

**COMITÊ NACIONAL DE PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS**

CNPAA

ATA

53ª Sessão Plenária

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

Brasília, 12 e 13 de maio de 2010

SUMÁRIO

Relação de Representantes das Entidades-Membro	4
1. Abertura da 53ª Sessão Plenária do CNPAA	7
2. Agenda, sistemática de trabalho e facilidades	7
3. Exclusão de Entidades-Membro	7
4. Inclusão de Entidades-Membro	7
5. Gerenciamento do Risco no CPDLC Atlântico	7
6. OFFSHORE – Manual Offshore e Onshore	7
6.1. Debate e deliberações pertinentes	8
7. MOSA – Reuniões, avanços e agenda	8
7.1. Debate e deliberações pertinentes	8
8. Projeto de Lei do SIPAER – PL 2453/2007	9
8.1. Debate e deliberações pertinentes	9
9. Código Brasileiro de Aeronáutica	9
9.1. Debate e deliberações pertinentes	9
10. Recorrência de Stall-surfing em Motores Arriel 1B	9
10.1. Debate e deliberações pertinentes	10
11. Redação da ATA com Ênfase nas RSO	10
12. Despedida do Presidente Substituído	10
13. Encerramento do 1º dia de Sessão Plenária	11
14. Abertura do 2º dia de Sessão Plenária	11
15. Assuntos Administrativos	11
16. FOQA e LOSA – atualização	11
16.1. Debate e recomendações pertinentes	11
17. Qualidade na Segurança Operacional	11
17.1. Debate e recomendações pertinentes	12
18. Controle do Perigo Aviário	12
18.1. Apresentação da ANAC	12
18.2. Apresentação do CENIPA	12
18.3. Debate e deliberações pertinentes	12

19. SMS – Novo Desafio aos Fabricantes Mundiais	15
19.1. Debate e deliberações	15
20. Runway Incursion	15
20.1. Debate e deliberações pertinentes	16
21. Redação da Ata com Ênfase nas RSO	16
22. Encerramento da 53ª Sessão Plenária do CNPAA	17
Anexo I – Agenda de Trabalho da 53ª Sessão Plenária do CNPAA	19

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
CNPAA – Presidente	Brig Ar José Pompeu dos Magalhães Brasil Filho
CNPAA – Secretário	Luiz Cláudio Magalhães Bastos Cel
ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral	Ricardo Nogueira
ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero	Ausente
ABSA Cargo Airline	Gerson Murilo Dias de Mello
AERÓLEO Táxi Aéreo Ltda.	Valter Pinto
AVIANCA	Nelson Keiichiro Uryu
AZUL Linhas Aéreas	Carlos Augusto Pereira Nunes
BHS Brazilian Helicopter Serviço Táxi Aéreo Ltda.	Péricles Gil Canhetti Mondin
CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	Luís Cláudio Lupoli Cel
Comando da Aeronáutica – COMAER	Ricardo Ignácio de Macedo Ten Cel Av
Comando da Marinha	Sérgio C. Lorêto CMG Athaide Aparecido Inácio da Silva CF
Comando do Exército	Sérgio dos Santos Botelho Maj
CSV Consultoria em Segurança de Voo	Maurício L. Maranhão Pinto
DAESP – Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (entidade-convidada)	Álvaro Cardoso Júnior
DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo	João Carlos Bieniek Cel Otávio Oliveira Filho Enídio Arestides dos Santos
EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica	Umberto Irgang Fábio Catani
FLEX Linhas Aéreas	Ausente
GFHM – Gerência de Fatores Humanos na Aviação e Medicina de Aviação, da ANAC	Marcos Afonso Braga Pereira Hugo de Lemos Haas
GGAP – Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional, da ANAC	Ricardo Senra de Oliveira Fernando Franklin Corrêa Raquel de Almeida Irber

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
HELICENTRO Ltda.	Walter Ferreira Rangel Luiz Lustosa Ferreira
HELISUL Táxi Aéreo Ltda.	Mário Roberto Eugênio dos Santos
HELIVIA Aero Táxi	Olivilmar Amorim dos Reis
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária	Eliane Cristina Arnaldo Pessoa Rosângela Maracci Zähler
LÍDER Táxi Aéreo S/A	Rafael Ramos
OMNI Táxi Aéreo	Victor A. C. Antunes
PANTANAL Linhas Aéreas	José Vicente Gomes
PETROBRAS – Petróleo Brasileiro S/A	Sidney Jones de Santana Menezes Eduardo Henrique Nascimento Mesquita Cláudio Silva Barcelos
PUC-RS – Pontifícia Universidade Católica	Dr. Elones Fernando Ribeiro
RICO Linhas Aéreas	Amaury Paranaíba Vilela
SAC – Secretaria de Aviação Civil	Ausente
SENIOR Táxi Aéreo	Gilvan Correia Barros Filho
SERIPA I	Adriano Ferreira de Carvalho Ten Cel
SERIPA II	Evenilton A. Mendes de Barros Ten Cel
SERIPA III	Paulo Sérgio de Oliveira Santos
SERIPA IV	Ricardo Beltran Crespo Ten Cel Walter V. Chagas Filho
SERIPA V	Rosana Conceição de Lima Bauer Ten Cel
SERIPA VI	Roberto Fernandez Alves Ten Cel
SERIPA VII	Carlos Frederico G. Schonhardt Ten Cel
SINDAG – Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola	Nelson A. Taim Claudio Coutinho Rodrigues
SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas	Ausente
SNAe – Sindicato Nacional dos Aeroviários	Paulo de Tarso Gonçalves Júnior
SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias	Ronaldo Jenkins de Lemos
SNETA – Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo	Reynaldo Pinto Ribeiro

