



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022
Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC

A Consulta Pública foi realizada no período de 4 de fevereiro de 2022 a 11 de abril de 2022, durante o qual foram recebidas **196 contribuições**.

Processo nº 00058.044058/2021-32

Mai/2023

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (21429 – 2)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.1.1. Utilização de dados incorretos ou de registros errados nos equipamentos usados na navegação ou nos cálculos de desempenho e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (21429 – 3)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.1.2. Transporte ou tentativa de transporte de artigos perigosos em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorretos de artigos perigosos, ou ainda a descoberta de artigos perigosos não declarados. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Entretanto, caso a sugestão não seja acolhida, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.	
Justificativa: Já há previsão para esse reporte (formulário NOAP/NOCLAP) no RBAC 175 (itens 175.381, 175.383 e 175.385), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”
Itens alterados na proposta: Art. 6º, caput e parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (21429 – 4)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.2.1. Tipo de combustível errado ou combustível contaminado. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (21426 – 8)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Categoria: Operador Aéreo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado. Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não ficou claro sobre quando reportar e se estão se referindo ao uso do propileno glicol disponibilizado em aeroporto, bem como se os erros são quanto aos tipos (cores) ou lugares de aplicação. Também já há previsão desse reporte no item 121.629 do RBAC 121. SUGESTÃO: Exclusão do item, porém, caso permaneça, que seja esclarecido para: "1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)."	
Justificativa: Não ficou claro sobre quando reportar e se estão se referindo ao uso do propileno glicol disponibilizado em aeroporto, bem como se os erros são quanto aos tipos (cores) ou lugares de aplicação. Também já há previsão desse reporte no item 121.629 do RBAC 121. SUGESTÃO: Exclusão do item, porém, caso permaneça, que seja esclarecido para: "1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)."	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Não identificamos o item da seção 121.629 que se refere ao reporte mencionado na contribuição. No entanto, foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: <p align="center">“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”</p> <p>O item mencionado refere-se a tratamento errado ou inadequado em geral. A contribuição pretende incluir um tratamento errado ou inadequado específico, ou seja, <i>referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)</i>. Assim, caso aceita a contribuição, poderia haver um outro tratamento errado ou inadequado, não abrangido no caso específico, que poderia ocasionar riscos à segurança operacional e que não seria reportado. Desse modo, a contribuição não foi aceita.</p>	
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (21429 – 5)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item, porém, caso permaneça, que seja esclarecido para: "1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)."	
Justificativa:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Não ficou claro sobre quando reportar e se estão se referindo ao uso do propileno glicol disponibilizado em aeroporto, bem como se os erros são quanto aos tipos (cores) ou lugares de aplicação. Também já há previsão desse reporte no item 121.629 do RBAC 121.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Não identificamos o item da seção 121.629 que se refere ao reporte mencionado na contribuição. No entanto, foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

O item mencionado refere-se a tratamento errado ou inadequado **em geral**. A contribuição pretende incluir um tratamento errado ou inadequado **específico**, ou seja, *referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)*. Assim, caso aceita a contribuição, poderia haver um outro tratamento errado ou inadequado, não abrangido no caso específico, que poderia ocasionar riscos à segurança operacional e que não seria reportado. Desse modo, a contribuição não foi aceita.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (21429 – 6)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.1. Excursão de pista de pouso e decolagem ou de pista de táxi.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (21429 – 15)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.11. Pousos curtos ou longos. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir da validação de especialista.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante validação do time de Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de download dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (21429 – 16)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.12. Pousos duros. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir da validação de especialista.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante validação do time de Maintenance Operations Quality Assurance ("MOQA") ou Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de download dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (21426 – 9)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.2. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, não faz sentido a previsão do termo "potencial". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também deve ser retirado o termo "potencial".

Justificativa:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, não faz sentido a previsão do termo "potencial". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também deve ser retirado o termo "potencial".

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

A incursão de pista potencial é aquela que ocorreria e que não aconteceu devido a medidas corretivas ou devido a outro fator, fortuito ou não. Desse modo, o termo foi mantido.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (21429 – 7)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.2. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também deve ser retirado o termo "potencial".
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, não faz sentido a previsão do termo "potencial".
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. A incursão de pista potencial é aquela que ocorreria e que não aconteceu devido a medidas corretivas ou devido a outro fator, fortuito ou não. Desse modo, o termo foi mantido.
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (21426 – 10)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.3. Incursão na Área de Aproximação Final e de Decolagem (FATO). Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não ficou claro o contexto do evento. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente. 1.1.3.3. Ingresso de Aeronaves não autorizadas em áreas de fases críticas do aeródromo.	
Justificativa: Não ficou claro o contexto do evento. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente. 1.1.3.3. Ingresso de Aeronaves não autorizadas em áreas de fases críticas do aeródromo.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Optou-se por manter o texto conforme foi proposto na consulta pública, visto que o termo “área de aproximação final e de decolagem (<i>final approach and take-off area</i> – FATO) é definido no RBAC nº 01 e o item é análogo ao 1.1.3.2, mas dedicado a helipontos.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 12 (21429 – 8)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.3. Incursão na Área de Aproximação Final e de Decolagem (FATO).

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.1.3.3. Ingresso de Aeronaves não autorizadas em áreas de fases críticas do aerodromo.	
Justificativa: Não ficou claro o contexto do evento. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Optou-se por manter o texto conforme foi proposto na consulta pública, visto que o termo “área de aproximação final e de decolagem (<i>final approach and take-off area</i> – FATO) é definido no RBAC nº 01 e o item é análogo ao 1.1.3.2, mas dedicado a helipontos.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 13 (21426 – 11)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Considera-se decolagem abortada até completar a potência de decolagem e trazer para full stop position. Só é possível apurar mediante abertura de processo investigativo. 1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada após aplicação de potência de decolagem. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item também seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Considera-se decolagem abortada até completar a potência de decolagem e trazer para full stop position. Só é possível apurar mediante abertura de processo investigativo. 1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada após aplicação de potência de decolagem. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item também seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14 (21429 – 9)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada após aplicação de potência de decolagem. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item também seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Considera-se decolagem abortada até completar a potência de decolagem e trazer para full stop position. Só é possível apurar mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Com relação ao item 1.1.3.4, entendemos que acrescentar “após aplicação de potência de decolagem” após “qualquer decolagem abortada” seria adjetivação excessiva, porque se a decolagem se iniciou ao ponto de ser abortada é porque alguma potência de decolagem já teria sido aplicada.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 15 (21429 – 10)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.5. Incapacidade de obter o desempenho requerido ou esperado durante uma decolagem, arremetida ou pouso.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 16 (21429 – 11)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.6. Decolagem, aproximação ou pouso efetivo ou tentativa, com parâmetros de configuração incorretos. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante validação do time de Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de dowload dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 17 (21429 – 12)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.7. Colisão com o solo (strike) da cauda, pá de hélice, ponta de asa ou nacele, durante a decolagem ou o pouso. Tipo de contribuição: Alteração

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 18 (21429 – 13)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.8. Continuação da aproximação sem satisfazer os critérios de aproximação estabilizada definidos pelo operador aéreo. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir da validação de especialista.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante validação do time de Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de download dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 19 (21426 – 4)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.9. Continuação da aproximação por instrumentos abaixo dos mínimos publicados com referências visuais inadequadas. Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Impossível determinar sem ser reporte ou denúncia.	
Justificativa: Impossível determinar sem ser reporte ou denúncia.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 20 (21429 – 14)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.3.9. Continuação da aproximação por instrumentos abaixo dos mínimos publicados com referências visuais inadequadas. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item	
Justificativa: Impossível determinar sem reporte ou denúncia.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 21 (21429 – 17)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.1. Perda de controle. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 22 (21429 – 26)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.10. Desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 23 (21429 – 27)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.11. Desligamento de mais de um motor em voo.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 24 (21429 – 28)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.12. Interpretação errônea pela tripulação, de modos automáticos ou de qualquer outra informação recebida, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 25 (21429 – 29)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.13. Alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.
Justificativa: Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 26 (21426 – 12)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.14. Cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos. Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não ficou claro o contexto do evento.	
Justificativa: Não ficou claro o contexto do evento.	
Resultado da análise: esclarecimento.	
Análise da contribuição: A autora da contribuição não explicitou qual era a dúvida específica, de modo que não foi possível desenvolver uma resposta mencionando contextos.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

No entanto, mediante a análise do item, observa-se que sua origem estava nas seções 121.705 e 135.417 dos RBAC nºs 121 e 135, e as referidas seções contêm ocorrências que são consideradas relativamente menos críticas do que as contidas nas seções 121.703 e 135.415, que foram movidas para a Resolução, e têm prazo diferenciado de reporte, até o 10º dia útil de cada mês, o que, na prática, provê prazo de 12 a 45 dias para o envio, de forma consolidada com todos os eventos que ocorreram no mês anterior, o que difere do modo como deve ser reportado segundo a Resolução de reportes mandatórios, em que o evento deve ser reportado assim que ocorre, um a um, num prazo de até 48 ou 72 horas. Assim, o item 1.1.4.14, assim como os itens 1.2.2.7, 5.1.9 e 5.2.3, foram excluídos na proposta e foram mantidas as seções 121.705 e 135.417 dos RBAC nºs 121 e 135.

Itens alterados na proposta:

Antigos itens 1.1.4.14, 1.2.2.7, 5.1.9 e 5.2.3, que foram excluídos do texto final.

CONTRIBUIÇÃO Nº 27 (21429 – 30)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.14. Cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Esclarecer o contexto.

Justificativa:

Não ficou claro o contexto do evento.

Resultado da análise: esclarecimento.

Análise da contribuição:

A autora da contribuição não explicitou qual era a dúvida específica, de modo que não foi possível desenvolver uma resposta mencionando contextos.

No entanto, mediante a análise do item, observa-se que sua origem estava nas seções 121.705 e 135.417 dos RBAC nºs 121 e 135, e as referidas seções contêm ocorrências que são consideradas relativamente menos críticas do que as contidas nas seções 121.703 e 135.415, que foram movidas para a Resolução, e têm prazo diferenciado de reporte, até o 10º dia útil de cada mês, o que, na prática, provê prazo de 12 a 45 dias para o envio, de forma consolidada com todos os eventos que ocorreram no mês anterior, o que difere do modo como deve ser reportado segundo a Resolução de reportes mandatórios, em que o evento deve ser reportado assim que ocorre, um a um, num prazo de até 48 ou 72 horas. Assim, o item 1.1.4.14, assim como os itens 1.2.2.7, 5.1.9 e 5.2.3, foram excluídos na proposta e foram mantidas as seções 121.705 e 135.417 dos RBAC nºs 121 e 135.

Itens alterados na proposta:

Antigos itens 1.1.4.14, 1.2.2.7, 5.1.9 e 5.2.3, que foram excluídos do texto final.

CONTRIBUIÇÃO Nº 28 (21429 – 18)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Categoria: Operador Aéreo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.2. Atitude indesejada da aeronave excedendo atitude de arfagem normal, ângulo de inclinação ou velocidade imprópria para as condições. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Não ficaram claros os critérios que devem ser utilizados. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 29 (21429 – 19)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.3. Falha em manter a altitude designada. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 30 (21429 – 20)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.4. Ativação de qualquer proteção de envelope de voo, incluindo aviso de stall, stick shaker, stick pusher e proteções automáticas. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante validação do time de Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de download dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31 (21429 – 21)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.5. Desvio não intencional da rota planejada ou designada de duas vezes o nível de desempenho de navegação requerido ou 10 milhas náuticas, o que for menor. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B; B1.2, (m), inciso V. Perda de Required navigation performance("FDM"). Esse item é reportado para manutenção em TLB. MCC. Não é possível determinar pelo FDM. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 32 (21429 – 22)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.6. Superação de limites constantes do manual de voo da aeronave. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.1.1.4.6. Superação de limites constantes do manual de voo da aeronave quando detectado.	
Justificativa: Necessário definir os critérios para reportes para clarificar o item. Essas ocorrências necessitam de validação do time do Maintenance Operations Quality Assurance ("MOQA"). Não é possível atender o prazo de 48 horas.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 33 (21429 – 23)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.7. Operação com altímetro incorretamente regulado. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Altímetro incorretamente regulado é de difícil determinação pelo FOQA. Erros de altimetria somente são possíveis mediante investigação interna. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 34 (21429 – 24)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.8. Ocorrências relacionadas com o sopro de reatores ou com a perturbação de rotores ou hélices que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.	
Justificativa: Esse tipo de reporte chega até a empresa através de reporte da ADM aeroportuária, a informação não chega imediatamente, chegando por vezes até com meses de defasagem.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 35 (21429 – 25)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.4.9. Desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Excluir item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 36 (21426 – 13)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.5.1. Liberação não intencional de carga ou de outros equipamentos transportados externamente. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, também não ficou claro o contexto do evento. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também esclarecer a ocorrência.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, também não ficou claro o contexto do evento. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também esclarecer a ocorrência.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. O autor da contribuição também não especificou o que não ficou claro no requisito. Liberação não intencional significa uma carga ou equipamento que caiu acidentalmente da aeronave e que pode produzir, por exemplo, FO na pista. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 37 (21429 – 31)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.5.1. Liberação não intencional de carga ou de outros equipamentos transportados externamente. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também esclarecer a ocorrência.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, também não ficou claro o contexto do evento.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. O autor da contribuição também não especificou o que não ficou claro no requisito. Liberação não intencional significa uma carga ou equipamento que caiu acidentalmente da aeronave e que pode produzir, por exemplo, FO na pista. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 38 (21429 – 32)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.5.2. Perda de consciência situacional (incluindo a situação dos sistemas, modos e ambiente, desorientação espacial e horizonte temporal). Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 39 (21429 – 33)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.5.3. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 40 (21429 – 34)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.1.5.4. Qualquer ocorrência em que artigos perigosos tenham sido transportados, mas não tenham sido carregados, segregados, separados ou afixados de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenham sido transportados sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exija. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Entretanto, caso a sugestão não seja acolhida, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Se não for excluído, caso não seja revisto o parágrafo único do art. 3º, que o item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Já há previsão para esse reporte (formulário NOAP/NOCLAP) no RBAC 175 (itens 175.381, 175.383 e 175.385), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Além disso, somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º, caput e parágrafo único, e art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 41 (21426 – 16)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação.

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (I). Se o item parar de funcionar (Red flag) não é indicação errônea, é falha, então já é abarcado no item 1.2.1.5 e 1.2.1.7. Falha despachada, item MEL ou falha em voo QRH. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação, exceto quando coberto pelos itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7.";

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (I). Se o item parar de funcionar (Red flag) não é indicação errônea, é falha, então já é abarcado no item 1.2.1.5 e 1.2.1.7. Falha despachada, item MEL ou falha em voo QRH. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação, exceto quando coberto pelos itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7.";

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos e não há necessidade de listar exceções específicas a cada um deles. Um único reporte de uma falha de sistema pode atender, por exemplo, 1.2.1.5 e 1.2.1.10.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 42 (21429 – 42)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação, exceto quando coberto pelos itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7.";

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (I). Se o item parar de funcionar (Red flag) não é indicação errônea, é falha, então já é abarcado no item 1.2.1.5 e 1.2.1.7. Falha despachada, item MEL ou falha em voo QRH.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos e não há necessidade de listar exceções específicas a cada um deles. Um único reporte de uma falha de sistema pode atender, por exemplo, 1.2.1.5 e 1.2.1.10.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 43 (21429 – 43)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.11. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor). Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	
CONTRIBUIÇÃO Nº 44 (21426 – 17)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional).

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Tipo de contribuição: Exclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.2.1,(b) e (o). Não ficou claro se é em caso de PAN PAN ou MAYDAY. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados em caso de PANPAN ou MAYDAY, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional)". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.2.1,(b) e (o). Não ficou claro se é em caso de PAN PAN ou MAYDAY. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados em caso de PANPAN ou MAYDAY, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional)". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos. Entendemos ainda que não é necessário especificar e restringir os casos de mau funcionamento a PAN-PAN ou MAYDAY.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 45 (21429 – 44)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados, por

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

	exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional). Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados em caso de PANPAN ou MAYDAY, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional)". se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.2.1,(b) e (o). Não ficou claro se é em caso de PAN PAN ou MAYDAY. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 46 (21429 – 45)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.13. Uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandados de suas portas, durante o voo. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

<p>Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>
<p>Justificativa: Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>
<p>Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.</p>
<p>Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.</p> <p>Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:</p> <p align="center">“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”</p>
<p>Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 47 (21429 – 35)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo</p>	<p>Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.2. Falha, mau funcionamento ou defeito na estrutura da aeronave que requeira grande ("major") reparo. Tipo de contribuição: Alteração</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	
<p>Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p>Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.</p>	
<p>Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 48 (21429 – 36)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.3. Trincas, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maiores que os máximos aceitáveis pelo fabricante ou pela ANAC.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B2, (d). Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 49 (21429 – 37)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.4. Rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B2, (d). Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 50 (21426 – 14)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.5. Perda de um sistema. Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2, (a). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.5. Perda de um sistema que apresente risco operacional".	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2, (a). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.5. Perda de um sistema que apresente risco operacional".	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Mesmo que seja a perda de um sistema que não apresente risco operacional, uma falha similar poderia ocorrer em um sistema que apresente risco operacional. Deve ser reportado, portanto. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.	
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 51 (21429 – 38)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.5. Perda de um sistema. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.5. Perda de um sistema que apresente risco operacional".	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2, (a). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Mesmo que seja a perda de um sistema que não apresente risco operacional, uma falha similar poderia ocorrer em um sistema que apresente risco operacional. Deve ser reportado, portanto.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 52 (21426 – 15)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (f). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema que apresente risco operacional".

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (f). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema que apresente risco operacional".

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Mesmo que seja a perda de um sistema que não apresente risco operacional, uma falha similar poderia ocorrer em um sistema que apresente risco operacional. Deve ser reportado, portanto.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 53 (21429 – 39)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema que apresente risco operacional".

