo, ressaltando o poder público integrado DECEA, ANAC, Polícia Federal, SAC, todos harmônicos procurando tratar os problemas políticos que ocorrem da operação de transporte aéreo. Citou o treinamento dos controladores, tanto de operações civis, quanto de operações militares, citando o ICEA Instituto de Controle do Espaço Aéreo em São José dos Campos, com exercício de identificação se aeronave hostil ou não, quando adentra a área de circulação, com os setores amarelo ou vermelho, e como cada uma das partes tem que resolver com o problema da segurança do transporte aéreo e a segurança das pessoas que participam dos eventos. Disse da estruturação das salas AIS para prover informações ágeis e corretas, que facilitam as partidas e chegadas nos slots. Citou a situação do jogo da Alemanha em Brasília que a saída foi meio catastrófica a operação, e que se tornou um ensinamento para eventos futuros. Citou que estão frisando a questão dos softwares para que durante os eventos não haja problemas. Citou que o Sagitário traz muito mais capacidade para o controlador trabalhar mais o processo decisório na hora de gerenciar o tráfego aéreo. Disse do Sigma que é software de gerenciamento de tráfego aéreo, ressaltando o CGNA no Santos Dumont, e enviando convite para visitar e verem a capacidade desse recurso para equalizar os problemas que acontecem de desbalanceamento entre capacidade e demanda. Disse das mudanças operacionais das FIR procurando adequar a operação dos CINDACTAS de acordo com a carga de trabalho de cada um, para otimização dos serviços, com distribuição da setorização entre os centros. Disse da grande capacidade das aeronaves que operam no Brasil com ferramentas inerentes às RNAVs. Disse do entrosamento na CGNA com as associações de pilotos e de empresas, para trabalho de consenso e de resultados. Citou das operações das Olimpíadas, as áreas para os voos programados que entrarão na área amarela, e que na área vermelha só entram os voos que não são proibidos.

Citou das autorizações do COMDABRA para que aeronaves, específicos voos, ambulância, segurança, terão códigos específicos para entrar na área vermelha. Disse das limitações de altitude até o nível 145, em todas as áreas, até as milhas apresentadas, e ativadas durante os jogos, e para o Rio de Janeiro, até o FL195. Mostrou no painel as áreas de concentração das vilas olímpicas, como a área da Barra da Tijuca, que estará ativada o tempo todo causando impacto no aeroporto de Jacarepaguá. Mostrou ainda as áreas Deodoro, Maracanã e Copacabana, e as áreas de eventos que estarão dentro das áreas vermelhas, e que o aeroporto de Jacarepaguá estará com a área vermelha ativada permanentemente durante os jogos. Disse das aeronaves em circulação que terão slots direcionados pela ANAC, e a aviação geral terão que fazer a submissão dos slots por intermédio da central de slots do CGNA. Citou da aviação VIP deve entrar com pedido pela Casa Civil ou SAC para se fazer a emissão das autorizações de voo. Disse da operação offshore a partir de Jacarepaguá nesse período, e que a recomendação para o COMDABRA é de que seja feita todo o processo de segurança de aeroportos, o PSA, na sala de tráfego de Jacaré, dos que forem para as plataformas, e que o COMDABRA entenda que o retorno da plataforma tenha o PSA feito. Disse estarem preparados para a situação mundial, se houver considerações de ação terrorista, atos absurdos que também demandam ações contrárias que cabe ao papel do estado dentro do limite legal e que traga segurança às pessoas e ao patrimônio. Concluiu dizendo estar com a versão fechada do manual, com antecipação de algumas publicações publicadas, gerando NOTAMs com as informações. Citou agradecimento do Comitê Olímpico ao trabalho do brigadeiro com respeito ao fechamento do Santos Dumont, e ressaltou que apenas trabalhou com considerações de segurança.

14.1 - Cel Azevedo abriu àqueles que desejarem fazer perguntas ou comentários.

[DEBATES E DELIBERAÇÕES]

NÃO HOUE

15. Encerramento da 64ª Sessão Plenária do CNPAA.

Cel Azevedo agradeceu a todos pelos profícuos debates, e anunciou as próximas reuniões para os dias 10 e 11 de maio de 2016, e serão enviados para os e-mails cadastrados que se roga para serem atualizados.