ENTIDADE-MEMBRO	REPRESENTANTES
TAM Aviação Executiva	Marco Aurélio dos Santos de M. e Castro Vicente Llysto Benedito Mara Rezende Pirovani
TAM Linhas Aéreas	Geraldo Costa de Meneses
TOTAL Linhas Aéreas	Luiz Fernando Cugula de Melo Marcílio Oliveira Martins
TRIP Linhas Aéreas	Victor Rafael Rezende Celestino Rubens Schaefer
TURBOMECA do Brasil	François Haas (dia 12) Maurício L. Maranhão Pinto (dia 13)
VARIG Linhas Aéreas (Grupo GOL)	Sérgio Quito Carlos A. Junqueira Paulo Roberto Alonso
VI COMAR (SPAA) – entidade-convidada	Antônio Franco Uriarcchia
WEBJET Linhas Aéreas	Lester Costa Ortiz

1. Abertura da 53ª Sessão Plenária do CNPAA

Aos doze dias do mês de maio do ano de dois mil e dez, nas instalações do CENIPA, na SHIS QI-05, Área Especial, Lago Sul, na cidade de Brasília, DF, teve lugar a 53ª Sessão Plenária do CNPAA, Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. O Presidente do CNPAA abriu os trabalhos com palavras de boas vindas e de incentivo ao trabalho em proveito da melhoria da segurança operacional.

2. Agenda, sistemática de trabalho e facilidades

O Secretário do CNPAA apresentou a agenda de trabalho, tendo enfatizado a importância do bom uso do tempo, do que ficariam dependentes os assuntos adicionais. Foram comentados aspectos relativos à sistemática de trabalho e às facilidades disponíveis.

Ato contínuo, o Secretário propôs a adoção de mapa de votações, no qual seriam discriminados os votos de cada entidade para cada votação. A proposta recebeu parecer contrário com a seguinte votação: 13 votos favoráveis e 24 votos contrários.

3. Exclusão de Entidades-Membro

Após apresentar os artigos do Regimento que regulam o assunto, o Secretário informou que o SNTPV acumulava quatro ausências e a TAP acumulava cinco ausências. Procedida à votação para a exclusão das referidas entidades, obteve-se o seguinte resultado:

- SNTPV: duas abstenções e 35 votos favoráveis; e
- TAP: uma Abstenção e 36 votos favoráveis.

Portanto, ambas as entidades, SNTPV e TAP, foram excluídas do CNPAA.

4. Inclusão de Entidades-Membro

Após a apresentação feita pelo representante da CSV Consultoria em Segurança de Vôo, foi procedida a votação, tendo sido obtido o seguinte resultado: seis abstenções, seis votos contrários e 25 votos favoráveis.

Portanto, a CSV Consultoria em Segurança de Vôo foi admitida como entidade-membro do CNPAA.

5. Gerenciamento do Risco no ACC Atlântico

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o objetivo da apresentação, feita pelo Sr. Arestides (DECEA), foi tratar da metodologia empregada para o gerenciamento do risco à segurança operacional associado à automação do ACC Atlântico (ACC-AO) com a implementação dos sistemas ADS-C e CPDLC.

Tendo sido uma apresentação extra, não foi possível alocar tempo para debates, de forma que esclarecimentos de dúvidas porventura existentes ficaram para ser feitos durante os intervalos seguintes.

6. OFFSHORE – Manual Offshore e Onshore

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, após comentar sucintamente sobre as reuniões havidas, o coordenador da Comissão Offshore apresentou sumariamente o conteúdo do manual de boas práticas para a aviação de petróleo, feito com base no estudo dos manuais de operação e de manutenção da Petrobras, e que,

dentre outros conhecimentos, incorpora as melhores práticas usadas em outras áreas de prospecção no mundo. Também tratou das ações em curso pertinentes ao manual. Esclareceu que o manual seria disponibilizado às entidades-membro para apreciação. Finalmente, reforçou a importância de envolvimento de empresas que operam na aviação do petróleo e ainda não participam da comissão.

6.1. Debate e deliberações pertinentes

No debate, ficaram reforçados dois conceitos, a saber:

1. que um fruto possível do trabalho das comissões é a elaboração de propostas de Recomendações de Segurança Operacional (RSO), para apreciação pelo Comitê; e
2. as comissões têm o aval do comitê para convidar, para suas reuniões, especialistas externos ao comitê, que atuariam como elementos consultivos.

Também, ficou definido que, quando apresentado, a ANAC analisaria o manual e verificaria a conveniência de gerar legislação aplicável para adotá-lo, observados todos os passos pertinentes, como a consulta pública, quando toda a sociedade poderia opinar.

Duas propostas foram apresentadas e aprovadas por unanimidade, com 37 votos favoráveis, a saber:

1. Apresentação do manual na 54ª Sessão Plenária, para aprovação do Comitê; e
2. Transformação da Comissão Offshore em comissão permanente.