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (f). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Mesmo que seja a perda de um sistema que não apresente risco operacional, uma falha similar poderia ocorrer em um sistema que apresente risco operacional. Deve ser reportado, portanto.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 54 (21429 – 40)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.8. Vazamento de quaisquer fluidos que tenham resultado em perigo de incêndio ou possibilidade de contaminação de estrutura, sistemas ou equipamentos da aeronave, ou que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (k). Além disso, somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 55 (21429 – 41)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.1.9. Falha, mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível ou de um sistema de alijamento de combustível com consequências para o fornecimento, a distribuição ou fluxo do combustível ou que cause vazamento perigoso durante o voo. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1. Além disso, somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 56 (21429 – 46)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2. Propulsão (incluindo motores, hélices e sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU) Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.2.2. Mau funcionamento ou defeito de propulsão (incluindo motores, hélices e sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU)	
Justificativa: Não está clara qual seria a ocorrência.	
Resultado da análise: esclarecimento.	
Análise da contribuição: O item 1.2.2 é detalhado em seus subitens e se refere a qualquer ocorrência que afete a propulsão ou a APU.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 57 (21429 – 47)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.1. Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de uma hélice, rotor ou grupo motopropulsor.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 58 (21429 – 57)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.10. Remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas ou por mau funcionamento. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 59 (21429 – 48)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.2. Dano ou avaria do rotor principal/de cauda ou da transmissão e/ou de sistemas equivalentes.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 60 (21429 – 49)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.3. Extinção, corte de qualquer motor ou de APU, quando necessário para o voo (por exemplo, em ETOPS (Extended Twin-engine Operations), sob MEL (Minimum Equipment List).

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 61 (21429 – 50)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.4. Desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (flameout). Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir da validação de especialista.	
Justificativa: Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante validação do time de FDM. Devido aos diferentes meios de download dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 62 (21429 – 51)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de embandeiramento de hélice ou na capacidade do sistema de controle de sobre velocidade (disparo) durante o voo. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 63 (21429 – 52)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.8. Avaria ou mau funcionamento de qualquer peça de um motor, grupo motopropulsor, APU ou transmissão e que resulte em uma ou mais das seguintes situações: Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta:	

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 64 (21426 – 18)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.8.1. impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo;
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Necessário classificar se reverso previamente pinado deverá ser considerado e se são ocorrências MEL ou de falha inesperada. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Exclusão do item. Caso não seja excluído, reescrever para "1.2.2.8.1. item MEL e/ou falha inesperada de impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; (caso reverso previamente pinado for considerado, incluir também na descrição do item). Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo."

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Necessário classificar se reverso previamente pinado deverá ser considerado e se são ocorrências MEL ou de falha inesperada. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Exclusão do item. Caso não seja excluído, reescrever para "1.2.2.8.1. item MEL e/ou falha inesperada de impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; (caso reverso previamente pinado for considerado, incluir também na descrição do item). Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo."

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Sobre o item 1.2.2.8.1 (renumerado para 1.2.2.7.1): o texto foi mantido, porém esclarece-se que o reporte mandatório não se aplica aos casos de sistema de reverso despachado inoperante conforme uma MEL aprovada.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 65 (21429 – 53)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.8.1. impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo;

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item. Caso não seja excluído, reescrever para "1.2.2.8.1. item MEL e/ou falha inesperada de impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; (caso reverso previamente pinado for considerado, incluir também na descrição do item)". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo."

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Necessário classificar se reverso previamente pinado deverá ser considerado e se são ocorrências MEL ou de falha inesperada. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos.

Sobre o item 1.2.2.8.1 (renumerado para 1.2.2.7.1): o texto foi mantido, porém esclarece-se que o reporte mandatório não se aplica aos casos de sistema de reverso despachado inoperante conforme uma MEL aprovada.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 66 (21426 – 19)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.8.2. Impossibilidade de controlar a potência, o empuxo ou as rotações;
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Difícil compreensão do item e reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja esclarecido.

Justificativa:

Difícil compreensão do item e reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja esclarecido.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos.

O julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em *safety*. Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 67 (21429 – 54)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Categoria: Operador Aéreo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.8.2. Impossibilidade de controlar a potência, o empuxo ou as rotações; Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja esclarecido.	
Justificativa: Difícil compreensão do item e reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos. É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos. O julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em <i>safety</i> . Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante.	
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 68 (21426 – 5)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.8.3. Falha não contida de componentes/fragmentos. Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Subjetivo / Difícil compreensão do item	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Subjetivo / Difícil compreensão do item	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos.

O julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em *safety*. Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante.

O termo “falha não contida” é ainda um termo de uso consagrado e definido, por exemplo, na *Skybrary* (<https://www.skybrary.aero/articles/uncontained-engine-failure>), como (em tradução livre) “uma falha ‘não contida’ do motor provavelmente será violenta e pode ser muito mais grave porque os fragmentos do motor são lançados em altas velocidades em outras direções, representando um perigo potencial para a estrutura da aeronave pressurizada, para os motores adjacentes, para a integridade do sistema de controle de voo e, possivelmente, diretamente para os ocupantes da aeronave.”.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 69 (21429 – 55)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.8.3. Falha não contida de componentes/fragmentos. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Subjetivo / Difícil compreensão do item	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 70 (21429 – 56)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.2.9. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos durante o voo ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Reporte já previsto no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço). Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 71 (21429 – 58)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.2.3.1. Qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave que ocorra ou seja detectada a qualquer momento, se, na opinião do operador, essa falha, mau funcionamento ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 72 (21429 – 59)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Identificação	
<p>Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo</p>	<p>Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3. INTERAÇÃO COM OS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (ANS) E DE GERENCIAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO Tipo de contribuição: Alteração</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.</p>	
<p>Justificativa: Não ficou claro se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados (nessa caso DECEA)</p>	
<p>Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.</p>	
<p>Análise da contribuição: Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 73 (21426 – 20)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo</p>	<p>Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança. Tipo de contribuição: Esclarecimento</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não ficou claro o conceito de condições de segurança. 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança, por exemplo uma autorização do serviço ATC que gere uma condição insegura para o voo.</p>	
<p>Justificativa: Não ficou claro o conceito de condições de segurança. 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança, por exemplo uma autorização do serviço ATC que gere uma condição insegura para o voo.</p>	
<p>Resultado da análise: esclarecimento.</p>	
<p>Análise da contribuição: Entendemos que o texto é compreensível mesmo sem a exemplificação. Caso necessário, exemplificações adicionais podem ser feitas em norma suplementar. O texto é baseado na referência da EASA “<i>Unsafe ATC (Air Traffic Control) clearance</i>”.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 74 (21429 – 60)
Identificação

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança, por exemplo uma autorização do serviço ATC que gere uma condições insegura para o voo.	
Justificativa: Não ficou claro o conceito de condições de segurança.	
Resultado da análise: esclarecimento.	
Análise da contribuição: Entendemos que o texto é compreensível mesmo sem a exemplificação. Caso necessário, exemplificações adicionais podem ser feitas em norma suplementar. O texto é baseado na referência da EASA “ <i>Unsafe ATC (Air Traffic Control) clearance</i> ”.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 75 (21429 – 68)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.10. Ocorrências relacionadas com a similaridade de indicativos de chamada.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 76 (21426 – 22)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.11. As interferências nas frequências (SMA) ou nos sinais dos sistemas de navegação. Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item não é claro sobre quais interferências seriam graves a ponto de ensejar um reporte mandatório. Exclusão do item ou que seja esclarecido.	
Justificativa: Item não é claro sobre quais interferências seriam graves a ponto de ensejar um reporte mandatório. Exclusão do item ou que seja esclarecido.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Em princípio deve ser reportada qualquer interferência identificada. Caso haja interferências que estejam dentro do padrão de normalidade esperada para a operação, o operador poderá mais tarde solicitar à ANAC que não precise reportá-las, o que poderá ser autorizado mediante análise técnica.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 77 (21429 – 69)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.11. As interferências nas frequências (SMA) ou nos sinais dos sistemas de navegação. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item ou que seja esclarecido.	
Justificativa: Item não é claro sobre quais interferências seriam graves a ponto de ensejar um reporte mandatório.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Em princípio deve ser reportada qualquer interferência identificada. Caso haja interferências que estejam dentro do padrão de normalidade esperada para a operação, o operador poderá mais tarde solicitar à ANAC que não precise reportá-las, o que poderá ser autorizado mediante análise técnica.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 78 (21426 – 6)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.3. Instruções contraditórias de diferentes unidades ATS conduzindo potencialmente à perda de separação. Tipo de contribuição: Exclusão

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Necessário definir como será realizada a definição de perda de separação, pois a aeronave não possui ferramenta para identificação de separação entre aeronaves.
Justificativa: Necessário definir como será realizada a definição de perda de separação, pois a aeronave não possui ferramenta para identificação de separação entre aeronaves.
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.
Análise da contribuição: O foco do requisito são eventuais instruções contraditórias das unidades ATS, visto que podem conduzir à execução de rotas indevidas e que ponham em risco a segurança de voo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 79 (21429 – 61)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.3. Instruções contraditórias de diferentes unidades ATS conduzindo potencialmente à perda de separação. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item.	
Justificativa: Necessário definir como será realizada a definição de perda de separação, pois a aeronave não possui ferramenta para identificação de separação entre aeronaves.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: O foco do requisito são eventuais instruções contraditórias das unidades ATS, visto que podem conduzir à execução de rotas indevidas e que ponham em risco a segurança de voo.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 80 (21429 – 62)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.4. Interpretação errada de comunicações rádio e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 81 (21429 – 63)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.5. Desvio intencional de instrução ATC que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 82 (21429 – 64)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.6. Não observância das distâncias mínimas de separação. Tipo de contribuição: Alteração

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 83 (21426 – 21)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.7. Desvio não intencional da aeronave em relação à autorização emitida pelo Controle de Tráfego Aéreo (ATC). Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B1.2., (m). Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja alterado para: "1.3.7. Desvios inesperados na direção lateral ou vertical da rota planejada que não sejam causados por ações comandadas pelo piloto".	
Justificativa: Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B1.2., (m). Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja alterado para: "1.3.7. Desvios inesperados na direção lateral ou vertical da rota planejada que não sejam causados por ações comandadas pelo piloto".	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O texto foi alterado para "1.3.7. Desvio não intencional da aeronave em relação à rota planejada ou determinada pelo controle de tráfego aéreo (ATC)." Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: "Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução."	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

1.3.7 e art. 6º, parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 84 (21429 – 65)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.7. Desvio não intencional da aeronave em relação à autorização emitida pelo Controle de Tráfego Aéreo (ATC).

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja alterado para: "1.3.7. Desvios inesperados na direção lateral ou vertical da rota planejada que não sejam causados por ações comandadas pelo piloto".

Justificativa:

Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B1.2., (m).

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O texto foi alterado para “1.3.7. Desvio não intencional da aeronave em relação à rota planejada ou determinada pelo controle de tráfego aéreo (ATC).”

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

1.3.7 e art. 6º, parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 85 (21429 – 66)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.8. As ocorrências de LEVEL BUST que aconteceram em situações ou circunstâncias que possam constituir risco para a segurança do voo. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 86 (21429 – 67)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.3.9. Violação do espaço aéreo, incluindo ingresso não autorizado em um espaço aéreo. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 87 (21426 – 23)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN-PAN”).
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Não ficou claro que se ocorrer o cancelamento do PAN-PAN ou MAYDAY, eles ainda deverão ser comunicados. Esse tipo de ocorrência já é notificada ao CENIPA. Não ficou claro se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados Excluído, pois já é feito ao CENIPA ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Se não for excluído, que seja alterado para: 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN PAN”), que não tenha a declaração de emergência cancelada.

Justificativa:

Não ficou claro que se ocorrer o cancelamento do PAN-PAN ou MAYDAY, eles ainda deverão ser comunicados. Esse tipo de ocorrência já é notificada ao CENIPA. Não ficou claro se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados Excluído, pois já é feito ao CENIPA ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Se não for excluído, que seja alterado para: 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN PAN”), que não tenha a declaração de emergência cancelada.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Sobre o item 1.4.1:

Entendemos que o reporte deve ser feito, mesmo que a emergência seja cancelada.

CONTRIBUIÇÃO Nº 88 (21429 – 70)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN-PAN”).
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Excluído, pois já é feito ao CENIPA ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Se não for excluído, que seja alterado para: 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN-PAN”), que não tenha a declaração de emergência cancelada.

Justificativa:

Não ficou claro que se ocorrer o cancelamento do PAN-PAN ou MAYDAY , eles ainda deverão ser comunicados. Esse tipo de ocorrência já é notificada ao CENIPA. Não ficou claro se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Sobre o item 1.4.1:

Entendemos que o reporte deve ser feito, mesmo que a emergência seja cancelada.

CONTRIBUIÇÃO Nº 89 (21426 – 25)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.4.14. Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.

Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Não ficou claro se é somente durante o voo. 1.4.14. Incapacitação durante o voo de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.

Justificativa:

Não ficou claro se é somente durante o voo. 1.4.14. Incapacitação durante o voo de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.

Resultado da análise: esclarecimento.

Análise da contribuição:

É durante o voo ou, no caso de comissários, durante uma escala, nos termos de 121.391(f). Do contrário, o voo ou a escala não poderia nem ter começado. Mas o operador pode reportar caso considere a incapacitação significativa, mesmo não tendo ocorrido durante um voo ou escala, mas que pudesse ter ocorrido durante um voo ou escala.

CONTRIBUIÇÃO Nº 90 (21429 – 72)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.4.14. Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

	Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.4.14. Incapacitação durante o voo de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.	
Justificativa: Não ficou claro se é somente durante o voo.	
Resultado da análise: esclarecimento.	
Análise da contribuição: É durante o voo ou, no caso de comissários, durante uma escala, nos termos de 121.391(f). Do contrário, o voo ou a escala não poderia nem ter começado. Mas o operador pode reportar caso considere a incapacitação significativa, mesmo não tendo ocorrido durante um voo ou escala, mas que pudesse ter ocorrido durante um voo ou escala.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 91 (21426 – 26)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.4.15. Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro. Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não ficou claro se caso haja a identificação de fadiga de forma preventiva se também deverá ser reportado 1.4.15. Ocorrência reativa de fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.	
Justificativa: Não ficou claro se caso haja a identificação de fadiga de forma preventiva se também deverá ser reportado 1.4.15. Ocorrência reativa de fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.	
Resultado da análise: contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Não ficou claro o que seria “fadiga preventiva” e como ela seria detectada. De qualquer forma, o conceito não existe no RBAC nº 117 nem em suas ISs. A ANAC entende que, por princípio, qualquer caso de fadiga deve ser reportado, incluindo os casos de reporte do tripulante nos termos do parágrafo 117.21(b) ou (c) do RBAC nº 117. No entanto, o item foi alterado para “Fadiga de membro da tripulação...”, de modo a evitar interpretações equivocadas de que toda a tripulação precisasse estar fadigada para o item se aplicar. Itens alterados na proposta: 1.4.15.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 92 (21429 – 73)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Categoria: Operador Aéreo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.4.15. Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.4.15. Ocorrência reativa de fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.	
Justificativa: Não ficou claro se caso haja a identificação de fadiga de forma preventiva se também deverá ser reportado	
Resultado da análise: contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Não ficou claro o que seria “fadiga preventiva” e como ela seria detectada. De qualquer forma, o conceito não existe no RBAC nº 117 nem em suas ISs. A ANAC entende que, por princípio, qualquer caso de fadiga deve ser reportado, incluindo os casos de reporte do tripulante nos termos do parágrafo 117.21(b) ou (c) do RBAC nº 117. No entanto, o item foi alterado para “Fadiga de membro da tripulação..”, de modo a evitar interpretações equivocadas de que toda a tripulação precisasse estar fadigada para o item se aplicar. Itens alterados na proposta: 1.4.15.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 93 (21426 – 24)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo. Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Necessário clarificar se é apenas quando realmente ocorreu o acúmulo ou circulação. 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.	
Justificativa: Necessário clarificar se é apenas quando realmente ocorreu o acúmulo ou circulação. 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.	
Resultado da análise: esclarecimento.	
Análise da contribuição: Normalmente deverá ser reportado se o acúmulo ou circulação tiver ocorrido de fato. Mas, se no entender do operador, a falha, mau funcionamento ou defeito tinha potencial de causar acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo, a ocorrência deveria ser reportada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 94 (21429 – 71)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.	
Justificativa: Necessário clarificar se é apenas quando realmente ocorreu o acúmulo ou circulação.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Normalmente deverá ser reportado se o acúmulo ou circulação tiver ocorrido de fato. Mas, se no entender do operador, a falha, mau funcionamento ou defeito tinha potencial de causar acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo, a ocorrência deveria ser reportada.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 95 (21429 – 74)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, com outra aeronave, com o solo ou com um obstáculo, incluindo quase colisão de voo controlado contra o terreno (quase CFIT). Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 96 (21429 – 79)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.10. Evento com granizo que tenha resultado em danos à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 97 (21429 – 80)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.11. Encontro com turbulência forte ou qualquer evento que resulte em ferimentos aos ocupantes ou relativamente ao qual se considere necessária uma inspeção da aeronave.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 98 (21429 – 81)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.12. Encontro com "tesoura de vento" ou tempestade que tenha ou que possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.

Justificativa:

Somente possível através de uso de Flight Data Monitoring ("FDM"), não sendo possível obedecer ao prazo proposto.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 99 (21429 – 82)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.13. Evento de formação de gelo que resulte em dificuldades de controle da aeronave, danos à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.
Justificativa: Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 100 (21429 – 83)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.14. Encontros com cinzas vulcânicas. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: Se uma aeronave voltar com resquício de cinza vulcânica terá que passar por inspeção e manutenção com a equipe de manutenção para apuração, de modo que depende de apuração mediante processo investigativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 101 (21429 – 75)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.2. ACAS RA (Aviso de Resolução do Sistema Anticolisão de Bordo).

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Exclusão do item ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.

Justificativa:

Não ficou claro se os casos de projeção deverão ser reportados e também se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados (nessa caso DECEA).