Brig Schuck reiterou que foi interessante o debate, e que acumularam interessantes temas que dariam debates contundentes, como perigo baloeiro, área de treinamento, Olimpíadas. Disse que as entidades possam passar à Secretaria do Genipa o tempo real que necessitam para programação de acordo com a realidade. Agradeceu o esforço dispendido por todos para virem discutir os importantes temas para a segurança de voo, e que sempre retornam com frutos para a aviação e as pessoas envolvidas.

CENIPA, Brasília, 24 de novembro 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 64ª SESSÃO PLENÁRIA DO CNPAA

	ASSUNTO (ver detalhamento na página citada após cada assunto)	P	Ab	C	F	Global
1ª	Votação da proposta 1 – propor à ANAC estabelecer uma regulamentação especial considerando as empresas abastecedoras de combustível aeronáutico (página 14 da ata). Proposta foi rejeitada antes da votação, em função de necessitar de um estudo mais aprofundado do tema.	0	0	0	0	não
2ª	Votação da proposta 2 - a Comissão Nacional de Treinamento deverá estudar o tema “introdução do <i>glass cockpit</i> na aviação”. (página 22 da ata).	51	1	0	50	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</p> <p>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 Sazdjian), 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 align="center">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. Maurício 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.</p> <p>SNEA (Coordenador, Cmte Jenkins), AERÓLEO (Cmte Valter Pinto), ANAC (Sr. Ricardo Senra), AVIANCA (Cmte Abreu), AZUL (Cmte Nunes), CENIPA (Brig Carlos, Cel Magalhães), EMBRAER (Eng Catani), GOL (Cmte Quito), HELIBRAS, (Eng Modesto), SNA, SNAe, TAM (Cmte Virgilio), TRIP (Cmte Rubens).</p> <p>(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.</p> <p>SNEA (Coordenador, Cmte Jenkins), ANAC (Cícero) AZUL (Nunes) CENIPA (Cel Magalhães), GOL (Cmte Quito), Helibras (Modesto), TAM (Harley), TRIP (Bonfim).</p> <p>(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.</p> <p>ABRAPAC, ANAC (GGAP), AVIANCA, AZUL, CENIPA, DECEA, GOL, PUCRS, SENIOR, SNEA, TAM, TRIP, WEBJET.</p> <p>(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.</p> <p>CENIPA (coordenador), ABRAPAC, Anhembi-Morumbi, Avianca, Azul, DAESP, DECEA, EMBRAER, GOL, SNETA, SNEA, TAM, TAM Executiva e TRIP.</p> <p>(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.</p> <p>ANAC (coordenador), Petrobras, SNETA, TAM Executiva, VALE.</p> <p>(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.</p> <p>(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).</p> <p>(60^a, pág. 42 da ata). Modificada a denominação da Comissão MOSA, para Comissão da segurança de Voo na Manutenção.</p> <p>(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">60^a 12 e 13.11.2013</p>	<p>(60^a, 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). (63^a, 11 e 12.05.2015, pág. 23 a da ata). O comitê rejeita a extinção da Comissão, que continua ativa.</p>
<p align="center">61^a 6 e 7.05.2014</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">62^a 25.11.2014</p>	<p>Não houve alteração no status das comissões.</p>
<p align="center">63^a 11 e 12.05.2015</p>	<p>(63^a, pág 20 da ata). Extintas as seguintes comissões: GT Sipaer, comissão de Controle de Perigo Aviário, comissão de gerenciamento do risco operacional. (63^a, 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. (63^a, 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 - Cmte Victor).</p>
<p align="center">63^a 11 e 12.05.2015</p>	<p>(63^a, 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">63^a 11 e 12.05.2015</p>	<p>(63^a, pág 18 da ata). Criada a Comissão Nacional de Treinamento. HELIPRO, HELIBRAS, HELICENTRO, HELIPRO, EFAI, ABRAPAC, SERIPAs IV e V, Aero clube de Eldorado do Sul, ABORDO, PUC - R.G. do Sul, ANAC, SENASP, EMBRAER e DCTA. (Coordenador HELIPRO - Cmte Kerlington).</p>
<p align="center">64^a 23 e 24.11.2015</p>	<p>Requerimento s/n. Incluída a ASAGOL na Comissão do Perigo Baloeiro.</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, AVIANCA e ASAGOL (incluída por solicitação do Requerimento s/n, de 31 de agosto de 2015). (Coordenador - Cmte 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).

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