7. MOSA – Reuniões, avanços e agenda

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o coordenador da Comissão do MOSA apresentou o tema, tendo reforçado o conceito de que Programa MOSA, *Maintenance Operations Safety Audit*, é voltado para a identificação de erros e/ou condições inseguras, através de observações feitas dentro do processo de serviços de manutenção, priorizando o gerenciamento do serviço a ser executado, tendo em conta: a adequação das ferramentas, dos manuais e equipamentos de apoio; as condições ambientais; as normas e procedimentos; e os Fatores Humanos.

Ato contínuo, o coordenador discorreu sucintamente sobre os avanços obtidos em cada uma das reuniões realizadas (10/12/2009, 28/01/2010, 25/03/2010 e 29/04/2010). Comentou que, na quarta reunião, alguns assuntos haviam sido destacados para serem colocados em Relatórios de Prevenção e entregues ao CNPAA, a saber:

1. exame de saúde inicial e recorrente para mecânicos, com inclusão de programas de álcool e drogas e parte psicológica. Caso o mecânico estivesse envolvido com algum acidente ou incidente grave, deveria ser afastado;
2. revalidação da Carteira de Habilitação Técnica – CHT. Rever tempo de revalidação e conteúdo programático das provas;
3. determinação de níveis mínimos obrigatórios de Inglês técnico; e
4. treinamento de segurança operacional inicial e recorrente (FOD, Relatório de Prevenção, Pátio e Pistas, Políticas de Segurança das Empresas, Informática, etc.).

7.1. Debate e deliberações pertinentes

Com relação ao possível uso de drogas por profissionais da manutenção, a GFHM informou que havia sido escrito RBAC sobre o assunto.

No tocante ao programa, ficou patente que os papéis deveriam estar muito bem escritos e documentados, com divisão clara de responsabilidades. Neste contexto, houve uma troca de argumentos sobre que setor da organização deveria gerenciar o programa MOSA. Dentre outros debatedores, cujos posicionamentos variaram, o Coordenador da Comissão do MOSA e o representante do SNAe defenderam que a gestão do programa poderia ser feita no seio da gerência de manutenção, enquanto os representantes da AZUL, da OMNI e da TAM defenderam que o gerenciamento do MOSA deveria ser feito no âmbito do *Safety* das empresas.

Após o debate, ficou decidido que a Comissão do MOSA debateria, dentre outros aspectos, se haveria um setor da organização (ex. Operações, Safety, Manutenção) que, idealmente, deveria ficar com a incumbência de administrar o Programa MOSA.

8. Projeto de Lei do SIPAER – PL 2453/2007

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o coordenador da Comissão do Projeto de Lei do SIPAER apresentou o andamento do Projeto 2453/2007 nas comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), Viação e Transportes (CVT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), todas da Câmara dos Deputados, ficando claro que o projeto está caminhando bem, tendo sido aprovado unanimemente pelas mencionadas comissões. Reforçou que, uma vez sancionado em Lei, o texto proveria proteção adequada às informações de uso no SIPAER.

9. Código Brasileiro de Aeronáutica

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o coordenador da Comissão do CBA fez uma apresentação bastante completa, tendo abordado diversos aspectos que, na visão da comissão, poderiam melhorados no Código Brasileiro de Aeronáutica.

O coordenador defendeu a necessidade de mais entidades-membro participarem ativamente das discussões, uma vez que haveria diversas áreas, inclusive fora do capítulo destinado ao SIPAER, a serem ajustadas para o benefício da segurança operacional e da viabilidade econômica do negócio.

9.1. Debate e deliberações pertinentes

Após algumas intervenções, foram apresentadas duas propostas, a saber:

1. Proposta de reabertura de inscrições para a comissão do CBA, que foi aprovada por unanimidade, com 40 votos favoráveis. Voluntariam-se: Cel Magalhães (CENIPA), Sr. Nogueira (ABAG), Ten Cel Roberto (SERIPA VI), Sr. Cláudio Rodrigues (SINDAG) e Sr. Chagas (SERIPA IV).

2. Mudança do coordenador da comissão, motivada pelo fato de que o atual coordenador estaria impedido de prosseguir na função devido à sua nomeação como Juiz Federal da 5ª Vara, em 19 de maio 2010. Ficou postergada a aprovação do novo coordenador, pendendo a decisão de consulta a ser feita ao Sr. Maurício Pontes (AZUL) sobre a possibilidade de ele ser o novo coordenador. A definição ficou para o 2º dia da plenária.

10. Recorrência de Stall-surging em Motores Arriel 1B

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, um dos representantes da Marinha do Brasil (MB) comentou diversos desdobramentos, incluindo recomendações de segurança, relativos às 14 ocorrências de *stall* nos motores Arriel 1B de

aeronaves da MB, no período de dezembro de 2007 a abril de 2010. Realçou que foram adotados procedimentos de emergência em 04 das ocasiões mencionadas.

10.1. Debate e deliberações pertinentes

O Representante da SENIOR mencionou que houve problemas de limalha nos motores Arriel 2C que equipam a frota da citada empresa.

O Presidente sugeriu a troca de dados com a Divisão de Prevenção e Controle, do CENIPA, para a confecção de DIVOP sobre o problema, e, eventualmente, com a DIRMAB, a fim de verificar a existência de outros eventos de falhas, que aumentassem a base de estudo.

O representante da Turbomeca, empresa que executa a manutenção dos motores Arriel 1B das aeronaves da Marinha do Brasil, ressaltou que, ao lado de aspectos relacionados ao projeto do motor, há fatores pertinentes ao meio onde ocorre a operação e, naturalmente, à manutenção do equipamento e aos reparos executados. Frisou, ainda, a confiabilidade do motor em vista do grande número de horas voadas na frota mundial.