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

CONTRIBUIÇÃO Nº 102 (21426 – 27)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).

Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não ficou claro se são todos os alertas ou apenas o warning. Somente possível através de uso de FDM, não sendo possível obedecer ao prazo proposto. 1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrados como warning, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).

Justificativa:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Não ficou claro se são todos os alertas ou apenas o warning. Somente possível através de uso de FDM, não sendo possível obedecer ao prazo proposto. 1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrados como warning, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Optou-se por revisar o item para: 1.5.3. *Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrada como "warning", como, por exemplo, um aviso GPWS (sistema de alerta de aproximação com o solo) / TAWS (sistema de percepção e aviso do terreno).*

De fato, um sistema GPWS/TAWS contém alertas do tipo *Caution* e *Warning* e, similar ao caso de TCAS em que apenas se prevê reportes mandatórios para alertas RA (item 1.5.2), faz sentido apenas o reporte dos itens mais críticos.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

1.5.3, art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 103 (21429 – 76)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrados como warning, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).

Justificativa:

Não ficou claro se são todos os alertas ou apenas o warning. Somente possível através de uso de FDM, não sendo possível obedecer ao prazo proposto.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Optou-se por revisar o item para: 1.5.3. *Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrada como "warning", como, por exemplo, um aviso GPWS (sistema de alerta de aproximação com o solo) / TAWS (sistema de percepção e aviso do terreno).*

De fato, um sistema GPWS/TAWS contém alertas do tipo *Caution* e *Warning* e, similar ao caso de TCAS em que apenas se prevê reportes mandatórios para alertas RA (item 1.5.2), faz sentido apenas o reporte dos itens mais críticos.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

1.5.3, art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 104 (21426 – 28)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.6. Evento não previsto de más condições do pavimento da pista.

Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não ficou claro se faz referência a condições ruins de pista ou eventos relacionados a más condições de pista. 1.5.6. Evento não previsto relacionados a más condições do pavimento da pista.

Justificativa:

Não ficou claro se faz referência a condições ruins de pista ou eventos relacionados a más condições de pista. 1.5.6. Evento não previsto relacionados a más condições do pavimento da pista.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Contribuição aceita com pequeno ajuste redacional: “Evento não previsto relacionado à má condição do pavimento da pista”.

Itens alterados na proposta:

1.5.6.

CONTRIBUIÇÃO Nº 105 (21429 – 77)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.6. Evento não previsto de más condições do pavimento da pista.

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

1.5.6. Evento não previsto relacionados a más condições do pavimento da pista.

Justificativa:

Não ficou claro se faz referência a condições ruins de pista ou eventos relacionados a más condições de pista.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.
Análise da contribuição: Contribuição aceita com pequeno ajuste redacional: “Evento não previsto relacionado à má condição do pavimento da pista”.
Itens alterados na proposta: 1.5.6.

CONTRIBUIÇÃO Nº 106 (21426 – 29)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência. Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não ficou claro qual seria o evento. 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência que tenha gerado atitude anormal na aeronave	
Justificativa: Não ficou claro qual seria o evento. 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência que tenha gerado atitude anormal na aeronave	
Resultado da análise: esclarecimento.	
Análise da contribuição: Trata-se de evento de esteira de turbulência significativo o suficiente para ser percebido pela tripulação, e não apenas os que tenham causado atitude anormal na aeronave. O evento pode ter ocorrido, a condição pode não ter ocasionado um evento de atitude anormal, mas havia, no entender do operador, um potencial de que tivesse causado um evento, e por isso deve ser reportado.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 107 (21429 – 78)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência que tenha gerado atitude anormal na aeronave.	
Justificativa: Não ficou claro qual seria o evento.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Trata-se de evento de esteira de turbulência significativo o suficiente para ser percebido pela tripulação, e não apenas os que tenham causado atitude anormal na aeronave. O evento pode ter ocorrido, a condição pode não ter ocasionado um evento de atitude anormal, mas havia, no entender do operador, um potencial de que tivesse causado um evento, e por isso deve ser reportado.

CONTRIBUIÇÃO Nº 108 (21429 – 89)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.11. Derramamentos significativos durante o abastecimento. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.6.11. Derramamentos significativos acima do especificado no manual do fabricante durante o abastecimento	
Justificativa: Necessário definir critérios para ser considerado significativo.	
Resultado da análise: a contribuição foi acatada.	
Análise da contribuição: O texto foi alterado em paralelismo à análise das contribuições nºs 174 e 175 deste Relatório para o item 4.3.2, onde o critério de “significativo” foi especificado. Assim, o texto final ficou: “1.6.10. Derramamento durante o abastecimento, que tenha ultrapassado 1m ² de área ou que tenha produzido interdição da posição.”	
Itens alterados na proposta: 1.6.10 (antigo 1.6.11).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 109 (21426 – 33)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O uso de propileno glicol não é aplicável a todas os operadores aéreos. 1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado, se aplicável.	
Justificativa: O uso de propileno glicol não é aplicável a todas os operadores aéreos. 1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado, se aplicável.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

No caso da ausência de tratamento antigelo/de degelo, é evidente que ele se aplicará apenas onde e quando for requerido o tratamento, não sendo necessário especificar “se aplicável”. Mas no caso do tratamento errado ou inadequado, mesmo que não fosse aplicável, pode acontecer de ser empregado de maneira errônea, equivocada ou inadequada, o que precisaria ser reportado. Desse modo, a contribuição não foi acatada.

CONTRIBUIÇÃO Nº 110 (21429 – 90)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado, se aplicavel.

Justificativa:

O uso de propileno glicol não é aplicável a todas os operadores aéreos.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

No caso da ausência de tratamento antigelo/de degelo, é evidente que ele se aplicará apenas onde e quando for requerido o tratamento, não sendo necessário especificar “se aplicável”. Mas no caso do tratamento errado ou inadequado, mesmo que não fosse aplicável, pode acontecer de ser empregado de maneira errônea, equivocada ou inadequada, o que precisaria ser reportado. Desse modo, a contribuição não foi acatada.

CONTRIBUIÇÃO Nº 111 (21429 – 91)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.17. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 112 (21426 – 30)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi. Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não está claro o momento de incursão. 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi durante o push.	
Justificativa: Não está claro o momento de incursão. 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi durante o push.	
Resultado da análise: esclarecimento.	
Análise da contribuição: É desnecessário especificar “durante o <i>push</i> ”, além de correr-se o risco de se omitir alguma outra situação que não fosse “durante o <i>push</i> ”.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 113 (21429 – 84)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi durante o push.	
Justificativa: Não está claro o momento de incursão.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: É desnecessário especificar “durante o <i>push</i> ”, além de correr-se o risco de se omitir alguma outra situação que não fosse “durante o <i>push</i> ”.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 114 (21426 – 31)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi. Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não está claro o momento de excursão. 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi durante o push.	
Justificativa: Não está claro o momento de excursão. 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi durante o push.	
Resultado da análise: esclarecimento.	
Análise da contribuição: É desnecessário especificar “durante o <i>push</i> ”, além de correr-se o risco de se omitir alguma outra situação que não fosse “durante o <i>push</i> ”.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 115 (21429 – 85)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi durante o push.	
Justificativa: Não está claro o momento de excursão.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: É desnecessário especificar “durante o <i>push</i> ”, além de correr-se o risco de se omitir alguma outra situação que não fosse “durante o <i>push</i> ”.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 116 (21426 – 32)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.4. Contaminação significativa da estrutura, dos sistemas e do equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo, além de ser necessário definir o que seria uma contaminação significativa. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também é necessário esclarecer o item.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo, além de ser necessário definir o que seria uma contaminação significativa. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também é necessário esclarecer o item.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Significativo é tudo aquilo que se afasta do normal da operação. O julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em <i>safety</i> . Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante. O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 117 (21429 – 86)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.4. Contaminação significativa da estrutura, dos sistemas e do equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também é necessário esclarecer o item.	
Justificativa: Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo, além de ser necessário definir o que seria uma contaminação significativa.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Significativo é tudo aquilo que se afasta do normal da operação. O julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em *safety*. Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 118 (21426 – 7)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.8. Arrumação ou proteção incorreta da bagagem, correio ou carga que possa, por qualquer razão, representar um perigo para a aeronave, o seu equipamento ou ocupantes, ou impedir a evacuação de emergência.

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A manutenção da segurança em relação a bagagem, correio ou carga, para garantir que não represente um perigo para a aeronave, na realidade é um processo de gerenciamento contínuo, realizado durante todo o voo e com informações transmitidas aos clientes sempre antes da decolagem e pouso. O item deverá ser excluído, pois se trata de um processo contínuo e transmitido aos clientes.

Justificativa:

A manutenção da segurança em relação a bagagem, correio ou carga, para garantir que não represente um perigo para a aeronave, na realidade é um processo de gerenciamento contínuo, realizado durante todo o voo e com informações transmitidas aos clientes sempre antes da decolagem e pouso. O item deverá ser excluído, pois se trata de um processo contínuo e transmitido aos clientes.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Apesar de a manutenção da segurança em relação à bagagem, correio ou carga, ser um processo de gerenciamento contínuo, pode haver situações anormais e perigosas que precisem ser reportadas.

CONTRIBUIÇÃO Nº 119 (21429 – 87)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.8. Arrumação ou proteção incorreta da bagagem, correio ou carga que possa, por qualquer razão, representar um perigo para a aeronave, o seu equipamento ou ocupantes, ou impedir a evacuação de emergência. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item deverá ser excluído, pois se trata de um processo contínuo e transmitido aos clientes.	
Justificativa: A arrumação ou proteção incorreta da bagagem que possa impedir a evacuação de emergência é um gerenciamento contínuo da cabine de passageiros, transmitido aos clientes antes da decolagem e pouso.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Apesar de a manutenção da segurança em relação à bagagem, correio ou carga, ser um processo de gerenciamento contínuo, pode haver situações anormais e perigosas que precisem ser reportadas.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 120 (21429 – 88)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 1.6.9. Transporte, tentativa de transporte ou movimentação de artigos perigosos e que tenha ou possa ter colocado em perigo a segurança da operação ou conduzido a uma situação de falta de segurança (por exemplo: incidente ou acidente com artigos perigosos, ou a presença de artigos perigosos não declarados ou mal declarados, conforme definido nas seções 175.381, 175.383 do RBAC nº 175). Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. Entretanto, caso a sugestão não seja acolhida, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.	
Justificativa: Já há previsão para esse reporte (formulário NOAP/NOCLAP) no RBAC 175 (itens 175.381, 175.383 e 175.385), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º, caput e parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 121 (21316)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1
Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº ____ DE _____ DE _____ DE _____. LISTA DE OCORRÊNCIAS PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº ____ DE _____ DE _____ DE _____. LISTA DE OCORRÊNCIAS	
Justificativa:	
Numeração do Anexo incorreta. Corrigir a numeração do Anexo.	
Resultado da análise: a contribuição foi acatada.	
Análise da contribuição:	
Conforme proposto.	
Itens alterados na proposta:	
Título do Anexo I	

CONTRIBUIÇÃO Nº 122 (21425)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1
Tipo de contribuição: Outros	
Contribuição	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> A Embraer sugere a correção do texto referente ao Anexo I desta resolução. Texto original: ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº ____ DE _____ DE _____ DE _____. LISTA DE OCORRÊNCIAS Novo texto: ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº ____ DE _____ DE _____ DE _____. LISTA DE OCORRÊNCIAS</p>
<p><u>Justificativa:</u> No título referente ao Anexo I - Lista de Ocorrência localizado na página 2/13, existe um erro tipográfico. A Embraer sugere a correção, pois onde esta escrito ANEXO II, deveria ser ANEXO I.</p>
<p>Resultado da análise: a contribuição foi acatada.</p>
<p>Análise da contribuição: Conforme proposto. Itens alterados na proposta: Título do Anexo I</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 123 (21433)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Alexandre Juliano Bianchi Categoria: Outros</p>	<p>Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1 Tipo de contribuição: Alteração</p>
Contribuição	
<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> A Embraer sugere alterar a palavra “superação” por “violação” no item 1.1.4.6 localizado na página 3/13. Texto original: 1.1.4.6. Superação de limites constantes do manual de voo da aeronave. Novo texto: 1.1.4.6. Violação de limites constantes do manual de voo da aeronave.</p>	
<p><u>Justificativa:</u> A Embraer entende que a palavra superação passa o entendimento de que o limite seria para mais, e, na verdade temos limites cuja violação seria para menos (exemplo: VMC, temperatura mínima de operação).</p>	
<p>Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.</p>	
<p>Análise da contribuição: Com o fim de deixar claro que limites inferiores também seriam aplicáveis, o texto foi alterado para “Superação de limite, inferior ou superior, constante do manual de voo da aeronave”. Itens alterados na proposta: 1.1.4.6</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO N° 124 (21317)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1 Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO I 1.1.1.2. Transporte ou tentativa de transporte de artigos perigosos em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorretos de artigos perigosos, ou ainda a descoberta de artigos perigosos não declarados.	
Justificativa: Já existe uma solicitação mandatória de reporte similar na IS 175-005 como NOAP e NOCLAP. Uma outra comunicação mandatória para a própria ANAC geraria sobrecarga de trabalho tanto para a Agência quanto para os Operadores Aéreos.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 175-005 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.	
Itens alterados na proposta: Art. 6º, caput e parágrafo único.	

CONTRIBUIÇÃO N° 125 (21319)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO I 1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração)	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

ANEXO I 1.1.3.4. Rejeição (Abortiva) de decolagem com alta energia.
Justificativa: Por diversas vezes é necessária interromper a ação de decolagem sem que haja qualquer deslocamento da aeronave por questões técnicas menores e que não afetam a Segurança Operacional. Além disso, e com relação as rejeições de decolagem, operacionalmente entende-se que merecem atenção mandatória aquelas realizadas com alta energia de acordo com o manual de cada fabricante.
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.
Análise da contribuição: Entendemos que acrescentar “com alta energia” após “qualquer decolagem abortada”, ou ainda, após “Rejeição (abortiva) de decolagem” seria adjetivação excessiva, porque se a decolagem iniciou ao ponto de ser abortada é porque quantidade considerável de energia foi aplicada. É mais prudente reportar e explicar o caso, do que deixar de reportar algo que pode ser significativo. Optou-se, portanto, por manter o texto original.

CONTRIBUIÇÃO Nº 126 (21320)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.1.3.5. Incapacidade de obter o desempenho requerido ou esperado durante uma decolagem, arremetida ou pouso. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.1.3.5. Incapacidade de obter o desempenho de performance requerido ou esperado durante uma decolagem, arremetida ou pouso.	
Justificativa: Por desempenho, pode-se entender uma grande variedade de situações. Seria importante delimitar este item de reporte obrigatório como desempenho de performance. Outros itens, como, por exemplo, decolagem com flaps incorretos etc., já estão cobertos em outros pontos da proposta de regulação.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: “Desempenho” é tradução de “performance” e ficaria uma redundância da mesma palavra, mas em línguas diferentes. É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abrangem mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos e não há necessidade de listar exceções específicas a cada um deles.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 127 (21321)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1 Tipo de contribuição: Alteração

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO I 1.1.3.6. Decolagem, aproximação ou pouso efetivo ou tentativa, com parâmetros de configuração incorretos. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) ANEXO I 1.1.3.6. Decolagem, aproximação ou pouso efetivo ou tentativa, com parâmetros de configuração diferentes dos definidos na política operacional do operador aéreo ou manual do fabricante.
Justificativa: Ajuste e alinhamento do texto na tentativa de deixar mais clara a interpretação para o regulado.
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.
Análise da contribuição: A palavra “incorretos” (também utilizada na regulamentação da EASA: “ <i>Actual or attempted take-off, approach or landing with incorrect configuration setting</i> ”) expressa melhor a necessidade do reporte, e representa tudo o que se afaste do que havia sido previsto – o que não é bem abrangido pelo texto proposto na contribuição. Por exemplo, se o piloto configura incorretamente a aeronave (imaginando estar decolando com flap 4, quando na verdade configurou para flap 3), ainda que ambas as configurações sejam previstas como possíveis nos manuais do operador ou do fabricante, se caracteriza uma configuração incorreta.

CONTRIBUIÇÃO Nº 128 (21322)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.1.3.11. Pouso curto ou longo. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.1.3.11. Pouso curto ou longo conforme definido em política operacional de cada operador.	
Justificativa: A definição de pouso curto ou longo não está clara na proposta de regulação e não necessariamente representa um risco à Segurança Operacional. Cada operador tem uma definição específica para esta condição operacional, assim como padrões diferentes para aproximação estabilizada.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Valerá o critério que cada operador tiver definido em seus manuais aprovados para “pouso curto ou longo”, visto que sempre deverá haver algum critério para julgamento.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 129 (21323)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.1.3.12. Pouso duro PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.1.3.12. Fator de carga no pouso que exceda os limites operacionais da aeronave.	
Justificativa: A definição de pouso duro não está clara na proposta de regulação.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Como referência para esta análise, foi utilizada a definição constante de https://www.skybrary.aero/articles/hard-landing , que diz que “ <i>A hard landing, in some regions referred to as a heavy landing, is a landing in which the manufacturer's touchdown limitation, expressed either as a rate of descent or as a 'g' loading value, has been exceeded</i> ”. Desse modo, foi utilizado o texto, acrescido de “pouso duro” entre parênteses: “Pouso no qual a limitação de toque do fabricante, expressa como razão de descida ou como valor de carga ‘g’, foi excedida (pouso duro)”.	
Itens alterados na proposta: 1.1.3.12	

CONTRIBUIÇÃO Nº 130 (21324)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1 Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO I 1.1.4.9. Desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa. 1.1.4.10. Desligamento de motor em voo devido à ingestão de gelo ou de um objeto estranho. 1.1.4.11. Desligamento de mais de um motor em voo. (...) 1.1.4.13. Alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão) Exclusão dos itens como reporte mandatório.	
Justificativa:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Já existe uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(7)(8)(9)(13), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas:

“desligamento de motor em voo devido a um apagamento (flameout)”

“desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou a estrutura causada por uma fonte externa”

“desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho”

“desligamento de mais de um motor em voo”.

