



CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE REGULAÇÃO NO SECTOR DA AVIAÇÃO CIVIL E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

CONCLUSÕES

1 – FORMAÇÃO

No âmbito dos diversos métodos de formação a NAV Portugal tem apostado na inovação, nomeadamente através do **e-learning**. A aplicação das novas tecnologias de informação permite ao formando aprender ao seu ritmo, desenvolvendo as suas competências individuais no menor tempo possível.

Na área da *formação especializada*, destaque para a formação de **AITA**, (para a qual o Centro de Formação da NAV Portugal se encontra certificado pelo INAC – *julgo que o único no género*), e que está vocacionada para a prestação do serviço de informação de voo de aeródromo (AFIS). Esse tipo de formação comporta uma fase em ambiente de tráfego simulado, proporcionando os conhecimentos e aptidões necessárias, para além da competência linguística.

Por outro lado, ficámos também a saber que a Empresa dispõe de *meios técnicos da última geração*, nomeadamente um novo **simulador de aeródromo**, que permite dotar os controladores de tráfego aéreo dos conhecimentos adequados ao exercício das suas funções, mas também apoiar acções de refrescamento mediante treino de situações frequentes no dia-a-dia de uma Torre de Controle (e.g. emergências, acidentes, situações de conflitos e de tráfego intenso).

Sabemos também que a NAV Portugal tem colaborado em formação diversa com algumas das suas congéneres aqui presentes.

2 - REPORTE DE INCIDENTES

Em conformidade com os normativos internos da Empresa, elaborados a partir do estabelecido no enquadramento jurídico nacional que rege a actividade, **é obrigatório o reporte** de ocorrências que tenham impacto na segurança.

Ficámos cientes de que na NAV Portugal **essa Segurança** tem a mais alta prioridade e se têm implementado, ao longo dos anos, práticas conducentes ao seu reforço, tendo como principal objectivo minimizar a contribuição dos serviços de navegação aérea para o risco de acidentes, sendo que esta responsabilidade é assumida individual e colectivamente por todos os envolvidos e a todos os níveis, **sempre apoiados num ambiente de segurança não punitivo** e sabendo-se que em cooperação estreita com a Autoridade de Supervisão (INAC) e com o Gabinete de Prevenção de Acidentes com Aeronaves (GPIAA).

Esse *ambiente não punitivo* – normalmente designado por *Just Culture* - é, aliás, um objectivo constante do Pacote de Regulamentos do Céu Único Europeu, embora ainda muito pouco praticado.

Por outro lado, vimos que a vertente pedagógica se atinge também por via da publicação de “**Safety Letters**”, que se disseminam pela Empresa, e nas quais se incluem recomendações de segurança e se identificam as áreas mais críticas, tendo em vista prevenir a recorrência de situações semelhantes.

3 - CISM – Critical Incident Stress Management

Através desta apresentação, tomámos conhecimento de outra iniciativa ainda não muito generalizada – o Programa CISM da NAV Portugal, que tem como objectivo garantir a **assistência e apoio psicológico** aos Técnicos de Informação e Comunicações Aeronáuticas (TICA) e Controladores de Tráfego Aéreo (CTA) que se vejam envolvidos num incidente crítico.

Para além desta vertente de apoio e acompanhamento aos operacionais, foi realçada uma outra de carácter eminentemente pedagógico e que visa a **promoção da saúde como forma de prevenção**.

Sabemos, aliás, de reconhecimentos públicos internacionais, e prémios de boas práticas já obtidos pela NAV Portugal neste contexto.

4 - TRM - Team Resource

Vimos também que o programa TRM se dedica ao desenvolvimento de atitudes e comportamentos positivos para o trabalho em equipa no âmbito do ATC, promovendo o trabalho em equipa e ajudando a mitigar os erros relacionados com o sistema ATM.

TRM é, portanto, uma filosofia que nos ajuda a perceber que estamos constantemente sujeitos a erros e precisamos de ajuda para pôr em prática melhores redes de segurança, para que possamos desempenhar melhor as nossas tarefas em equipa.

5 - AIS - Informação Aeronáutica

Sendo que no nosso mundo global não pára de crescer a procura de informações mais precisas, de fácil acesso e obtidas em tempo real por companhias aéreas e utilizadores em geral, a informação aeronáutica tem forçosamente de acompanhar essa evolução de modo a dar a resposta adequada ao crescimento do tráfego aéreo.

Ao AIS, como parte integrante do Sistema de Comunicações, Navegação, Vigilância e Gestão de Tráfego Aéreo (CNS/ATM), exige-se uma cada vez maior *dinâmica e eficácia* no fornecimento dos serviços prestados.

Fundir o AIS europeu numa base de dados única, caso do **EAD** (European AIS Database), permitiu essa maior dinâmica e flexibilidade na manutenção e disseminação da informação.

Parece não restarem hoje dúvidas de que se trata de um caso de sucesso a nível europeu, com possibilidade de réplica noutras regiões.

Por outro lado, concluímos que a **transição do AIS para o AIM** (Aeronautical Information Management) veio eliminar uma série de pontos vulneráveis de transmissão manual de informações, transitando para um sistema que garante a interligação e actualização dos dados, relativamente a todas as fases do voo.

6 - OPTIMI

Vimos como esta iniciativa (OPTIMI) visa identificar e fomentar a disponibilização, até ao final de 2010, de melhorias significativas nos sistemas civis de controlo oceânico, baseadas nas comunicações *data-link* (ADS-C, CPDLC) que permitam detectar de forma eficaz desvios na rota e/ou nas altitudes das aeronaves.

A NAV Portugal, em colaboração com outros parceiros, tem colaborado na realização de ensaios nas FIRs de Lisboa e Santa Maria, simulando emergências e avaliando a capacidade de resposta e actuação dos Serviços de Busca e Salvamento, a cargo da Força Aérea. Sabemos já que, face ao interesse demonstrado por esta iniciativa, foram endereçados convites a várias entidades dos continentes europeu, americano e africano, no sentido de recomendar a expansão futura do OPTIMI a outras regiões do espaço aéreo atlântico (*OPTIMI II*).

7 - AIRE

Sabendo-se que o futuro da aviação assenta também na sua capacidade de adaptação às mudanças climáticas, sobretudo através da inovação e da eficiência, esta iniciativa – financiada pelo *SESAR Joint Undertaking* (projecto de interoperabilidade dos sistemas, no quadro da iniciativa do Céu Único Europeu) – iniciativa na qual a NAV participa em diversas áreas – com especial realce para a região oceânica – permitirá, espera-se, acelerar a aplicação de novas tecnologias e procedimentos operacionais com impacto directo a curto e médio prazos, na redução do ruído e de gases com efeito estufa, contribuindo assim para a sustentabilidade do planeta.

Lisboa, 11 de Maio de 2010.