Ato contínuo, o representante da Turbomeca também ilustrou uma série de aspectos relativos à manutenção, às características do motor e à sua instalação. Ressaltou que nenhum dos eventos até então reportados ficou definitivamente atrelado ao projeto do motor, tendo sido todas as ocorrências ligadas a um ou mais aspectos externos ao motor.

O representante da Marinha do Brasil mencionou que a manutenção realizada pela MB é feita com a presença do *Field Representative* da Turbomeca e de acordo com os manuais indicados pela Turbomeca. Após ilustrar outros pontos, perguntou ao representante da Turbomeca como ele poderia dizer que os problemas eram externos ao motor sem os ter aberto.

Seguiu-se uma troca de impressões entre os representantes da MB e da Turbomeca.

Na sequência, o Secretário pediu sugestões de Recomendações de Segurança Operacional (RSO). A EMBRAER sugeriu a presença da Helibras no processo, tendo o representante da MB informado que a Helibras já havia sido inserida. O representante da CSV Consultoria reforçou que o apresentador havia dito que ainda não se havia descoberto a origem do problema.

O representante da MB informou que o teste dos motores no banco de provas havia excluído a ocorrência de *stall* provocado unicamente pelo motor, mas não havia excluído a possibilidade de participação da caixa taquimétrica. Citou que foram comprovados dois casos de *stall* por falha da caixa taquimétrica com aeronaves das polícias de SC e SP.

11. Redação da ATA com Ênfase nas RSO

Após repassar o texto que seria registrado em ata, o Secretário cedeu a palavra ao representante do DECEA, que informou que seria ativado, em breve, um link no site do DECEA (www.decea.gov.br) com número e senha para acompanhamento de processos relativos ao controle do espaço aéreo.

12. Despedida do Presidente Substituído

O Presidente anterior do CNPAA, Maj Brig Kersul, fez uso da palavra para agradecer aos representantes das entidades-membro pelo período que havia tido a satisfação de presidir o CNPAA. Também teceu breves comentários relativos aos maiores desafios enfrentados e incentivou a todos a seguirem firmes no trabalho em prol da melhoria da segurança operacional na aviação brasileira.

13. Encerramento do 1º dia de Sessão Plenária

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

14. Abertura do 2º dia de Sessão Plenária

O Presidente deu as boas vindas e incentivou todos ao bom andamento dos trabalhos, com ênfase no uso eficiente do tempo.

15. Assuntos Administrativos

O Secretário abordou diversos aspectos de ordem prática, com destaque para a substituição, no dia, da representação da Turbomeca, do Sr. François Haas para o Sr. Maurício Maranhão, e da representação do SNETA, que caberia ao Sr. Reynaldo Ribeiro.

Foi trazida, pelo representante do SINDAG, a notícia de uma audiência relativa ao CBA, no dia de 12 de maio, no Congresso. No mesmo contexto, foi informado que, devido à impossibilidade de assumir novos compromissos no curto prazo, o Sr. Maurício Pontes (AZUL) declinou do convite para coordenar a Comissão do CBA. Portanto, a necessidade de um coordenador para a Comissão do CBA permaneceu em aberto.

16. FOQA-LOSA - atualização

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o coordenador substituto da Comissão FOQA-LOSA apresentou os resultados da reunião realizada em 4 de maio de 2010, que contou com 17 representantes (Azul, Líder Aviação, SNA, ABSA, ANAC, Avianca, EMBRAER, OMNI, TAM, GOL).

Ato contínuo, o coordenador apresentou as seguintes três propostas ao Comitê:

1. manutenção da Comissão do FOQA-LOSA;
2. aprovação das ações práticas para a criação de um guia de implantação e padronização, com base o EMBRAER Guiding; e
3. aprovação da continuação do trabalho de redação de proposta de reforma da norma do FOQA e criação de similar para normatizar o LOSA (não para torná-lo mandatório, mas para balizar sua implantação), garantindo a correta utilização desta ferramenta.

16.1. Debate e deliberações pertinentes

De forma agregada, o Comitê, unanimemente, com 43 votos favoráveis, proveu suporte para as linhas de ação adotadas pela Comissão do FOQA-LOSA.

17. Qualidade na Segurança Operacional

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, os representantes da GOL fizeram a apresentação da forma como a qualidade operacional está implantada na empresa. Também comentaram as características e propostas do Programa IOSA, tornado obrigatório pela ANAC. Disseram que, no caso da GOL, o *GAP analysis* evidenciou a necessidade de uma área independente, que garantisse as qualidade nas atividades da empresa, por meio de uma programa robusto de auditorias. Foram abordados os conceitos de qualidade comercial e de qualidade operacional. A qualidade operacional seria o atendimento dos requisitos técnicos e regulamentares, por meio de processos documentados e implementados. Foi tratada a abordagem de identificar e remover a causa raiz dos fatores que ameaçam a segurança operacional.

Também foram comentados os processos adotados no dia-a-dia da operação, tendo sido ressaltado que cada processo englobava diversos procedimentos. Foi destacada a necessidade de tomadas de decisões no nível apropriado.

17.1. Debate e deliberações pertinentes

No debate, foram esclarecidas dúvidas e reforçados pontos focais da implementação do IOSA na GOL.