“alarme espúrio (falso) de fogo durante o voo”.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 131 (21325)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

1.1.4.14. Cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)

Exclusão do item como item de reporte mandatório.

Justificativa:

Texto de caráter subjetivo, generalista e de difícil mensuração. Devido à dinâmica de adequação diária das malhas das empresas aéreas e considerando o cenário operacional em si, existem diversos fatores rotineiros, não relacionados à Segurança Operacional, que podem gerar a interrupção de um voo, a mudança não prevista da aeronave em rota, a parada não prevista ou desvio de uma rota, causados por dificuldades ou mau funcionamento.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Sem detalhamento das preocupações da autora da contribuição não é possível esclarecer contextos. O texto parece claro ao dizer que se refere a “cada interrupção para um voo”, “mudança não prevista da aeronave em rota”, “parada não prevista ou desvio de uma rota”, cuja causa tenha sido “dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos”. Entendemos que não se deve admitir “dificuldades ou maus funcionamentos” que sejam de “caráter rotineiro” e entendemos que devem ser solucionados e reportados. Observe-se que a simples suspeita de dificuldades ou maus funcionamentos já enseja o reporte, ainda que devido a investigações posteriores se conclua que a suspeita era infundada.

CONTRIBUIÇÃO Nº 132 (21326)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas
Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC
ANEXO I

1.1.5.2. Perda de consciência situacional (incluindo a situação dos sistemas, modos e ambiente, desorientação espacial e horizonte temporal).

1.1.5.3. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)

Exclusão dos itens como reporte mandatório.

Justificativa:

De acordo com a NSCA3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro), já existe previsão para o reporte ao CENIPA de eventos classificados como acidente e incidente grave. Os itens 1.1.5.2 e 1.1.5.3, provavelmente, só serão identificados e evidenciados após um processo de investigação conduzidos pelo CENIPA. Além disso, poderá ocorrer sobreposição de reportes mandatórios para várias autoridades.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Conforme a NSCA3-13, em sua NOTA 4 da seção 1.5.4, "*O Adendo E do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de danos que podem ser considerados exemplos de acidentes aeronáuticos. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo B desta Norma*" (grifo nosso). Na esteira deste entendimento, a NOTA 2 da seção 1.5.22 da mesma NSCA apresenta que "*O Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de situações que podem ser consideradas exemplos de incidentes aeronáuticos graves. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo A desta Norma*" (grifo nosso). Diante do exposto, a publicação da lista de reportes mandatórios publicados pela ANAC não resultará em duplicidade de reportes mandatórios. Adicionalmente, independente de eventual tempestividade de comunicação de alguma ocorrência, será disponibilizado para os operadores e organizações um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

CONTRIBUIÇÃO Nº 133 (21327)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas
Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

<p>TEXTO PROPOSTO PELA ANAC</p> <p>1.1.5.4. Qualquer ocorrência em que artigos perigosos tenham sido transportados, mas não tenham sido carregados, segregados, separados ou afixados de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenham sido transportados sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exija.</p> <p>PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)</p> <p>Exclusão do item como reporte mandatório.</p>
<p>Justificativa:</p> <p>Item já coberto como NOAP (IS 175-005) e pelo Manual de Artigos Perigosos de cada Empresa Aérea aprovado pela ANAC.</p>
<p>Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.</p>
<p>Análise da contribuição:</p> <p>Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:</p> <p>“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”</p> <p>A IS nº 175-005 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.</p>
<p>Itens alterados na proposta:</p> <p>Art. 6º, caput e parágrafo único.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 134 (21427)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p> <p>Categoria: Operador Aéreo</p>	<p>Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.1</p> <p>Tipo de contribuição: Alteração</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Recomenda-se que os itens 1.1.1.2., 1.1.2.2., 1.1.4.5., 1.1.4.9, 1.1.4.10., 1.1.4.11., 1.1.4.13. e 1.1.5.4. sejam excluídos ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.</p> <p>Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados os esclarecidos:</p> <ul style="list-style-type: none">- "1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)."- 1.1.3.2. retirar o termo "potencial".- 1.1.3.3. deve se referir ao ingresso de aeronaves não autorizadas em áreas de fases críticas do aeródromo.- "1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada após aplicação de potência de decolagem"- 1.1.4.14 esclarecer o contexto.- 1.1.5.1. esclarecer a ocorrência. <p>Também se sugere a exclusão do item 1.1.3.9.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.1.1.1., 1.1.2.1., 1.1.3.1, 1.1.3.2., 1.1.3.5., 1.1.3.7., 1.1.4.1, 1.1.4.2., 1.1.4.3., 1.1.4.5., 1.1.4.7., 1.1.4.9., 1.1.4.10, 1.1.4.11., 1.1.4.12., 1.1.4.13., 1.1.5.1., 1.1.5.2., 1.1.5.3. e 1.1.5.4. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Na eventualidade de a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.1.3.6., 1.1.3.8., 1.1.3.11., 1.1.3.12., 1.1.4.4., 1.1.4.6., 1.2.2.4., 1.5.3. e 1.5.12. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir de sua validação por um especialista.

Justificativa:

O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos (“NOAP”), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos (“NOCLAP”), bem como Service Difficulty Report (“SDR”) a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (“CENIPA”) e Departamento de Controle do Espaço Aéreo (“DECEA”), etc.

Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.

Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.

Permitir a previsão dos mesmos reportes e notificações em diversos dispositivos normativos gera instabilidade jurídica sobre sua realização e a forma que ela deve ser realizada, de modo que tais itens devem ser excluídos dessa Resolução.

Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos, pelas razões a seguir:

-1.1.2.2. não ficou claro sobre quando reportar e se estão se referindo ao uso do propileno glicol disponibilizado em aeroporto, bem como se os erros são quanto aos tipos (cores) ou lugares de aplicação.

-1.1.3.2. não faz sentido a previsão do termo "potencial".

-1.1.3.3. Não ficou claro o contexto do evento.

- 1.1.3.4. Considera-se decolagem abortada até completar a potência de decolagem e trazer para full stop position.

- 1.1.4.14 Não ficou claro o contexto do evento

- 1.1.5.1. Não ficou claro o contexto do evento

O item 1.1.3.9. deve ser excluído, pois prevê evento que depende de denúncia para que chegue ao conhecimento do operador aéreo, de sorte que não há como realizar o cumprimento da Resolução, pois o reporte será realizado previamente por outrem

Além disso, ressalta-se que, caso não seja acolhida a sugestão de alteração no art. 3º, parágrafo único, que ao menos os itens mencionados sejam alterados para constar que o início do prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará somente a partir do término do processo investigativo, pois se tratam de ocorrências que necessitam de processo investigativo para sua apuração, sob risco de envio de informações erradas, retrabalho ou imposição de medida preventiva ou sancionatória descabidamente ao operador, em razão da impossibilidade de cumprimento do prazo de 48 horas.

Não só isso, como diversas ocorrências exigem a validação de especialista, como os itens 1.1.3.6., 1.1.3.8., 1.1.3.11., 1.1.3.12., 1.1.4.4., 1.1.4.6., 1.2.2.4., 1.5.3. e 1.5.12., com análise dos times de manutenção, Maintenance Operations Quality Assurance (“MOQA”) ou Flight Data Monitoring (“FDM”), pode demandar mais de 48h somente apenas para que seja feito o levantamento de dados, para posterior análise dos especialistas.

Dessa forma, também se recomenda que, se a sugestão de alteração do parágrafo único do art. 3º não for acolhida, que ao menos o prazo para reporte desses itens se inicie a partir de sua validação por um especialista.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Sobre o item 1.1.2.2:

O item mencionado refere-se a tratamento errado ou inadequado **em geral**. A contribuição pretende incluir um tratamento errado ou inadequado **específico**, ou seja, *referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)*. Assim, caso aceita a contribuição, poderia haver um outro tratamento errado ou inadequado, não abrangido no caso específico, que poderia ocasionar riscos à segurança operacional e que não seria reportado. Desse modo, a contribuição não foi aceita.

Sobre o item 1.1.3.2: foi removido o termo “efetiva ou potencial”. “Potencial” foi removido em acatamento à contribuição e “efetivo” foi removido porque se trataria de uma redundância depois da exclusão de “potencial”. O item 4.1.4 foi alterado conforme. Vide a contribuição nº 167 deste Relatório.

Sobre o item 1.1.3.3: Optou-se por manter o texto conforme foi proposto na consulta pública, visto que o termo “área de aproximação final e de decolagem (final approach and take-off area – FATO) é definido no RBAC nº 01 e o item é análogo ao 1.1.3.2, mas dedicado a helipontos.

Sobre o item 1.1.3.4: entendemos que acrescentar “após aplicação de potência de decolagem” após “qualquer decolagem abortada” seria adjetivação excessiva, porque se a decolagem iniciou ao ponto de ser abortada é porque alguma potência de decolagem já teria sido aplicada.

Sobre 1.1.4.14: a autora da contribuição não explicitou qual era a dúvida específica, de modo que não foi possível desenvolver uma resposta mencionando contextos. No entanto, mediante a análise do item, observa-se que sua origem estava nas seções 121.705 e 135.417 dos RBAC nºs 121 e 135, e as referidas seções contêm ocorrências que são consideradas relativamente menos críticas do que as contidas nas seções 121.703 e 135.415, que foram movidas para a Resolução, e têm prazo diferenciado de reporte, até o 10º dia útil de cada mês, o que, na prática, provê prazo de 12 a 45 dias para o envio, de forma consolidada com todos os eventos que ocorreram no mês anterior, o que difere do modo como deve ser reportado segundo a Resolução de reportes mandatórios, em que o evento deve ser reportado assim que ocorre, um a um, num prazo de até 48 ou 72 horas. Assim, o item 1.1.4.14, assim como os itens 1.2.2.7, 5.1.9 e 5.2.3, foram excluídos na proposta e foram mantidas as seções 121.705 e 135.417 dos RBAC nºs 121 e 135.

Sobre 1.1.5.1: o autor da contribuição não especificou o que não ficou claro no requisito. Liberação não intencional significa uma carga ou equipamento que caiu acidentalmente da aeronave e que pode produzir, por exemplo, FO na pista.

Itens alterados na proposta:

1.1.3.2 e os antigos itens 1.1.4.14, 1.2.2.7, 5.1.9 e 5.2.3, que foram excluídos.

CONTRIBUIÇÃO Nº 135 (21328)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas
Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.2
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

ANEXO I

1.2.1.4. Rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante

(...)

1.2.1.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a aeronave estiver em movimento no solo. (...)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

1.2.1.11. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor). PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão) Exclusão como item de reporte mandatório.
Justificativa: Já existe uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(13)(15)(16), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas: - “componentes do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a avião estiver em movimento no solo” - “trincas, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maiores que os máximos aceitáveis pelo fabricante ou pela ANAC” - “componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor)”.
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 136 (21329)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.2
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.2.2.1. Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de uma hélice, rotor ou grupo motopropulsor. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.2.2.1. Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de uma hélice, rotor ou grupo motopropulsor, exceto quando causado por colisão com fauna.	
Justificativa: Evitar duplicidade com reportes mandatórios determinados pelo CENIPA (Ficha CENIPA 15).	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Conforme a NSCA3-13, em sua NOTA 4 da seção 1.5.4, "O Adendo E do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de danos que podem ser considerados exemplos de acidentes aeronáuticos. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo B desta Norma" (grifo nosso). Na esteira deste entendimento, a NOTA 2 da seção 1.5.22 da mesma NSCA apresenta que "O Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de situações que podem ser	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

consideradas exemplos de incidentes aeronáuticos graves. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo A desta Norma" (grifo nosso). Diante do exposto, a publicação da lista de reportes mandatórios publicados pela ANAC não resultará em duplicidade de reportes mandatórios. Adicionalmente, independente de eventual tempestividade de comunicação de alguma ocorrência, será disponibilizado para os operadores e organizações um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

CONTRIBUIÇÃO Nº 137 (21330)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.2
Tipo de contribuição: Exclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO I 1.2.2.4. Desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (flameout). (...) 1.2.2.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de embandeiramento de hélice ou na capacidade do sistema de controle de sobre velocidade (disparo) durante o voo. (...) 1.2.2.9. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos durante o voo ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão) Exclusão como item de reporte mandatório.	
Justificativa: Já existe uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(4)(6)(10), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas: -“desligamento de motor em voo devido a um apagamento (flameout)” -“um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes” -“um sistema de passo bandeira ou habilidade do sistema controlar sobre velocidade (disparo) em voo”.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”	
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 138 (21331)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.2
Tipo de contribuição: Exclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
TEXTO PROPOSTO PELA ANAC	
1.2.2.10. Remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitas ou por mau funcionamento.	
PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)	
Exclusão como item de reporte mandatório.	
Justificativa:	
A decisão por uma remoção de motor muitas vezes está associada à estratégia preventiva de manutenção e gestão da utilização e vida útil da frota de motores e não necessariamente a um mau funcionamento que gere um evento de segurança operacional. O monitoramento de telemetria dos motores garante aos operadores regulados pelo RBAC 121 a condição de remover um motor antecipadamente a um possível mau funcionamento.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição:	
O texto proposto pela ANAC deixa claro que as situações mencionadas pelo autor da contribuição não estão abrangidas. As manutenções preventivas em geral são previstas, diferentemente das manutenções corretivas, que são sempre reativas, em geral não previstas e em resposta a algum mau funcionamento existente. O texto trata de remoção não prevista, além de deixar claro que a causa da remoção deve ser alguma dificuldade mecânica conhecida ou suspeita, ou um mau funcionamento, e não menciona outros motivos de gestão que poderiam levar à remoção antecipada do motor.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 139 (21428)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Operador Aéreo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.2
Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
Recomenda-se que os itens 1.2.1.2. , 1.2.1.3., 1.2.1.4., 1.2.1.5. , 1.2.1.7., 1.2.1.8., 1.2.1.9., 1.2.1.10., 1.2.1.11 , 1.2.1.12., 1.2.1.13., 1.2.2.1., 1.2.2.2., 1.2.2.3. , 1.2.2.4., 1.2.2.8.1., 1.2.2.8.2. , 1.2.2.8.3., 1.2.2.9. , 1.2.2.10. , 1.2.3.1. sejam excluídos ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.	
Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos:	
-"1.2.1.5. Perda de um sistema que apresente risco operacional".	
-"1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema que apresente risco operacional".	
-"1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação, exceto quando coberto pelos itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7."	
-"1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados em caso de PANPAN ou MAYDAY, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional)".	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

"1.2.2.8.1. item MEL e/ou falha inesperada de impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; (caso reverso previamente pinado for considerado, incluir também na descrição do item)".

- 1.2.2.8.2 solicita-se esclarecimento.

Também se sugere a exclusão do item 1.2.2.8.3.

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.2.1.2., 1.2.1.3., 1.2.1.4., 1.2.1.8., 1.2.1.9., 1.2.1.11., 1.2.1.12., 1.2.1.13., 1.2.2.1., 1.2.2.2., 1.2.2.3., 1.2.2.6., 1.2.2.8, 1.2.2.8.1., 1.2.2.9., 1.2.2.10. e 1.2.3.1. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Na eventualidade de a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que o item 1.2.2.4 .seja alterado para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir de sua validação por um especialista.

Justificativa:

O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos (“NOAP”), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos (“NOCLAP”), bem como Service Difficulty Report (“SDR”) a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (“CENIPA”) e Departamento de Controle do Espaço Aéreo (“DECEA”), etc.

Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.

Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.

Permitir a previsão dos mesmos reportes e notificações em diversos dispositivos normativos gera instabilidade jurídica sobre sua realização e a forma que ela deve ser realizada, de modo que tais itens devem ser excluídos dessa Resolução.

Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos, pelas razões a seguir:

-1.2.1.5. é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional.

-1.2.1.7., é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional.

-1.2.1.10. Se o item parar de funcionar (Red flag) não é indicação errônea, é falha, então já é abarcado no item 1.2.1.5 e 1.2.1.7. Falha despachada, item MEL ou falha em voo QRH

-1.2.1.12. Não ficou claro se é em caso de PAN PAN ou MAYDAY.

-1.2.2.8.1. necessário classificar se reverso previamente pinado deverá ser considerado e se são ocorrências MEL ou de falha inesperada.

- 1.2.2.8.2 difícil compreensão do item.

O item 1.2.2.4. deve ser excluído, e é subjetivo.

Além disso, ressalta-se que, caso não seja acolhida a sugestão de alteração no art. 3º, parágrafo único, que ao menos os itens mencionados sejam alterados para constar que o início do prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará somente a partir do término do processo investigativo, pois se tratam de ocorrências que necessitam de processo investigativo para sua apuração, sob risco de envio de informações erradas, retrabalho ou imposição de medida preventiva ou sancionatória descabidamente ao operador, em razão da impossibilidade de cumprimento do prazo de 48 horas.

Não só isso, como diversas ocorrências exigem a validação de especialista, como o item 1.2.2.4., com análise do time de Flight Data Monitoring (“FDM”), pode demandar mais de 48h somente apenas para que seja feito o levantamento de dados, para posterior análise dos especialistas.

Dessa forma, também se recomenda que, se a sugestão de alteração do parágrafo único do art. 3º não for acolhida, que ao menos o prazo para reporte desse item se inicie a partir de sua validação por um especialista.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos.

Sobre os itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7: mesmo que seja a perda de um sistema que não apresente risco operacional, uma falha similar poderia ocorrer em um sistema que apresente risco operacional. Deve ser reportado, portanto.

Sobre o item 1.2.1.10: é possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos e não há necessidade de listar exceções específicas a cada um deles. Um único reporte de uma falha de sistema pode atender, por exemplo, 1.2.1.5 e 1.2.1.10.

Sobre o item 1.2.1.12: entendemos que não é necessário especificar e restringir os casos de mau funcionamento a PAN-PAN ou MAYDAY.

Sobre 1.2.2.8.1 (renumerado para 1.2.2.7.1): o texto foi mantido, porém esclarece-se que o reporte mandatório não se aplica aos casos de sistema de reverso despachado inoperante conforme uma MEL aprovada.

Sobre os itens 1.2.2.8.2 e 1.2.2.8.3 (renumerados para 1.2.2.7.2 e 1.2.2.7.3): o julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em *safety*. Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 140 (21429)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.3

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Recomenda-se que os itens 1.3. e 1.3.7. sejam excluídos ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.

Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos:

-1.3.1. detalhar o que determinaria a falta de condição de segurança.

-"1.3.7. Desvios inesperados na direção lateral ou vertical da rota planejada que não sejam causados por ações comandadas pelo piloto".

-1.3.11 solicita-se esclarecimento.

Também se sugere a exclusão do item 1.3.3.

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.3.4., 1.3.5., 1.3.6., 1.3.8., 1.3.9. e 1.3.10. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.

Justificativa:

O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos ("NOAP"), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos ("NOCLAP"), bem como Service Difficulty Report ("SDR") a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos ("CENIPA") e Departamento de Controle do Espaço Aéreo ("DECEA"), etc.

Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.

Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.

Permitir a previsão dos mesmos reportes e notificações em diversos dispositivos normativos gera instabilidade jurídica sobre sua realização e a forma que ela deve ser realizada, de modo que tais itens devem ser excluídos dessa Resolução.

Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos, pelas razões a seguir:

-1.3.1. o conceito de segurança precisa ser melhor definido.

-1.3.7. precisa ser melhor definido.

-1.3.11 item não é claro sobre quais interferências seriam graves a ponto de ensejar um reporte mandatório.

O item 1.3.3. precisa ser excluído, porque é necessário definir como será realizada a definição de perda de separação, pois a aeronave não possui ferramenta para identificação de separação entre aeronaves.

Além disso, ressalta-se que, caso não seja acolhida a sugestão de alteração no art. 3º, parágrafo único, que ao menos os itens mencionados sejam alterados para constar que o início do prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará somente a partir do término do processo investigativo, pois se tratam de ocorrências que necessitam de processo investigativo para sua apuração, sob risco de envio de informações erradas, retrabalho ou imposição de medida preventiva ou sancionatória descabidamente ao operador, em razão da impossibilidade de cumprimento do prazo de 48 horas.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Sobre o item 1.3.1: uma autorização ATC equivocada e que produza ou possa ter produzido uma condição operacional insegura seria um exemplo de aplicação deste item. O texto parece ser compreensível sem necessidade de maiores exemplificações e, caso necessário, exemplificações adicionais podem ser feitas em norma suplementar.

Sobre o item 1.3.7: em acatamento parcial a outra contribuição neste relatório, o texto foi alterado para “desvio não intencional da aeronave em relação à rota planejada ou determinada pelo controle de tráfego aéreo (ATC)”. Foi incluído também a “rota planejada”, visto que nem todas as operações são controladas diretamente por ATC. O texto parece claro ao informar o que ele pretende, que são situações em que o piloto acreditava estar seguindo determinada rota e na verdade estava em outra diferente.

Sobre o item 1.3.11: em princípio deve ser reportada qualquer interferência identificada. Caso haja interferências que estejam dentro do padrão de normalidade esperada para a operação, o operador poderá mais tarde solicitar à ANAC que não precise reportá-las, o que poderá ser autorizado mediante análise técnica.

Sobre o item 1.3.3: o foco do requisito são eventuais instruções contraditórias das unidades ATS, visto que podem conduzir à execução de rotas indevidas e que ponham em risco a segurança de voo. A perda de separação pode nem ter ocorrido no caso concreto, mas a instrução contraditória tinha potencial de ocasionar a perda da separação. Desse modo, entendemos que o item deve permanecer na norma.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 141 (21332)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas
Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.4
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

ANEXO I

1.4.3. Fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente.

1.4.4. Fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado. (...)

1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.

(...)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

1.4.10. Falha, mau funcionamento ou defeito em sistemas de evacuação de emergência ou componentes, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação para evacuação encontrados defeituosos ou que falharem em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)

Exclusão como item de reporte mandatório.

Justificativa:

Já existe uma solicitação mandatória de reporte similar no RBAC 121.703(a)(1)(2)(5)(17), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas:

“fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente”

“fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado”

“um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine da tripulação ou dos passageiros durante o voo”

“sistemas de evacuação de emergência ou componentes, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação para evacuação de emergência dos passageiros, ou equipamentos de evacuação encontrados defeituosos ou que falharem em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas”.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

É possível que haja falhas, defeitos, maus funcionamentos que abranjam mais de um item de reporte, de modo que um único reporte pode abranger a ambos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 142 (21333)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo I - 1.4

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

1.4.7. Incapacidade da tripulação de voo ou de cabine de aplicar o procedimento não normal ou de emergência correto para lidar com uma emergência.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.4.7. Qualquer situação que implique na incapacidade da tripulação de voo ou de cabine de aplicar o procedimento não normal ou de emergência correto para lidar com uma emergência.
Justificativa: Na forma como está descrito, o item 1.4.7 leva a entender que deveriam ser reportadas apenas situações de incapacitação física dos tripulantes que afetem a aplicação de procedimento não normal ou de emergência. A redação do item deveria considerar qualquer situação que não permita a correta aplicação de tais procedimentos por parte da tripulação.
Resultado da análise: a contribuição foi acatada.
Análise da contribuição: Conforme foi proposto pelo autor da contribuição.
Itens alterados na proposta: 1.4.7

CONTRIBUIÇÃO Nº 143 (21334)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.4
Tipo de contribuição: Exclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.4.15. Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão) Exclusão como item de reporte mandatório.	
Justificativa: Item de avaliação subjetiva e que já está coberto nos limites do RBAC 117. Qualquer situação que dê ampliação aos limites estabelecidos no RBAC 117 já é item de notificação obrigatória do operador aéreo à ANAC.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: A ANAC entende que, por princípio, qualquer caso de fadiga deve ser reportado, incluindo os casos de reporte do tripulante nos termos do parágrafo 117.21(b) ou (c) do RBAC nº 117. No entanto, o item foi alterado para “Fadiga de membro da tripulação...”, de modo a evitar interpretações equivocadas de que toda a tripulação precisasse estar fadigada para o item se aplicar. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Itens alterados na proposta:
Art. 6º, caput e parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 144 (21335)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.4

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

1.5.4. Colisão com animais, incluindo com aves.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)

Exclusão como item de reporte mandatório.

Justificativa:

Em duplicidade com reportes da ficha CENIPA 15 ou coordenação entre autoridades da ANAC e CENIPA para que seja realizado apenas um único reporte.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Conforme a NSCA3-13, em sua NOTA 4 da seção 1.5.4, "*O Adendo E do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de danos que podem ser considerados exemplos de acidentes aeronáuticos. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo B desta Norma*" (grifo nosso). Na esteira deste entendimento, a NOTA 2 da seção 1.5.22 da mesma NSCA apresenta que "*O Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de situações que podem ser consideradas exemplos de incidentes aeronáuticos graves. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo A desta Norma*" (grifo nosso). Diante do exposto, a publicação da lista de reportes mandatórios publicados pela ANAC não resultará em duplicidade de reportes mandatórios. Adicionalmente, independente de eventual tempestividade de comunicação de alguma ocorrência, será disponibilizado para os operadores e organizações um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

CONTRIBUIÇÃO Nº 145 (21430)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.4

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Recomenda-se que o item 1.4.1 seja excluído ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.

Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos:

- "1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado "MAYDAY" ou "PAN-PAN"), que não tenha a declaração de emergência cancelada."

- "1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo."

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

-1.4.14. Incapacitação durante o voo de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes."

-1.4.15. Ocorrência reativa de fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro."

Justificativa:

O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos ("NOAP"), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos ("NOCLAP"), bem como Service Difficulty Report ("SDR") a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos ("CENIPA") e Departamento de Controle do Espaço Aéreo ("DECEA"), etc.

Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.

Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.

Permitir a previsão dos mesmos reportes e notificações em diversos dispositivos normativos gera instabilidade jurídica sobre sua realização e a forma que ela deve ser realizada, de modo que tais itens devem ser excluídos dessa Resolução.

Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos, pelas razões a seguir:

-1.4.1. Não ficou claro que se ocorrer o cancelamento do PAN-PAN ou MAYDAY, eles ainda deverão ser comunicados.

-1.4.6. Necessário clarificar se é apenas quando realmente ocorreu o acúmulo ou circulação.

-1.4.14. Não ficou claro se é somente durante o voo.

-1.4.15. Não ficou claro se caso for identificada fadiga de forma preventiva também deverá ser reportado.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

"Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução."

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Sobre o item 1.4.1: entendemos que o reporte deve ser feito, mesmo que a emergência seja cancelada.

Sobre o item 1.4.6: normalmente deverá ser reportado se o acúmulo ou circulação tiver ocorrido de fato. Mas não é necessário que tenha ocorrido. Se, no entender do operador, a falha, mau funcionamento ou defeito tinha potencial de causar acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo, a ocorrência deve ser reportada.

Sobre o 1.4.14: é durante o voo ou, no caso de comissários, durante uma escala, nos termos de 121.391(f). Do contrário, o voo ou a escala não poderia nem ter começado. Mas o operador deve reportar caso considere a incapacitação significativa, mesmo não tendo ocorrido durante um voo ou escala, mas que pudesse ter ocorrido durante um voo ou escala.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Sobre o 1.4.15: Não ficou claro o que seria “fadiga preventiva” e como ela seria detectada. De qualquer forma, o conceito não existe no RBAC nº 117 nem em suas ISs. O item fala da fadiga que de fato ocorreu e a ANAC entende que, por princípio, qualquer caso de fadiga deve ser reportado, incluindo os casos de reporte do tripulante nos termos do parágrafo 117.21(b) ou (c) do RBAC nº 117. No entanto, o item foi alterado para “Fadiga de membro da tripulação...”, de modo a evitar interpretações equivocadas de que toda a tripulação precisasse estar fadigada para o item se aplicar.

Itens alterados na proposta:

1.4.15 e art. 6º, parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 146 (21336)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.5

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

1.5.11. Encontro com turbulência forte ou qualquer evento que resulte em ferimentos aos ocupantes ou relativamente ao qual se considere necessária uma inspeção da aeronave.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão / Alteração)

Exclusão do item ou revisão do texto para o seguinte: Encontro com turbulência forte que, por procedimento específico do fabricante, seja necessária uma inspeção da aeronave ou que resulte em ferimentos aos ocupantes da aeronave que caracterizem a classificação do evento como acidente aeronáutico.

Justificativa:

Eventos como este já são de notificação obrigatória ao órgão responsável pela investigação de acidentes aeronáuticos (CENIPA) de acordo com a NSCA 3-13 e com o Anexo 13 da ICAO, que classifica como acidente aeronáutico qualquer fratura aos ocupantes com exceção àqueles causados aos dedos dos pés, das mãos e nariz. É possível que haja reporte em duplicidade para diferentes autoridades. Caso se opte pela manutenção do item, sugere-se ajustar o texto para a necessidade de reporte à Agência somente de eventos de turbulência forte que requeiram inspeção por manual do fabricante, uma vez que os cenários de turbulência forte são eventos com certa recorrência na rotina operacional e, na maioria das vezes, não requer qualquer tipo de inspeção, e tampouco resulta em ferimentos aos ocupantes das aeronaves.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Conforme a NSCA3-13, em sua NOTA 4 da seção 1.5.4, "*O Adendo E do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de danos que podem ser considerados exemplos de acidentes aeronáuticos. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo B desta Norma*" (grifo nosso). Na esteira deste entendimento, a NOTA 2 da seção 1.5.22 da mesma NSCA apresenta que "*O Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de situações que podem ser consideradas exemplos de incidentes aeronáuticos graves. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo A desta Norma*" (grifo nosso). Diante do exposto, a publicação da lista de reportes mandatórios publicados pela ANAC não resultará em duplicidade de reportes mandatórios. Adicionalmente, independente de eventual tempestividade de comunicação de alguma ocorrência, será disponibilizado para os operadores e organizações um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

CONTRIBUIÇÃO Nº 147 (21431)

Identificação

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.5 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Recomenda-se que os itens 1.5.2. e 1.5.13. sejam excluídos ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos: -1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrados como warning, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno)." -1.5.6. Evento não previsto relacionados a más condições do pavimento da pista." -1.5.7. Eventos de esteira de turbulência que tenha gerado atitude anormal na aeronave." Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.5.1., 1.5.10., 1.5.11., 1.5.13. e 1.5.14. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo. Na eventualidade de a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.5.3. e 1.5.12., sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir de sua validação por um especialista.	
Justificativa: O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos (“NOAP”), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos (“NOCLAP”), bem como Service Difficulty Report (“SDR”) a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (“CENIPA”) e Departamento de Controle do Espaço Aéreo (“DECEA”), etc. Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados. Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta. Permitir a previsão dos mesmos reportes e notificações em diversos dispositivos normativos gera instabilidade jurídica sobre sua realização e a forma que ela deve ser realizada, de modo que tais itens devem ser excluídos dessa Resolução. Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos, pelas razões a seguir: -1.5.3. Não ficou claro se são todos os alertas ou apenas o warning. -1.5.6. Não ficou claro se faz referência a condições ruins de pista ou eventos relacionados a más condições de pista. -1.5.7. Não ficou claro qual seria o evento. Além disso, ressalta-se que, caso não seja acolhida a sugestão de alteração no art. 3º, parágrafo único, que ao menos os itens mencionados sejam alterados para constar que o início do prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará somente a partir do término do processo investigativo, pois se tratam de ocorrências que necessitam de processo investigativo para sua apuração, sob risco de envio de informações erradas, retrabalho ou imposição de medida preventiva ou sancionatória descabidamente ao operador, em razão da impossibilidade de cumprimento do prazo de 48 horas. Não só isso, como diversas ocorrências exigem a validação de especialista, como os itens 1.5.3. e 1.5.12., com análise do time de Flight Data Monitoring (“FDM”), pode demandar mais de 48h somente apenas para que seja feito o levantamento de dados, para posterior análise dos especialistas. Dessa forma, também se recomenda que, se a sugestão de alteração do parágrafo único do art. 3º não for acolhida, que ao menos o prazo para reporte desse item se inicie a partir de sua validação por um especialista.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Sobre o item 1.5.3: optou-se por revisar o item para: 1.5.3. *Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrada como "warning", como, por exemplo, um aviso GPWS (sistema de alerta de aproximação com o solo) / TAWS (sistema de percepção e aviso do terreno).* De fato, um sistema GPWS/TAWS contém alertas do tipo *Caution* e *Warning* e, similar ao caso de TCAS em que apenas se prevê reportes mandatórios para alertas RA (item 1.5.2), faz sentido apenas o reporte dos itens mais críticos.

Sobre o item 1.5.6: contribuição aceita com pequeno ajuste redacional: “Evento não previsto relacionado à má condição do pavimento da pista”.

Sobre o item 1.5.7: trata-se de evento de esteira de turbulência significativo o suficiente para ser percebido pela tripulação, e não apenas os que tenham causado atitude anormal na aeronave. O evento pode ter ocorrido, a condição pode não ter ocasionado um evento de atitude anormal, mas havia, no entender do operador, um potencial de que tivesse causado um evento, e por isso deve ser reportado.

Itens alterados na proposta:

1.5.3, 1.5.6, art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 148 (21318)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.6
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC
ANEXO I

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

1.6.9. Transporte, tentativa de transporte ou movimentação de artigos perigosos e que tenha ou possa ter colocado em perigo a segurança da operação ou conduzido a uma situação de falta de segurança (por exemplo: incidente ou acidente com artigos perigosos, ou a presença de artigos perigosos não declarados ou mal declarados, conforme definido nas seções 175.381, 175.383 do RBAC nº 175).
Justificativa: Já existe uma solicitação mandatória de reporte similar na IS 175-005 como NOAP e NOCLAP. Uma outra comunicação mandatória para a própria ANAC geraria sobrecarga de trabalho tanto para a Agência quanto para os Operadores Aéreos.
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 175-005 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.
Itens alterados na proposta: Art. 6º, caput e parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 149 (21421)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.6 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão textual do termo "parqueamento" no subitem 1.6.5, da seguinte forma: "1.6.5. Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de pushback, power-back, taxiamento ou parqueamento."	
Justificativa: Adequação textual, abrangendo o procedimento de parqueamento, como passível de interferências de veículos, equipamentos ou pessoas durante as manobras de aeronaves.	
Resultado da análise: a contribuição foi acatada.	
Análise da contribuição: Conforme proposto.	
Itens alterados na proposta: 1.6.5	

CONTRIBUIÇÃO Nº 150 (21422)
Identificação

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.6 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão textual de novo subitem 1.6.xx: "Avaria, mau funcionamento ou defeito dos equipamentos rebocáveis, utilizados para assistência no solo, por exemplo: Prancha rebocável, Dolly rebocável, Escada rebocável, dentre outros."	
Justificativa: Inclusão de equipamentos rebocáveis, como passíveis de envolvimento em ocorrências durante as operações.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: O item proposto já se encontra contemplado em 1.6.15, quando houver dano causado à aeronave. Entende-se que, se a dificuldade for somente de prestação de serviço, sem prejuízo à segurança operacional, não deveria ser abrangido pela Resolução.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 151 (21432)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 1.6 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Recomenda-se que o item 1.6.9. seja excluído ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Caso não seja aceita a proposta de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos: -"1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi durante o push". -"1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi durante o push". -1.6.4. solicita-se esclarecimento. -"1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado, se aplicável." Também se sugere a exclusão do item 1.6.8. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.6.4. e 1.6.17. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
Justificativa: O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos ("NOAP"), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos ("NOCLAP"), bem como Service Difficulty Report ("SDR") a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos ("CENIPA") e Departamento de Controle do Espaço Aéreo ("DECEA"), etc. Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.