18. Controle do Perigo Aviário

A apreciação do tema contou com duas apresentações, uma da ANAC e outra do CENIPA. A principal questão a ser resolvida dizia respeito à coordenação da Comissão de Controle do Perigo Aviário no Brasil – CCPAB.

18.1. Apresentação da ANAC

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, a representante da ANAC para o assunto, na 53ª Plenária, informou que a aceitação, pela ANAC, da coordenação da CCPAB, expressa no Ofício 236/2008/DIR/P, de 2 de setembro de 2008, do Chefe de Gabinete da Diretoria da ANAC, e confirmada pela 52ª Sessão Plenária do Comitê, em 12 de novembro de 2009, havia sido revogada pela ANAC, conforme o Ofício 31/2010/DIR/P, de 12 de fevereiro de 2010, do Chefe de Gabinete da Diretoria da ANAC.

O motivo apresentado para a desistência foi uma conclusão, da Procuradoria-Geral Federal junto à ANAC – PGFPF, da identificação de inexistência de Competência Legal da ANAC para tratar de assuntos referentes ao Perigo Aviário. Dessa forma, em adequação à legalidade exigida aos atos da administração pública, a ANAC havia informado a sua incompatibilidade para a atribuição.

18.2. Apresentação do CENIPA

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o representante do CENIPA para o assunto mostrou o histórico das ações adotadas, ilustrando com cópias de documentos. Resumidamente, ficou claro que a transição da coordenação da CCPAB à ANAC, consumada na 52ª Sessão Plenária do Comitê, havia sido cancelada pela desistência da ANAC, de forma que a coordenação estava em aberto.

Ato contínuo, o representante do CENIPA para o assunto apresentou diversos dados estatísticos, comentou a respeito da identificação de aves envolvidas em colisões com aeronaves, mencionou aspectos relativos ao reporte de colisões, sumarizou algumas ações planejadas para o futuro próximo e, ao final, comentou sobre o projeto de lei do perigo aviário, PL 74/2009.

18.3. Debate e deliberações pertinentes

O representante do SINDAG realçou que o Comitê precisava resolver, durante a plenária, a questão da coordenação do CCPAB, que via prejudicada desde 2008.

O representante da CSV também reforçou a necessidade de se resolver a questão da coordenação da CCPAB.

O representante da PUCRS mencionou que aquela entidade estava disposta a tocar adiante um convênio para a identificação de aves atingidas.

O representante da TAM (Virgílio), ao tempo que realçou a importância dos reportes para o planejamento de ações mitigadoras, informou que ocorrem questionamentos, pelo pessoal que preenche as fichas CENIPA 15, sobre se vale a pena preenchê-las se resultados não são vistos.

Houve uma troca de impressões entre o Assessor Jurídico do CENIPA e o representante da GGAP, da ANAC.

O representante da Petrobras mencionou que, em uma audiência com a presença de membro do Ministério Público, em Aracaju, se havia resolvido a linha de ação para a problemática de perigo aviário naquela cidade. Também disse entender que a coordenação da CCPAB voltava para o CENIPA.

O representante da Azul solicitou que INFRAERO e demais órgãos envolvidos disponibilizassem, aos operadores, seus planos de manejo de fauna. Pediu também a disponibilização da matriz de risco do perigo aviário.

O representante da OMNI solicitou mais informações sobre o programa de coleta de DNA das aves, com vistas ao envio de restos, pelas operadoras, para análise.

O representante da CENIPA no CCPAB comentou que os procedimentos para o envio de restos estavam sendo ultimados.

O Chefe CENIPA comentou que o CNPAA, através da CCPAB, deveria ter sua participação intensificada. Na sequência, mencionou diversos outros aspectos dentro do assunto, com destaque para a questão de entreposto pesqueiro na Baía da Guanabara.

O representante da DAESP (entidade convidada) reforçou que havia a possibilidade de realização de estudos úteis ao controle do perigo aviário e enfatizou a vantagem de parceria com universidades, NFRAERO e, sobretudo, as empresas operadoras, usuários do sistema que geravam as riquezas, para a sensibilização do Ministério Público.

No contexto do manejo de aves, o representante da Helisul informou que, recentemente, a INFRAERO havia conseguido autorização para o abate de aves em Bacacheri, tendo sido abatidos cerca de 130 quero-queros. O representante da PUCRS informou que, no Sul, no passado, haviam ocorrido diversas complicações junto ao IBAMA para a obtenção da autorização para o manejo. O representante da SNEA ilustrou que havia ocorrido o abate em Fernando de Noronha.

O representante da SERIPA IV questionou a quem caberia a fiscalização e a aplicação de infrações pertinentes ao perigo aviário.

O Chefe CENIPA informou que, segundo parecer da COJAER (consultoria jurídica do Comando da Aeronáutica), não caberia ao COMAER nem a fiscalização das fontes de atração de aves nem a aplicação de sanções aos infratores.

O representante da ANAC informou que o procurador da Agência, tendo em conta o posicionamento do COMAER, pretendia encaminhar ao Ministério da Defesa expediente com vistas à resolução do conflito de competência negativa da ANAC para o assunto.

O representante da CSV disse entender que 1000 casos/ano eram suficientes para se levar ao Ministério Público o problema. Propôs novo levantamento de pessoas para a CCPAB que, segundo entendia, estava “meio parada”.