Permitir a previsão dos mesmos reportes e notificações em diversos dispositivos normativos gera instabilidade jurídica sobre sua realização e a forma que ela deve ser realizada, de modo que tais itens devem ser excluídos dessa Resolução.

Caso não seja aceita a proposta de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos, pelas razões a seguir:

-1.6.2. Não está claro o momento de incursão.

-1.6.3. Não está claro o momento de excursão.

-1.6.4. É necessário definir o que seria uma contaminação significativa.

-1.6.15. O uso de propileno glicol não é aplicável a todas os operadores aéreos.

O item 1.6.8. deve ser excluído, porque a manutenção da segurança em relação a bagagem, correio ou carga, para garantir que não represente um perigo para a aeronave, na realidade é um processo de gerenciamento contínuo, realizado durante todo o voo e com informações transmitidas aos clientes sempre antes da decolagem e pouso.

Além disso, ressalta-se que, caso não seja acolhida a sugestão de alteração no art. 3º, parágrafo único, que ao menos os itens mencionados sejam alterados para constar que o início do prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará somente a partir do término do processo investigativo, pois se tratam de ocorrências que necessitam de processo investigativo para sua apuração, sob risco de envio de informações erradas, retrabalho ou imposição de medida preventiva ou sancionatória descabidamente ao operador, em razão da impossibilidade de cumprimento do prazo de 48 horas.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Com relação aos itens 1.6.2 e 1.6.3: é desnecessário especificar “durante o *push*”, além de correr-se o risco de se omitir alguma outra situação que não fosse “durante o *push*”.

Com relação ao item 1.6.4: significativo é tudo aquilo que se afasta do normal da operação. O julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em *safety*. Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Sobre o item 1.6.8: apesar de a manutenção da segurança em relação à bagagem, correio ou carga, ser um processo de gerenciamento contínuo, pode haver situações anormais e perigosas que precisem ser reportadas.

Com relação ao item 1.6.15: no caso da ausência de tratamento, é evidente que ele se aplicará apenas onde e quando for requerido o tratamento, não sendo necessário especificar “se aplicável”. Mas no caso do tratamento errado ou inadequado, mesmo quando não for aplicável, pode acontecer de ser empregado de maneira errônea, equivocada ou inadequada, o que precisaria ser reportado. Desse modo, a contribuição não foi acatada.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, e art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 152 (21338)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.1
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
Exclusão do item 3.1. Danos estruturais importantes (por exemplo: trincas, deformação permanente, delaminação, descolamento, combustão, desgaste excessivo ou corrosão) detectados durante as operações de manutenção da aeronave ou de um componente.	
Justificativa:	
Apoia-se a criação de um novo sistema de reportes, mas deixa-se claro que a grande maioria, pelo menos para a área de Manutenção, já tem previsão na IS 00-001B (Sistema de Dificuldades em Serviço). Acredita-se ser mais efetivo à Agência acessar os dados onde os relatórios de dificuldade em serviço são armazenados ao invés de solicitar às empresas aéreas um segundo reporte sobre o mesmo assunto, além do reporte previsto na referida IS.	
Além disso, nos preocupa as palavras que podem gerar interpretações dúbias como “importante”, “grave”, “significativo”, etc.. Considerando que o que pode ser significativo para uma pessoa pode não ser para outra (a menos que existam critérios claros de julgamento) e considerando também que o não reporte desses eventos pode gerar multas para as empresas (conforme Anexo 2 da proposta), entende-se que essa ausência de critério claro de classificação expõe as empresas aéreas a sanções que podem decorrer de interpretações de criticidade por parte do servidor da ANAC e que sejam diferentes da considerada pelas empresas.	
Nesse item, especificamente, já existe reporte similar já previsto no item B.2(d) da IS 00-001B:	
(d) Qualquer dano ou deterioração como fraturas, trincas, corrosão, delaminação e descolamentos; resultante de qualquer causa como flutter, perda de rigidez ou falha estrutural nos seguintes elementos: I- Estrutura primária ou um elemento estrutural principal (Principal Structure Element – PSE), conforme definido no manual de reparos do fabricante, onde este dano ou deterioração exceder os limites estabelecidos no manual de reparos aprovado do fabricante que requeira um reparo, substituição parcial ou completa; II- Estrutura secundária que possa colocar em risco a segurança de voo; III- Motores, hélices ou o sistema de rotores de uma aeronave de asas rotativas;	
Existe ainda uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(14), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas:	
“estrutura da aeronave que requeira grande (major) reparo”.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

O uso das adjetivações “importante”, “excessivo”, dentre outras, visa não deixar o requisito mais restritivo do que ele precisa ser e obrigar o operador a reportar coisas insignificantes. O julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em *safety*. Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 153 (21346)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.10

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item 3.10. Qualquer defeito em uma peça essencial com vida limitada e que conduza à sua retirada antes do término do tempo de vida previsto.

Justificativa:

- Reporte similar já previsto no item B.2(c) da IS 00-001B:

(c) Qualquer defeito em componentes com vida controlada ocasionando sua troca antes de completar sua vida em serviço;

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 154 (21347)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.11 Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 3.11. Utilização de produtos, componentes ou materiais de origem desconhecida ou suspeita, ou de componentes essenciais não aeronavegáveis.	
Justificativa: - Reporte similar já previsto no item B.2(h) da IS 00-001B: (h) Produtos, partes e equipamentos de origem suspeita ou desconhecida;	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.	
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 155 (21348)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.12 Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 3.12. Utilização de dados ou procedimentos de manutenção enganosos, incorretos ou insuficientes e que possam conduzir a erros graves de manutenção, incluindo dificuldades de linguagem.	
Justificativa: - Reporte similar já previsto no item B.2(j) da IS 00-001B: (j) Procedimentos ou dados de manutenção insuficientes, incorretos ou duvidosos; que possam ocasionar erros de manutenção;	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 156 (21349)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.14 Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 3.14. Liberação de uma aeronave após manutenção, com não conformidade que coloque em perigo a segurança do voo.	
Justificativa: Entende-se que não se trata de uma comunicação de segurança, mas de uma denúncia, porque em tese a empresa que liberou a aeronave em tal condição seria por negligência ou má fé.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: Tais coisas podem acontecer também de modo não intencional, ainda que negligente, e por isso deve ser reportado.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 157 (21350)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.15 Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecimento do item 3.15. Danos graves causados a uma aeronave durante as atividades de manutenção devido à manutenção incorreta ou utilização de equipamento de solo inadequado ou fora de serviço e que obriguem a serviços adicionais de manutenção	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Justificativa: - Não previsto diretamente na IS 00-001B. - Melhor definição do que vem a ser dano “grave”.
Resultado da análise: esclarecimento.
Análise da contribuição: O uso das adjetivações “importante”, “excessivo”, “grave”, dentre outras, visa não deixar o requisito mais restritivo do que ele precisa ser e obrigar o operador a reportar coisas insignificantes. O julgamento será do operador e, ainda que exista uma zona de dúvida se é necessário reportar ou não, há situações em que claramente é necessário reportar, porque afetam a segurança operacional, e outras que não têm qualquer impacto em <i>safety</i> . Com relação à zona duvidosa, o mais prudente é reportar, porque é melhor correr o risco de reportar algo que depois se conclua que não era importante do que deixar de reportar algo que poderia ser importante.

CONTRIBUIÇÃO Nº 158 (21351)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.16
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 3.16. Ocorrências relacionadas com combustão, fusão, fumaça, formação de centelha, sobreaquecimento ou incêndio.	
Justificativa: - Reporte similar já previsto no item B.1.5(c) da IS 00-001B: (c) Fogo, explosão, fumaça ou liberação de gases tóxicos ou nocivos;	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.	
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 159 (21352)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.17

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Categoria: Outros	Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 3.17. Qualquer ocorrência de manutenção em que o desempenho humano, incluindo a fadiga do pessoal, tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.	
Justificativa: - Reporte similar já previsto no item B.1.4 da IS 00-001B: B1.4 FATORES HUMANOS Qualquer incidente onde qualquer característica ou inadequação no projeto da aeronave possa induzir ou acarretar erros contribuintes para efeitos perigosos ou catastróficos. Ressalta-se que de acordo com a NSCA3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro), já existe previsão para o reporte ao CENIPA de eventos classificados como acidente e incidente grave. Os itens 1.1.5.2 e 1.1.5.3, provavelmente, só serão identificados e evidenciados após um processo de investigação conduzidos pelo CENIPA. Além disso, poderá ocorrer sobreposição de reportes mandatórios para várias autoridades.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros. Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos. O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, art. 6º, parágrafo único.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 160 (21339)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.2
	Tipo de contribuição: Exclusão

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 3.2. Vazamento ou contaminação grave de fluidos (por exemplo: água, combustível, óleo, gás ou outros fluidos).
Justificativa: - Reporte similar já previsto no item B.1.2.1(k) da IS 00-001B: (k) Vazamento de fluidos hidráulicos, combustível, óleo ou outros fluidos que possam resultar em perigo de fogo ou possível perigo de contaminação da estrutura, sistemas ou equipamentos da aeronave ou ainda por em risco os ocupantes da aeronave; - Reporte similar já previsto no item B.1.2.2(h)(II) da IS 00-001B: II- Vazamento de combustível resultando em perda de grande quantidade, perigo de fogo ou contaminação; Existe ainda uma solicitação de reporte mandatório similar no para condição em voo no RBAC 121.703(a)(11), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas: “um sistema de combustível ou de alijamento de combustível que afete o fluxo de combustível ou cause vazamento perigoso durante o voo”
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 161 (21340)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.3
	Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão dos itens 3.3.1. falha não contida de componentes/fragmentos; e 3.3.2. falha na estrutura de suporte do motor.	
Justificativa: - Reporte similar já previsto no item B.1.3(c)(I) da IS 00-001B: (c) Falha ou mau funcionamento de qualquer parte de um motor ou de sua instalação ou carenagens resultando em:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

I- Falha incontida de componentes ou de suas partes;
- Reporte similar já previsto no item B.1.3(c)(VI) da IS 00-001B:

(c) Falha ou mau funcionamento de qualquer parte de um motor ou de sua instalação ou carenagens resultando em:

VI- Falha da estrutura de fixação dos motores;

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 162 (21341)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.4

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item 3.4. Danos, avaria ou defeito da hélice e que possa conduzir à separação, durante o voo, da hélice ou de uma parte importante da hélice e/ou mau funcionamento do controle do hélice.

Justificativa:

- Reporte similar já previsto no item B.1.3(j)(IV) da IS 00-001B:

(j) Adicionalmente, para hélices e transmissões; falha ou mau funcionamento de qualquer parte de uma hélice ou motor resultante de uma das situações:

IV- Desprendimento de hélice ou de qualquer parte maior da mesma;

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 163 (21342)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.5

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item 3.5. Danos, avaria ou defeito da caixa de velocidades/fixação do rotor principal que possa conduzir à separação, em voo, do conjunto do rotor e/ou mau funcionamento do comando do rotor.

Justificativa:

- Reporte similar já previsto no item B.1.3(j)(IV) da IS 00-001B:

(j) Adicionalmente, para hélices e transmissões; falha ou mau funcionamento de qualquer parte de uma hélice ou motor resultante de uma das situações

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 164 (21343)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.6

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Exclusão do item 3.6. Mau funcionamento significativo de sistemas ou equipamentos de segurança essenciais, incluindo os sistemas ou equipamentos de emergência durante os testes de manutenção, ou incapacidade de acionar esses sistemas após a manutenção.
Justificativa: - Reporte similar já previsto no item B.2(f) da IS 00-001B: (f) Falha de funcionamento de qualquer equipamento ou sistema de emergência, incluindo todas as portas de saída e iluminação, inclusive aqueles usados pela manutenção ou para propósitos de testes;
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.” A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.
Itens alterados na proposta: Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 165 (21344)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.7
Tipo de contribuição: Exclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 3.7. Montagem ou instalação incorreta de componentes da aeronave detectada durante uma inspeção ou um procedimento de teste que não tinha essa finalidade específica.	
Justificativa: - Reporte similar já previsto no item B.2(a) da IS 00-001B: (a) Montagem incorreta de partes ou de componentes de aeronaves encontradas durante inspeções ou procedimentos de testes não realizados com aquele propósito;	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: “Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 166 (21345)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 3.8

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão do item 3.8. Avaliação errada de um defeito ou não conformidade grave com a MEL e com os procedimentos do “Technical logbook”.

Justificativa:

- Reporte similar já previsto no item B.2(i) da IS 00-001B:

(j) Qualquer falha, defeito ou mau funcionamento de equipamentos de solo usados para testes ou verificações de sistemas e equipamentos das aeronaves requeridos durante inspeções de rotina e procedimentos de testes que não identificarem com exatidão o problema e que possa resultar em situações perigosas.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 167 (21356)

Identificação

Autor da Contribuição: Nathalia Cardoso Oliveira

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

4.1.2. Colisão com animais selvagens, incluindo com aves.

Contribuição: Exclusão da palavra “selvagens”

Justificativa: O item especifica o tipo de animal que deve ser reportado, entretanto, colisão com animais pode incluir animais domésticos como cachorros.

4.1.4. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.

Contribuição: Exclusão das palavras “efetiva ou potencial”

Justificativa: Não é claro o que configura uma incurção potencial. Neste sentido se considerarmos apenas as incurções identificadas pelos operadores, a palavra “efetiva” se torna desnecessária.

4.1.7. Objetos estranhos na área de movimento do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Contribuição: Substituição de “que tenham ou possam ter colocado em perigo” por “que tenham causado danos”

Justificativa: A definição de FOD no RBAC 153 traz a seguinte redação: FOD (Foreign Object Debris) - Objeto estranho que possa causar dano a aeronave

Neste sentido, o parágrafo 153.133 já estabelece a necessidade de monitoramento de FOD. Assim, o operador poderia acompanhar os dados relacionados a coleta destes objetos como parte de seu programa de monitoramento, informando aos órgãos reguladores quando estes efetivamente causarem danos a aeronaves.

Ressalta-se ainda que os termos “possam ter colocado em perigo” não deixam clara a situação esperada já que deixam margem para interpretação quanto ao potencial de colocar em perigo uma aeronave.

4.1.8. Presença de obstáculos, no aeródromo ou nas suas imediações, não publicados na AIP (Publicação de Informação Aeronáutica) ou em NOTAM (Aviso aos Aeronavegantes) e/ou que não estejam marcados ou iluminados de forma adequada.

Contribuição: Incluir explicitamente a necessidade de relato de obstáculos móveis.

Justificativa: Dado a natureza fixa dos obstáculos, não é claro se seria suficiente relatar apenas na primeira identificação ou ainda se se incluem os obstáculos móveis.

4.1.9. Presença de passageiros ou de pessoas não autorizadas, sem supervisão, no pátio.

Contribuição: Presença de passageiros sem supervisão, ou de pessoas não autorizadas, no pátio.

Justificativa: Não é claro em que momento pessoas não autorizadas seriam supervisionadas.

4.1.10. Efeito de sopro dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice.

Contribuição: Danos a aeronave causados por impacto ou rajada da hélice, impacto do rotor, rajada de ar provocada por rotor de helicóptero ou por motor a jato.

Justificativa: Não é claro que tipo de efeito deve ser reportado. Sugestão de especificação do efeito conforme MCA - - Manual de Investigação do SIPAER: Evento relacionado com danos a aeronave causados por impacto ou rajada da hélice, impacto do rotor, rajada de ar provocada por rotor de helicóptero ou por motor a jato.

4.2.1. Perda ou falhas de comunicação entre:

4.2.1.1. o aeródromo, um veículo ou o pessoal de terra e a unidade de serviços de tráfego aéreo ou unidade de serviços de gerenciamento de pátio;

4.2.1.2. a unidade de serviços de gerenciamento de pátio e a aeronave, um veículo ou a unidade de serviços de tráfego aéreo.

Contribuição: Sugestão de detalhamento em subitens para facilitar a compreensão.

Justificativa: Não é claro que tipos de falha de comunicação devem ser reportadas já que são citados diversos entes.

4.2.2. Avaria, mau funcionamento ou defeito significativo dos equipamentos ou sistemas do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave ou os seus ocupantes.

Contribuição: Sugestão de esclarecimento que inclua apenas os serviços para os quais é aplicável o reporte no caso de falhas, a exemplo dos sistemas de balizamento e iluminação.

Justificativa: Não é claro que sistemas são incluídos neste item.

4.2.3. Deficiências significativas em relação à iluminação, à marcação ou à sinalização do aeródromo.

Contribuição: Reescrever o item para: “deficiência relacionada à indisponibilidade do sistema de iluminação” e exclusão dos termos “à marcação ou à sinalização do aeródromo” e inclusão de relato de divergências entre a infraestrutura existente e as informações aeronáuticas publicadas.

Justificativa: Hoje o RBAC 153 só prevê quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de pouso. Não há parâmetros semelhantes para os demais itens, de forma que se sugere especificação do tipo de deficiência significativa que impacte as operações. Além disso, sugere-se que sejam incluídos casos em que há publicação aeronáutica em divergência com a infraestrutura disponível.

4.2.4. Falha do sistema de alerta de emergência do aeródromo.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Justificativa: Não está previsto “sistema de alerta de emergência” no RBAC 153, de forma que não é possível identificar a que sistema o requisito se refere. Dessa forma, sugere-se a exclusão do item uma vez que as deficiências relacionadas ao sistema de combate a incêndio já estão previstas em outro item.

4.3.1. Incêndio, fumaça ou explosões nas instalações, imediações e equipamentos do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Contribuição: Retirada de “ou qualquer outra pessoa” ou esclarecimentos principalmente com relação às situações de incêndio nas imediações que seriam passíveis de relato.

Justificativa: Da forma posta, incêndios no entorno (sem qualquer relação com o aeroporto) que coloquem em risco pessoas não associadas ao aeroporto também representaria situação a ser relatada.

4.3.2. Ausência de notificação de uma mudança significativa nas condições de operação do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Contribuição: Sugestão de alteração do item sendo retirado das obrigações do aeroporto para que seja incluído na responsabilidade de relato para o operador da aeronave.