O representante do CENIPA na CCPAB informou que a Comissão havia ficado “meio parada” a partir da assunção da coordenação da mesma pela ANAC, no final de 2009. Contudo, ressaltou que, ao longo do ano de 2009, diversas reuniões e outras ações haviam sido feitas.

O representante da AZUL informou que a taxa de uma colisão por 800 movimentos permitia uma projeção linear do problema.

O representante da GOL ilustrou que a empresa havia gasto, com troca de componentes em virtude de uma colisão com aves, cerca de 127 mil dólares, sendo que o custo total de manutenção,

em reais, havia atingido 234 mil. Comentou que, aceito um índice de 4,4 para a relação entre custo direto e custo indireto, aquela única colisão havia custado à empresa mais de um milhão de reais. Ato contínuo, o representante da GOL comentou que empresa já tinha, em média, mais uma colisão/dia, com elevados custos, de forma que via a necessidade de atuação forte junto aos responsáveis pelo perímetro do aeródromo. Acrescentou que via como bom exemplo de gestão da fauna o trabalho feito em Concepción, no Chile.

O representante da Webjet ilustrou com problemática na área do Rio de Janeiro, com ênfase em SBRJ (Aeroporto Santos Dumont).

No tocante à coordenação da CCPAB, o Chefe do CENIPA disse que o CENIPA aceitava reassumir a coordenação da comissão. Neste contexto, o Secretário colocou em votação a proposta de retorno do CENIPA à coordenação da CCPAB, que foi aceita unanimemente, com 42 votos favoráveis.

Na sequência, foram feitos ajustes na CCPAB, que ficou com a seguinte composição:

ÓRGÃO	NOME
ANAC	Marilda Tavares
Avianca	Nelson Keiichiro Uryu (substituiu representante anterior)
Azul	Carlos Augusto Pereira Nunes
CENIPA	Maj Av Henrique Rubens Balta de Oliveira – Coordenador da CCPAB SO Paulo Francisco
DAESP	Mika Saito
EMBRAER	Antonio Yugiro Tamaru
GOL/VARIG	Paulo Roberto Alonso (Acrescido na 52ª Sessão Plenária) Melina Ferraiolli Abade
IBAMA	Juciara Elise Pelles / Flabeano Castro
INFRAERO	Eliane Cristina Arnaldo Pessoa Rosângela Maracci Zähler
Líder Aviação	Tomaz Jeferson Reynaldo Ribeiro
Marinha do Brasil	CMG <u>Rômulo</u> Brandão Maia (Acrescido na 52ª Sessão Plenária) CF Arthur <u>Mendes</u> de Oliveira (Acrescido na 52ª Sessão Plenária) CF Kleber Albuquerque <u>Cerqueira</u> CF Athaíde Aparecido <u>Inácio</u> da Silva CT <u>Natália</u> Azevedo da Silva Von Poser (Acrescido na 52ª Sessão Plenária) CT <u>Josiane</u> Souza de Carvalho Brito (Acrescido na 52ª Sessão Plenária) Sgt Carlos <u>Augusto</u> Pereira Costa
SNEA	Ronaldo Jenkins de Lemos
TAM	Ricardo Virgílio (substituiu representante anterior) / Natacha Castilho
TAM Executiva	Marco Aurélio dos Santos M. e Castro (Entidade acrescida na 52ª Sessão Plenária)
Trip	Marcos Augusto Callado do Bonfim
Webjet	Cmt Lester Costa Ortiz (Entidade acrescida na 52ª Sessão Plenária)

19. SMS – Novo Desafio aos Fabricantes Mundiais

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o representante da EMBRAER mostrou o status da implementação do SMS na EMBRAER e das discussões da indústria aeronáutica mundial a respeito do tema. Comentou que um primeiro desafio era a harmonização internacional, em vista das diferenças regulatórias entre Estados. A seguir, discorreu sobre a abrangência do SMS na EMBRAER, nos âmbitos interno e externo, cobrindo as diversas áreas envolvidas. Mostrou que o *GAP analysis* havia apontado 84% de conformidade dos processos da empresa com o preconizado pelo SMS. A seguir, ilustrou como a empresa atua para atender aos quatro componentes básicos do SMS.

Após tecer considerações sobre o Grupo de Trabalho da Indústria, o representante da EMBRAER listou os seguintes desafios:

1. consolidação da Cultura de Segurança de Voo;
2. harmonização internacional (diferenças regulatórias entre Estados);
3. acordos bilaterais de segurança operacional para certificação do SMS;
4. reconhecimento da estrutura atual do QMS (Ação Corretiva e Melhoria Contínua);
5. reconhecimento das atividades de gerenciamento de risco existentes (alternativa de cumprimento ao SMS);
6. proteção da informação; e
7. análise de custo-benefício da necessidade de alteração dos processos atuais.

Finalizando, o representante da EMBRAER enfatizou que era preciso continuar monitorando a evolução dos grupos de trabalho no exterior, para que a implantação do SMS no Brasil estivesse em harmonia com a filosofia da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional) e de outros países, visando aceitação global na sua certificação.

19.1. Debate e deliberações pertinentes

No debate, foram esclarecidas dúvidas e reforçados pontos focais da implementação do SMS na EMBRAER.