Justificativa: A alteração de condições (por exemplo VMC para IMC) é informada pela torre e pode ser identificada pelo piloto.

4.3.5. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.

Contribuição: Alteração para: “Qualquer ocorrência que tenha causado dano a equipamento ou lesões a pessoas”.

Justificativa: O relato de acidentes não deve ser restrito aos casos em que houve contribuição de fatores humanos, mas também quando houver relação a fatores organizacionais e materiais. Adicionalmente, ressalta-se que a contribuição do desempenho humano só pode ser avaliada após a conclusão de uma investigação de forma que o relato inicial não pode se pautar pelo resultado desse processo, mas sim fornecer informações que o subsidiem.

4.3.3. Derramamentos significativos durante o abastecimento

Contribuição: Definição de derramamentos significativos.

Justificativa: Da forma posta, o item representa um item subjetivo de forma que se sugere que sejam especificados os derramamentos passíveis de relato.

4.3.4. Incapacidade de lidar com as más condições do pavimento da pista.

Justificativa: O termo “incapacidade de lidar” não deixa claro qual o requisito técnico para realizar o reporte. Ademais já existem outros relatos previstos com relação a condição da pista feitos por meio de relatórios periódicos (tais como relatório de medição do índice de serventia do pavimento e enviado à ANAC no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a conclusão da referida medição em conformidade com o RBAC 153).

4.3.6. ; 4.3.7; 4.3.8.; 4.4. em duplicidade com os itens: 4.1.7; 4.3.1; 4.2.1; 4.2.2; 4.2.3.

Justificativa:

O sistema de relatos é de grande importância à segurança operacional. Neste sentido, as sugestões buscaram deixar ainda mais claras as situações passíveis de relato de forma que esses dados sejam efetivamente informados à Agência.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

As contribuições foram analisadas conforme abaixo.

4.1.2. Item foi alterado para utilizar a palavra “fauna”. Os itens 1.5.4 e 5.6.3 foram alterados conforme.

4.1.4. Retirado o termo “efetiva ou potencial”, conforme foi proposto. Foi alterado também o item 1.1.3.2 (vide a contribuição 134 deste Relatório).

4.1.7. Contribuição aceita conforme proposto, especificado aos eventos que tenham causado dano efetivo.

4.1.8. Contribuição aceita, inserido “fixos ou móveis” após “obstáculos”.

4.1.9. Contribuição aceita, alterada redação conforme foi proposta.

4.1.10. Contribuição não aceita. O texto foi alterado conforme análise da contribuição nº 169 deste Relatório.

4.2.1. Contribuição aceita, redação alterada para esclarecer entre quem deve ocorrer a falha de comunicação.

4.2.2. Contribuição aceita, especificado aos eventos que tenham causado dano ou suspenso as operações.

4.2.3. Contribuição aceita, especificada a ocorrência que tenha impactado na movimentação.

4.2.4. Contribuição aceita, excluída a previsão.

4.3.1. Contribuição aceita, especificado o impacto em pessoas dentro do aeródromo.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

4.3.2. Contribuição aceita. O item foi movido para o item 1.1.5.5, referente ao operador da aeronave.
4.3.5. Contribuição aceita, especificado o impacto do dano.
4.3.3. Contribuição aceita. O texto foi alterado em razão da análise das contribuições nº 174 e 175 deste Relatório, e exclusão da palavra “significativo”, visto que o critério foi especificado.
4.3.4. Contribuição aceita, item excluído.
4.3.6. Contribuição aceita, item excluído.
4.3.7. Contribuição aceita, item excluído.
4.3.8. Contribuição aceita, item excluído.
4.4. Contribuição aceita, item excluído.
Itens alterados na proposta: 1.5.4, 4.1.2, 4.1.4, 4.1.7, 4.1.8, 4.1.9, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, antigo 4.2.4, antigo 4.2.5 (renumerado para 4.2.4), 4.3.1, antigo 4.3.2 (movido para 1.1.5.5), antigo 4.3.3 (renumerado para 4.3.2), antigo 4.3.4 (excluído), antigo 4.3.5 (renumerado para 4.3.3), antigo 4.3.6 (excluído), antigo 4.3.7 (excluído), antigo 4.3.8 (excluído), antigo 4.4 (excluído), 5.6.3.

CONTRIBUIÇÃO Nº 168 (21387)

Identificação

Autor da Contribuição: FÁBIO ALMEIDA ESTEVES
Categoria: Pessoa física

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.1
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

De: "4.1.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo."
Para: "4.1.1. Colisão ou quase colisão, no solo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo."

Justificativa:

A obrigatoriedade de reporte, por parte das administrações dos aeródromos controlados, de reportes envolvendo ocorrências "em voo" pode causar dificuldades para as áreas operacionais, já que essas informações não são tipicamente tramitadas entre estas e os respectivos órgãos de controle. Adicionalmente, não vejo como informações duplicadas, onde uma tem a outra como fonte, pode contribuir para o incremento da base de dados.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Conforme foi proposto.

Itens alterados na proposta:

4.1.1

CONTRIBUIÇÃO Nº 169 (21388)

Identificação

Autor da Contribuição: FÁBIO ALMEIDA ESTEVES
Categoria: Pessoa física

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.1
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Texto sugerido para alteração ou inclusão: De: "4.1.10. Efeito de sopro dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice." Para: "4.1.10. Efeito de sopro dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice, que tenha causado dano ou tenha sido reportado à administração aeroportuária."
Justificativa: Da forma como está, não são apresentados parâmetros para definir quando reportar.
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: Foi acatada apenas a inclusão de “que tenha causado dano”, de modo a reportar apenas os eventos mais significativos.
Itens alterados na proposta: 4.1.10

CONTRIBUIÇÃO Nº 170 (21423)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão textual de "(Veer-off ou Ouverrun)" no Item 4.1.3, da seguinte forma: "Excursão de pista de pouso e decolagem (Veer-off ou Ouverrun) ou de pista de táxi."	
Justificativa: Inclusão de conteúdo técnico, contemplando os cenários de Veer-off ou Overrun, em ocorrências de excursão de pista de pouso e decolagem.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: O termo excursão já abrange ambos os resultados, portanto entende-se suficiente a terminologia adotada.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 171 (21424)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de "equipamentos" no Subitem 4.1.6, da seguinte forma: "Inobservância por parte das aeronaves, equipamentos ou veículos das autorizações, instruções ou restrições ao operar na área de movimento de uma aeródromo (por exemplo, utilização errada da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi ou da área restrita de um aeródromo)."	
Justificativa: Inclusão textual, visando abranger também os equipamentos que são utilizados durante as operações na área operacional dos aeródromos.	
Resultado da análise: a contribuição foi acatada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Análise da contribuição:

Conforme foi proposto.

Itens alterados na proposta:

4.1.6

CONTRIBUIÇÃO Nº 172 (21445)

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.1

Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

4.1.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo.

Sugere-se que o registro mandatório seja apenas em colisões, excluindo o conceito de quase colisão.

Justificativa:

na prática, as equipes operacionais não registram as quase colisões, ficando os registros quando da observação da equipe SGSO e/ou Meio Ambiente.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Conforme foi proposto.

Itens alterados na proposta:

4.1.1

CONTRIBUIÇÃO Nº 173 (21446)

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.1

Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

4.1.4. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.

Sugere-se que o registro mandatório seja apenas em caso de incurção efetiva.

Justificativa:

a incurção potencial, não concretizada, assim como quase colisões, embora possam ser monitoradas, não devem ser obrigatórias devido à subjetividade da análise, muitas vezes realizada de forma equivocada.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Retirado o termo “efetiva ou potencial”. Com a exclusão de “potencial”, a palavra “efetiva” se tornou desnecessária e foi excluída igualmente.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Foi alterado também o item 1.1.3.2 (vide a contribuição 134 deste Relatório).

Itens alterados na proposta:

4.1.4

CONTRIBUIÇÃO Nº 174 (21389)

Identificação

Autor da Contribuição: FÁBIO ALMEIDA ESTEVES
Categoria: Pessoa física

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

De: "4.3.3. Derramamentos significativos durante o abastecimento."

Para: "4.3.3. Derramamentos, durante o abastecimento, que tenham produzido interdição da posição."

Justificativa:

O termo "significativo" é bastante vago e dá margem à diversas interpretações.

Tipicamente, como os derramamentos de interesse acabam por determinar a interdição da posição de estacionamento, esta consequência poderia ser um bom parâmetro para caracterizar a obrigatoriedade do reporte.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Conforme foi proposta. Foi excluído a palavra "significativo", visto que o critério foi especificado. O texto foi modificado ainda em razão da análise da contribuição nº 175 deste Relatório.

Itens alterados na proposta:

4.3.2 (antigo 4.3.3)

CONTRIBUIÇÃO Nº 175 (21447)

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.3
Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

4.3.3. Derramamentos significativos durante o abastecimento.

Sugere-se definir a metragem cúbica utilizada como referência de criticidade.

Justificativa:

Estabelecer o parâmetro do que é considerado como impacto significativo, crítico ou pequeno.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Foi estabelecida uma metragem quadrada (1m²) como referência de criticidade. Foi excluído a palavra “significativo”, visto que o critério foi especificado. O texto foi modificado ainda em razão da análise da contribuição nº 174 deste Relatório.

Itens alterados na proposta:

4.3.2 (antigo 4.3.3)

CONTRIBUIÇÃO Nº 176 (21448)

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.3
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

4.3.7. Presença de passageiros ou de pessoas não autorizadas, sem supervisão, no pátio.
Sugere-se a exclusão deste item, uma vez que já é apresentado no 4.1.9.

Justificativa:

Encontra-se mencionado no item 4.1.9.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Conforme proposto.

Itens alterados na proposta:

Antigo item 4.3.7 foi excluído.

CONTRIBUIÇÃO Nº 177 (21449)

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 4.3
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

4.3.8. Incêndio, fumaça ou explosões nas instalações, imediações e equipamentos do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
Sugere-se a exclusão deste item, uma vez que já é apresentado no 4.3.1

Justificativa:

Encontra-se mencionado no item 4.3.1

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Conforme proposto.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Itens alterados na proposta:

Antigo item 4.3.8 foi excluído.

CONTRIBUIÇÃO Nº 178 (21337)

Identificação

Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo 1 - 5.2

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

TEXTO PROPOSTO PELA ANAC

ANEXO I

5.2.6. Uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandados de suas portas, durante o voo.

PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)

Exclusão como item de reporte mandatório.

Justificativa:

Já existe uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(12), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas:

“uma extensão ou retração não comandada do sistema de trem de pouso, ou abertura ou fechamento não comandados de suas portas durante o voo”

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 179 (21302)

Identificação

Autor da Contribuição: JOSIANE SOARES GOMES

Categoria: Pessoa física

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 1º

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Prezados ,

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Sou colaboradora de uma empresa de manutenção de pequeno porte. E infelizmente após varias tentativas vemos grande impossibilidade nesses procedimentos. Assim como os procedimentos do PPSP do RBAC 120 poderia ser repensado esse sistema para pequenas empresas. Já estamos a 3 anos tentando implementar e nada acontece. Pra empresas de grande porte, aeroportos até concordo, mais pra oficinas de pequeno nao vejo necessidade desse sistema. Imagine uma empresa com 4 pessoas envolvidas como lidar com esses procedimentos? Lembrando que essas empresas ja possuem manual de qualidade e tantos outros. Verifiquem por favor os procedimentos pra essas empresas, nao acho interessante generalizar tudo pra que nao acabe como o Rbac 120. Lembrando que muito dinheiro e colocado pra esses serviços e manuais e procedimentos e no final, vira arquivo.

Justificativa:

Repensem os procedimentos para empresa de pequeno e medio porte.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

Contribuição fora do escopo da consulta pública.

CONTRIBUIÇÃO Nº 180 (21450)

Identificação

Autor da Contribuição: Cristiano Viana Serra Villa
Categoria: Pessoa física

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 2º
Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugiro adicionar uma nota de esclarecimento no Art. 2º a respeito do uso de unidades de massa para a quantificação de PMD (uma força). Um exemplo de nota esclarecedora seria a que aparece no RBAC-E nº 94:

"Nota: a unidade de medida considerada para o rótulo "peso máximo de decolagem" é a de massa (kg), em razão do uso já consagrado pela comunidade aeronáutica, que rotula de "peso" o que tecnicamente se refere a "massa".

Alternativamente, pode-se buscar a utilização apropriada do SI e obter um alinhamento ainda mais direto com o Anexo 5 à Convenção.

Justificativa:

Esta contribuição tem a finalidade de promover o esclarecimento a respeito do uso de unidades de massa na quantificação da força peso na definição do PMD.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

É lícita a discussão se se deve empregar o termo “peso máximo de decolagem” (PMD ou MTOW) em vez do termo cientificamente correto de “massa máxima de decolagem” (MMD ou MTOM), como já são adotados, por exemplo, pela ICAO e pela EASA. No entanto, não é escopo do presente trabalho rediscutir essa terminologia, que afeta vários regulamentos da ANAC, além de ser de uso comum na comunidade aeronáutica brasileira o termo “PMD”, e por isso a sugestão não está sendo acatada.

Não é incorreto, contudo, segundo a OACI, a utilização do termo “peso” para referir-se a “massa”, e inclusive outras autoridades de aviação civil o fazem, como a FAA dos EUA e a CASA, da Austrália. Sobre isso, citamos uma tradução livre do item 2.2 do *Attachment B* do Anexo 5 à Convenção de Aviação Civil Internacional:

Confusão considerável existe no uso do termo "peso" como uma quantidade que significa tanto "força" como "massa". No uso comum, o termo "peso" quase sempre significa "massa", de modo que quando alguém fala do peso de uma pessoa, ela quer dizer uma quantidade de massa. Em ciência e tecnologia, o termo "peso de um corpo" tem usualmente significado a força que, se aplicada a um corpo, ocasionaria uma aceleração igual à aceleração local em queda livre. O adjetivo "local" em "aceleração local em queda livre" tem usualmente significado uma localização na superfície da Terra; neste contexto a "aceleração local em queda livre" tem o símbolo "g" (geralmente chamada de "aceleração da gravidade") com valores observados de "g" diferindo de mais de 0,5% em vários pontos da superfície da Terra e diminuindo conforme a distância da Terra

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

aumenta. Então, porque o peso é uma força = massa x aceleração decorrente da gravidade, o peso de uma pessoa é condicional à localização da pessoa, mas a massa não. Uma pessoa com a massa de 70 kg pode experimentar a força (peso) na Terra de 686 newtons (70 kgf) e uma força (peso) de somente 113 newtons (11,5 kgf) na Lua. Por causa do uso duplo do termo "peso" como uma quantidade, o termo "peso" deve ser evitado na prática técnica exceto nas circunstâncias em que seu significado é completamente claro. Quando o termo for utilizado, é importante saber se massa ou força é a intenção e utilizar as unidades SI propriamente, usando kilogramas para massa ou newton para força.

O termo "peso" na expressão "peso máximo de decolagem" claramente quer dizer "massa" e a unidade de medida (kg) foi corretamente utilizada, conforme a recomendação acima exposta do Anexo 5 à Convenção de Chicago.

CONTRIBUIÇÃO Nº 181 (21451)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Cristiano Viana Serra Villa Categoria: Pessoa física	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 2º Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro adicionar uma nota de esclarecimento no Art. 2º a respeito do uso de unidades de massa para a quantificação de PMD (uma força). Um exemplo de nota esclarecedora seria a que aparece no RBAC-E nº 94: "Nota: a unidade de medida considerada para o rótulo "peso máximo de decolagem" é a de massa (kg), em razão do uso já consagrado pela comunidade aeronáutica, que rotula de "peso" o que tecnicamente se refere a "massa". Alternativamente, pode-se buscar a utilização apropriada do SI e obter um alinhamento ainda mais direto com o Anexo 5 à Convenção.	
Justificativa: Esta contribuição tem a finalidade de promover o esclarecimento a respeito do uso de unidades de massa na quantificação da força peso na definição do PMD.	
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.	
Análise da contribuição: É lícita a discussão se se deve empregar o termo “peso máximo de decolagem” (PMD ou MTOW) em vez do termo cientificamente correto de “massa máxima de decolagem” (MMD ou MTOM), como já são adotados, por exemplo, pela ICAO e pela EASA. No entanto, não é escopo do presente trabalho rediscutir essa terminologia, que afeta vários regulamentos da ANAC, além de ser de uso comum na comunidade aeronáutica brasileira o termo “PMD”, e por isso a sugestão não está sendo acatada. Não é incorreto, segundo a OACI, a utilização do termo “peso” para referir-se a “massa”, e inclusive outras autoridades de aviação civil o fazem, como a FAA dos EUA e a CASA, da Austrália. Sobre isso, citamos uma tradução livre do item 2.2 do <i>Attachment B</i> do Anexo 5 à Convenção de Aviação Civil Internacional: Confusão considerável existe no uso do termo "peso" como uma quantidade que significa tanto "força" como "massa". No uso comum, o termo "peso" quase sempre significa "massa", de modo que quando alguém fala do peso de uma pessoa, ela quer dizer uma quantidade de massa. Em ciência e tecnologia, o termo "peso de um corpo" tem usualmente significado a força que, se aplicada a um corpo, ocasionaria uma aceleração igual à aceleração local em queda livre. O adjetivo "local" em "aceleração local em queda livre" tem usualmente significado uma localização na superfície da Terra; neste contexto a "aceleração local em queda livre" tem o símbolo "g" (geralmente chamada de "aceleração da gravidade") com valores observados de "g" diferindo de mais de 0,5% em vários pontos da superfície da Terra e diminuindo conforme a distância da Terra aumenta. Então, porque o peso é uma força = massa x aceleração decorrente da gravidade, o peso de uma pessoa é condicional à localização da pessoa, mas a massa não. Uma pessoa com a massa de 70 kg pode experimentar a força (peso) na Terra de 686 newtons (70 kgf) e uma força (peso) de somente 113 newtons (11,5 kgf) na Lua. Por	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

causa do uso duplo do termo "peso" como uma quantidade, o termo "peso" deve ser evitado na prática técnica exceto nas circunstâncias em que seu significado é completamente claro. Quando o termo for utilizado, é importante saber se massa ou força é a intenção e utilizar as unidades SI propriamente, usando kilogramas para massa ou newton para força.