20. Runway Incursion

Conforme o material disponibilizado em PDF aos representantes das entidades-membro do comitê, o representante da Avianca descreveu, detalhadamente, um evento de incursão em pista em SBGL, ocorrido em 5/4/2010. Segundo ele, a aeronave pousou na pista 28 do Galeão, às 20:30 horário local, sob condições meteorológicas adversas (chuva forte), o que restringia a visibilidade. Livrou a pista pela taxiway BB, seguindo o balizamento central de luzes verdes. Ao chamar o Solo, a tripulação foi orientada a seguir pelas taxiways N, K e L1. Em função da baixa visibilidade, a visualização da sinalização vertical e horizontal estava bastante prejudicada, quase não sendo possível observar a faixa amarela, de forma que a tripulação decidiu seguir as luzes verdes. Seguindo esta iluminação, a aeronave entrou na taxiway AA e, em consequência, reingressou na pista em uso, fato que, ao ser identificado, tanto pelo piloto como pela TWR, motivou o imediato retorno da aeronave pela própria taxiway AA.

A seguir, o representante da Avianca discorreu sobre os resultados de uma vistoria técnica realizada em SBGL (Aeroporto Internacional do Galeão) com a colaboração da INFRAERO local. Neste contexto, foram apontadas condições peculiares de SBGL que, na visão da Avianca, podem ter contribuído para a ocorrência.

Com o auxílio de uma planilha, foi comentada a metodologia empregada pela Avianca para o gerenciamento do risco de incursão em pista. Neste contexto, foram apresentadas, resumidamente, recomendações de segurança, destinadas à Avianca e à INFRAERO, voltadas para a mitigação do risco de incursão em pista em SBGL, a saber:

1. operação na Rwy 28: manter as luzes verdes da taxiway AA e CC apagadas;
2. operação na Rwy 10: manter as luzes verdes da taxiway BB e DD apagadas;
3. prover sinalização vertical de *No Entry Sign* para AA, BB, CC e DD no sentido de ingresso inadvertido na Rwy 10/28; e
4. prover sinalização horizontal conhecida como *Enhanced Centerline* nas *Holding Position Marks*.

20.1. Debate e deliberações pertinentes

O representante da INFRAERO solicitou que os dados da ocorrência e as propostas de melhoria fossem encaminhadas à INFRAERO-Galeão e à INFRAERO-Sede.

A GGAP-ANAC perguntou se a Avianca autorizaria o uso da apresentação para repasse ao SIE, da ANAC, tendo o representante da Avianca respondido afirmativamente.

O representante do CENIPA também solicitou acesso aos dados completos da ocorrência, para a divulgação dos aspectos cabíveis aos operadores.

O representante da OMNI pediu que também fosse divulgado o andamento das ações corretivas.

A representante do SERIPA V reforçou que seria interessante cobrir os aspectos relativos ao Fator Humano, sobretudo no tocante à tripulação.

Ao final, ficou definido que o processo seria remetido ao CENIPA, onde seria tratado e RSO (Recomendação de Segurança Operacional) oportunas seriam elaboradas. Ademais, o CENIPA encaminharia o processo à ANAC, para a apreciação e adoção das medidas cabíveis.

21. Redação da Ata com Ênfase nas RSO

O Secretário retomou os pontos que haviam ficado em aberto e abriu a possibilidade de abordagem de novas propostas.

No tocante à Comissão do CBA, cujo coordenador teria que ser substituído, após diversas participações, o representante da ABAG propôs que o Cel Magalhães (CENIPA) assumisse a coordenação, o que foi aprovado unanimemente, com 42 votos favoráveis.

O representante da ABAG propôs a criação de uma Comissão da Aviação Geral, proposta que, após ter sido debatida, foi aprovada com a seguinte votação: 21 abstenções, quatro votos contrários e 16 votos favoráveis. Voluntariam-se para compor a comissão, sob a coordenação da ABAG, os seguintes membros: ABAG, ANAC, SERIPA III, SERIPA VI, Rico, SINDAG e TAM Executiva.

O representante da ABAG propôs maior frequência das plenárias, proposta que, após ter sido debatida, foi rejeitada com a seguinte votação: uma abstenção, 26 votos contrários e 15 votos favoráveis.

O representante da HELÍVIA propôs o uso da internet para a coordenação dos trabalhos das comissões, proposta que, após ter sido debatida, foi aprovada unanimemente, com 41 votos favoráveis. Ficou definido que o CENIPA tentaria implementar a proposta.

O representante da TAM comentou sobre os casos de acionamento de TCAS, assunto que, após ter sido debatido, levou à definição de que os eventos de RA seriam enviados, diretamente, à ASEGCEA e ao CENIPA.

Finalmente, o Secretário resumiu o resultado das votações, conforme abaixo:

	ASSUNTO (ver detalhamento na ata)	Vt	Ab	C	F	Global
1ª	Adoção, na ata, de mapa discriminativo das votações	37	0	24	13	C
2ª	Exclusão do SNTPV	37	2	0	35	F
3ª	Exclusão da TAP	37	1	0	36	F
4ª	Inclusão da CSV Consultoria	37	6	6	25	F
5ª	Apresentação do Manual Offshore e Onshore na 54ª Sessão Plenária	37	0	0	37	F
6ª	Elevar a Comissão Offshore para a natureza de comissão permanente	37	0	0	37	F
7ª	Reabertura de inscrições para a comissão do CBA	40	0	0	40	F
8ª	Suporte do CNPAA para as linhas de ação adotadas pela Comissão FOQA	43	0	0	43	F
9ª	CENIPA na coordenação da CCPAB	42	0	0	42	F
10ª	CENIPA com a coordenação da Comissão do CBA	42	0	0	42	F
11ª	Criação da Comissão da Aviação Geral	41	21	4	16	F
12ª	Maior frequência das sessões plenárias	41	1	25	15	C
13ª	Uso da internet para discussões de assuntos	41	0	0	41	F

LEGENDA:

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

Ab – Abstenções na votação;

C – Votos contrários à proposta;

F – Votos favoráveis à proposta;

Global – Parecer da Plenária com relação à proposta.

22. Encerramento da 53ª Sessão Plenária do CNPAA

O Presidente do CNPAA agendou os dias 10 e 11 de novembro de 2010 para a 54ª Sessão Plenária, parabenizou a todos pelo bom andamento dos trabalhos e deu por encerrada a 53ª Sessão Plenária do Comitê.

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

CENIPA, Brasília, 3 de agosto de 2010

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

Brig Ar JOSÉ **POMPEU** DOS MAGALHÃES **BRASIL** FILHO
Presidente do CNPAA

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

ANEXO I – AGENDA DE TRABALHO PARA 53ª SESSÃO PLENÁRIA DO CNPAA

12 DE MAIO 2010, quarta-feira

HORÁRIO	ASSUNTO	EXPOSITOR		DIVISÃO DO TEMPO
09:30 – 09:40	Abertura da 53ª Sessão Plenária do CNPAA	Presidente	Brig Ar Pompeu Brasil	10 min
09:40 – 09:50	Agenda e sistemática de trabalho e facilidades	Secretário	Cel Magalhães	10 min
09:50 – 10:05	Exclusão de Entidades-membro	Secretário	Cel Magalhães	5A – 5D – 5V = 15 min
10:05 – 10:25	Inclusão de Entidades-membro - CSV Consultoria	Representante da CSV	Eng Maurício Maranhão	15A – 5V = 20 min
10:25 – 10:45	Gerenciamento do Risco no ACC Atlântico	Representante DECEA	Arestides	20A min
10:45 – 11:00	Coffee Break	CENIPA		15 min
11:00 – 11:45	OFFSHORE – Manual Offshore e Onshore	Coordenador	Eng Sidney Jones	20A – 15D – 10S = 45 min
11:45 – 12:30	MOSA – Reuniões, avanços e agenda	Coordenador	Eng Maurício Maranhão	20A – 15D – 10S = 45 min
12:30 – 14:30	Intervalo para almoço	CENIPA (transporte)		120 min
14:30 – 14:45	Projeto de Lei do SIPAER – Andamento	Coordenador	Cel Magalhães	10A – 5D = 15 min
14:45 – 15:20	CBA - Andamento	Coordenador	Maj Honorato	20A – 10D – 5S = 35 min
15:20 – 16:20	Recorrência de Stall-surging em Motores Arriel 1B	Marinha do Brasil	CMG Rômulo Brandão Maia	20A – 20D – 20S = 60 min
16:20 – 16:40	Redação da ata com ênfase nas RSO	Secretário	Secretário	20R min
16:40 – 16:50	Despedida do Presidente Substituído		Maj Brig Kersul	10 min
16:50 – 17:00	Encerramento do 1 dia	Presidente	Brig Pompeu Brasil	10 min
17:00 – 18:00	Happy hour	CENIPA		60 min

ANEXO I (cont.) – AGENDA DE TRABALHO PARA 53ª SESSÃO PLENÁRIA DO CNPAA

13 DE MAIO 2010, quinta-feira

HORÁRIO	ASSUNTO	EXPOSITOR		DIVISÃO DO TEMPO
09:30 – 09:40	Abertura do 2º dia	Presidente	Brig Pompeu Brasil	10 min
09:40 – 09:50	Assuntos administrativos	Secretário	Cel Magalhães	10 min
09:50 – 10:30	FOQA-LOSA – Atualização	Coordenador Substituto	Cmte Augusto Nunes	15A – 15D – 10S = 40 min
10:30 – 10:50	Coffee Break	CENIPA		20 min
10:50 – 11:30	Qualidade na Segurança Operacional	Representantes GOL	Cmtes Quito, Junqueira e Alonso	25A – 10D – 5S = 40 min
11:30 – 12:30	CCPAB – Coordenação da Comissão	ANAC - CENIPA	Srta Raquel / Maj Rubens	15A – 15A – 20D – 10S = 60 min
12:30 – 14:30	Intervalo de almoço	CENIPA (transporte)		120 min
14:30 – 15:10	SMS – Novo desafio aos fabricantes mundiais	EMBRAER	Eng Irgang / Eng Catani	25A – 10D – 5S = 40 min
15:10 – 15:50	Runway incursion	OCEANAIR	Nelson Uryu	25A – 10D – 5S = 40 min
15:50 – 16:10	Coffee Break	CENIPA		20 min
16:10 – 16:40	Redação da ata com ênfase nas RSO	Secretário	Cel Magalhães	30R min
16:40 – 16:50	Atuação do CENIPA – visão	Chefe do CENIPA	Brig Pompeu Brasil	10 min
16:50 – 17:00	Encerramento	Presidente	Brig Pompeu Brasil	10 min

Legenda da coluna Divisão do Tempo: **A**=apresentação, **D**= debate, **R**= revisão do texto das RSO, **S**= sumário do texto para a ata, **V**= votação.