O termo "peso" na expressão "peso máximo de decolagem" claramente quer dizer "massa" e a unidade de medida (kg) foi corretamente utilizada, conforme a recomendação acima exposta do Anexo 5 à Convenção de Chicago.

CONTRIBUIÇÃO Nº 182 (21418)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 2º Inciso I Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do termo utilizado "Ocorrência" por "Evento de Segurança Operacional (ESO)", de forma que o Inciso I seria: "Evento de Segurança Operacional (ESO) é o evento relacionado com a segurança operacional e que põe em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, que possa pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas, incluindo as ocorrências aeronáuticas;".	
Justificativa: Unificação e adequação da terminologia que é utilizada junto ao RBAC 153 - Item 153.1(a)(26), com a respectiva definição de Evento de Segurança Operacional (ESO).	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Os RBAC nº 90, 121, 153 e Resolução nº 106/2009, possuem definições de evento de segurança operacional, que excetuando-se algumas pequenas diferenças de forma, são basicamente a mesma definição. O termo <i>evento de segurança operacional</i> é um termo de uso geral de vários regulamentos e não é utilizada apenas na Resolução de reportes mandatórios. Desse modo, a definição foi incluída no RBAC nº 01, com a seguinte forma: <i>Evento de segurança operacional (ESO)</i> é o acidente, incidente grave, incidente, ocorrência de solo, ocorrência anormal ou qualquer situação de risco que cause ou tenha o potencial de causar dano, lesão ou ameaça à viabilidade da operação aeroportuária ou aérea. Quanto à definição de "ocorrência", ela será remetida à definição de evento de segurança operacional da seguinte forma: I - <i>ocorrência</i> é todo evento de segurança operacional; No RBAC nº 121.1205(b) consta também uma frase que entendemos que deve ser inserida na Resolução: "O único objetivo da comunicação de ocorrências é permitir a identificação dos perigos e gerenciar os riscos decorrentes, e não definir culpados". Assim, foi inserido um parágrafo único sob o art. 4º na seguinte forma: Parágrafo único. O único objetivo da comunicação de ocorrências é permitir a identificação dos perigos e gerenciar os riscos decorrentes, e não definir culpados.	
Itens alterados na proposta: RBAC nº 01, art. 2º, inciso I e art. 4º, parágrafo único.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 183 (21419)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 2º Inciso II Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do termo utilizado "notificação" por "comunicação", de forma que o Inciso II seria: "II - Reporte de segurança operacional é a comunicação, não caracterizada como denúncia, de uma ocorrência;"	
Justificativa: Adequação textual, melhorando o entendimento do requisito referente à ação de reporte.	
Resultado da análise: a contribuição foi acatada.	
Análise da contribuição: A Portaria Conjunta nº 5.754, de 23 de agosto de 2021, usa o termo "comunicação" e em nenhum caso usa "notificação". O RBAC nº 21, conforme seção 21.3, também utiliza "comunicação" em vez de "notificação".	
Itens alterados na proposta: Art. 2º, inciso II	

CONTRIBUIÇÃO Nº 184 (21315)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas Categoria: Outros	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TEXTO PROPOSTO PELA ANAC Art. 3º São de reporte mandatório as ocorrências relacionadas no Anexo I desta Resolução. Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) Art. 3º São de reporte mandatório as ocorrências relacionadas no Anexo I desta Resolução. Parágrafo único. A compilação das ocorrências de Segurança Operacional do mês anterior deverá ser reportada à ANAC até o décimo dia útil do mês subsequente para o monitoramento da Segurança Operacional, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução.	
Justificativa: Tendo em vista a extensa lista que compõe o Anexo I da referida normativa, o volume de operações realizado pelos operadores regulados pelo RBAC 121, que grande parte do processo interno de tratativas das ocorrências com os operadores regulados pelo RBAC 121 dependem do envio de um reporte por parte dos envolvidos (Tripulantes, Mecânicos, Despachantes, Controladores de Tráfego Aéreo etc.), o prazo de 48h, a partir da constatação pode não ser praticável, considerando todo o processo de coleta de dados e de avaliação inicial por parte dos Setores de Segurança Operacional das Empresas Aéreas. Vale ressaltar que os Operadores Aéreos, regulados pelo RBAC 121, também obedecem normativas	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

de comunicações emanadas pela Autoridade de Investigação (CENIPA) e necessitam, por vezes, de tempo hábil maior do que 48h para efetuar a comunicação formal de acidentes e incidentes à referida Autoridade.
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.
Análise da contribuição: Os itens foram tratados um a um, conforme o restante das contribuições. Se há reportes que certamente podem ser reportados mês a mês, como sugere a ABEAR, há outros que, devido à gravidade, deveriam ser reportados imediatamente, dentro do prazo proposto. O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 185 (21307)	
Identificação	
Autor da Contribuição: JURCAIB - Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais o Brasil	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Parágrafo único
	Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugerimos que o prazo de reporte de 48 (quarenta e oito) horas seja alterado para que o reporte ocorra em até 72 (setenta e duas) horas ou 02 (dois) dias úteis da constatação da ocorrência que coloca em risco a segurança operacional.	
Justificativa: Especialmente para as aéreas de bandeira estrangeira, que necessitam contato também com seus head offices, o reporte de ocorrências exigirá logística operacional diferenciada para controle da situação, bem como instrução aos colaboradores para o repasse de informações, o que justifica a necessidade de prazo maior para a tomada de tal providência.	
Resultado da análise: a contribuição foi acatada.	
Análise da contribuição: Acatada a contribuição para 72 (setenta e duas) horas de prazo para o caso de empresas estrangeiras.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º, para o texto: “Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas, <u>no caso de operadores brasileiros, e em até 72 (setenta e duas) horas, no caso de operadores estrangeiros,</u> da sua constatação, salvo...”.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 186 (21313)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Marina Teggi de Freitas	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Parágrafo único
	Tipo de contribuição: Alteração

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: As ocorrências deverão ser reportadas na primeira semana de cada mês.
Justificativa: Considerando o volume de reportes a serem submetidos conforme lista apresentada neste documento, entendo que seria mais produtivo e melhor para a organização o envio dos relatos em formato de listagem ao início de cada mês.
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.
Análise da contribuição: Os itens listados para os reportes são afetos a segurança operacional e podem gerar riscos para outras aeronaves, pelo que precisam ser reportados imediatamente, a fim de permitir uma atuação mais rápida e evitar possíveis ocorrências mais sérias.

CONTRIBUIÇÃO Nº 187 (21426)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Parágrafo único Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A AZUL sugere que o prazo de 48 (quarenta e oito horas) do parágrafo único do art. 3º se inicie somente com o fim do processo investigativo ou validação da ocorrência por especialista, o que colaborará para uma cultura de segurança mais transparente e positiva, com reportes mais precisos e seguros. Ademais, como a classificação dessas ocorrências exigem a análise de especialistas e obtenção de dados específicos, é de suma importância que o prazo seja contado em dias úteis, para que finais de semana e feriados não impossibilitem a empresa de atender a obrigação no prazo determinado.	
Justificativa: O art. 3º da Resolução proposta estabelece o reporte mandatório para as ocorrências relacionadas no Anexo, com prazo de 48 (quarenta e oito horas) para ser realizada tal comunicação, a partir da constatação da ocorrência. Entretanto, ressalta-se que o início do prazo a partir da constatação da ocorrência possibilita interpretações distintas, gerando insegurança para os regulados, pois alguns eventos demandam processo investigativo ou validação de especialista para serem configurados. Dessa forma, diante da redação atualmente proposta por essa I. Agência, é possível que seja exigido o reporte a partir do momento em que o regulado tenha conhecimento de uma suposta ocorrência, a qual exija reporte mandatório, porém as informações podem ser insuficientes ou inexatas, já que nem sempre há apuração ou comprovação a tempo. Além disso, o prazo de 48h é muito exíguo, visto que diversos eventos descritos no Anexo da Resolução demandam um tempo maior somente para que sejam obtidos dados referentes a eles, tais como download de informações das aeronaves, questionamentos à tripulação, além das áreas de engenharia e manutenção.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 188 (21444)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Parágrafo único Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 3º São de reporte mandatório as ocorrências relacionadas no Anexo I desta Resolução. Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução. Sugere-se prazo dilatado, o período mínimo de 72 horas, a contar do primeiro dia útil.	
Justificativa: Especificidades operacionais dos Aeródromos.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.	
Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 189 (21429 – 1)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução. Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas uteis após a conclusão do processo investigativo e/ou validação do evento realizado pelo especialista.	
Justificativa: Não é possível atender o prazo proposto. A maioria das ocorrências necessitam ser investigadas por especialistas para se ter a classificação final do que se trata a ocorrência e esse processo leva mais de 48 horas. Além disso, finais de semana e feriados também influenciam na impossibilidade atender ao prazo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 190 (21308)

Identificação

Autor da Contribuição: André Rodrigues de Souza
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 5º
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Na minha opinião sancionar reportes é o oposto de tudo que se foi trabalhado em segurança operacional até o momento, se já não recebíamos reportes de forma voluntária sem multas imagina como será com multas, vamos receber menos ainda, além de tudo não vai trazer segurança vai estar gerando perigo. Ao meu ver a ANAC tem que se tornar parceira e não problema. Sou à favor de padronização, de trazer facilidades e agilidades com sistemas simples e eficazes para diminuir a carga de trabalho e custos e facilitar os tramites, efetuar campanhas e treinamentos com parceria e clareza, formando grupos com empresas, padronizando formulários como é feito nos países de primeiro mundo.

Justificativa:

Esta questão de sancionar uma coisa que é de interpretação pessoal e que não se tem parâmetros para mensurar não da certo para segurança operacional, pois a grande dificuldade que temos é justamente o medo de se reportar e ser sancionado ou perseguido ou até ser dispensado, este é o trabalho de anos das organizações para quebrar este paradigma e conseguir demonstrar que a segurança operacional é para melhorias e não para criar problemas, ao meu ver a ANAC com estas imposições esta indo na contra mão da segurança e criando mais problemas e custos as empresas e colaboradores que já não sabem mais como fazer para sobreviver no mercado.

Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.

Análise da contribuição:

As sanções administrativas serão aplicadas apenas em caso de o operador não reportar, mas não há previsão de sanções na Resolução levando em conta o conteúdo do reporte. Ademais, a primeira sanção administrativa prevista é a preventiva, sendo que a multa será aplicada apenas em caso de reincidência em não reportar.

CONTRIBUIÇÃO Nº 191 (21420)

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 6º
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Inclusão do RBAC nº 153 no Art.6: "Permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 21, 121, 135 e 145 e 153 bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos no art. 6º desta Resolução."
Justificativa: Inclusão do RBAC 153, como uma das regulações correlacionadas, referente aos reportes obrigatórios de segurança operacional, a serem repassados junto à Agência Reguladora.
Resultado da análise: a contribuição foi não acatada.
Análise da contribuição: Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto: "Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução."
Itens alterados na proposta: Art. 6º, caput e parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 192 (21452)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Cristiano Viana Serra Villa Categoria: Pessoa física	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 6º Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro remover completamente o Art. 6º, e adicionar ao Art. 8º um prazo para a adequação para o sistema de dificuldades em serviço funcionar dentro do Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira (adequação dos RBAC 21, 121, 135 e 145, eventual adequação da minuta de Anexo I da Resolução).	
Justificativa: Manter as informações de dificuldades em serviço no sistema atual, ainda mais sem a comunicação das ocorrências aeronáuticas associadas, pode ser prejudicial para a segurança. As informações das ocorrências com dificuldades em serviço são relevantes para o gerenciamento da segurança tanto do ponto de vista de melhoria do produto quando de mitigar riscos nas operações. Nesse sentido, manter o Art. 6º tal como proposto poderá empobrecer o rol de informações disponíveis no SDCPS, com impactos perceptíveis para o gerenciamento da segurança. Adicionalmente, do ponto de vista normativo, surge uma incompatibilidade entre a proposta de Art. 6º na Resolução e a Portaria Conjunta nº 1, de 30 de abril de 2019. Diz o Art. 8º da referida Portaria: Art. 8º A coleta de dados deverá ser realizada através do portal único de notificação de segurança operacional. Já o Art. 10 diz: Art. 10. Os dados coletados deverão ser direcionados aos sistemas da ANAC e do COMAER, de acordo com sua natureza. Frente a esses artigos, o Art. 6º da minuta de Resolução aparece destoante do espírito da Portaria do SDCPS Brasil.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 193 (E-mail)

Identificação

Autor da Contribuição: Igor Carneiro Penna

Categoria: Outros

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 6º e Parágrafo Único

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O artigo sexto da minuta de resolução, dar a entender que as comunicações de falhas e relatórios de dificuldades terão sua sistemática mantida, não sofrendo alterações com a entrada do Portal Único de Notificação.

Também é motivo de preocupação o conteúdo do parágrafo único do artigo sexto. Entende-se que havendo regulamentos específicos, sobre qualquer modalidade de reporte, toda a sistemática irá prevalecer em relação ao Portal Único de Notificação. Tal entendimento pode inviabilizar a ideia de construção do Projeto que tem por seu objetivo primário unificar, em um mesmo canal, as diversas modalidades de reporte de eventos de segurança operacional existentes.

Justificativa:

Tal interpretação, contraria o disposto no documento intitulado “Requisitos de Alto Nível do SDCPS Brasil”, aprovado pelo diretor presidente da ANAC e pelo chefe do DECEAT tanto o reporte de dificuldade em serviços quanto o reporte de falhas e defeitos são apontados como integrantes do Portal Único de Notificação. Ressalta-se que durante o desenvolvimento do Portal Único foram consideradas a inclusão destes sistemas de reporte, sendo feitas reuniões de alinhamento com os responsáveis pelos sistemas e envidando-se esforços nas construções de telas e regras de negócio necessárias.

Em uma breve análise, convidamos para que possamos rever o conteúdo do Art. 6º para que ele esteja alinhado ao documento “Requisitos de Alto Nível do SDCPS Brasil”, que em conjunto com demais dispositivos normativos, norteia o projeto do Portal Único de Notificação.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Itens alterados na proposta:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

Art. 6º (excluído) e seu parágrafo único (renumerado para art. 6º).

CONTRIBUIÇÃO Nº 194 (21426 – 1)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Diversos - Especificado na contribuição
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

itens 1.1.1.2. (itens 175.381, 175.383 e 175.385 do RBAC 175), 1.1.2.2. (item 121.629 do RBAC 121), 1.1.4.5. (item B1.2, m), inciso V da IS nº 00-001), 1.1.4.9, 1.1.4.10., 1.1.4.11., 1.1.4.13. (previstos no item 121.703 do RBAC 121), 1.1.5.4. (itens 175.381, 175.383 e 175.385 do RBAC 175), 1.2.1.2. (IS nº 00-001, apêndice B), 1.2.1.3., 1.2.1.4. (previstos na IS nº 00-001, apêndice B, B2, d), 1.2.1.5. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2, a), 1.2.1.7. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, f), 1.2.1.8., 1.2.1.9. (previstos na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, k), 1.2.1.10. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, l), 1.2.1.11 (item 121.703 do RBAC 121), 1.2.1.12. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, b e o), 1.2.1.13. (item 121.703 do RBAC 121), 1.2.2.1., 1.2.2.2., 1.2.2.3. (previstos na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3), 1.2.2.4. (item 121.703 do RBAC 121), 1.2.2.8.1. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.3), 1.2.2.8.2. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.3), 1.2.2.8.3. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.3), 1.2.2.9. (item 121.703 do RBAC 121), 1.2.2.10. (item 121.705 do RBAC 121), 1.2.3.1. (item 121.703 do RBAC 121), 1.3. (reporte realizado ao DECEA), 1.3.7. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2., m), 1.4.1., 1.5.2. (reporte realizado ao DECEA), 1.5.13. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1.) e 1.6.9. (itens 175.381, 175.383 e 175.385 do RBAC 175)

Justificativa:

Diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.

Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.

Permitir a previsão dos mesmos reportes e notificações em diversos dispositivos normativos gera instabilidade jurídica sobre sua realização e a forma que ela deve ser realizada, de modo que tais itens devem ser excluídos dessa Resolução. Assim, recomenda-se, visando mitigar os problemas apresentados, que as ocorrências já previstas para reporte em outros normativos sejam excluídas da Resolução proposta.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Com relação à sugestão da criação de um sistema único de reporte, é parte do plano de implementação da Resolução a disponibilização de um portal único para a comunicação das ocorrências, evitando duplicidade de registros.

Foi realizada uma busca nos regulamentos específicos e foi proposta a revogação de todos os itens que se encontravam repetidos na Resolução (nos RBAC nº 121, 135, 145 e 175), assim como disposições normativas relativas a prazos e formatos de envio, de modo que permaneça apenas o estabelecido pela Resolução. Desse modo, o art. 6º, caput, ficou sem sentido, e foi mantido apenas o seu parágrafo único, invertendo e estabelecendo, como uma reserva de segurança, a precedência da Resolução em caso de alguma situação análoga que não tenha sido identificada na presente análise. Dessa forma, o art. 6º, caput, foi excluído e foi mantido apenas o seu parágrafo único, com o seguinte texto:

“Art. 6º Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.”

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

A IS nº 00-001 deverá, caso necessário, ser posteriormente revisada pela Superintendência competente para se compatibilizar com a Resolução e/ou detalhar o cumprimento de outros itens nela não abordados. No entanto, enquanto essa revisão não ocorrer, prevalecerá a Resolução em caso de eventuais conflitos.

Itens alterados na proposta:

Art. 6º, caput e parágrafo único.

CONTRIBUIÇÃO Nº 195 (21426 – 2)**Identificação**

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Operador Aéreo

Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Diversos - Especificado na contribuição

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Tal alteração contemplaria especialmente os itens 1.1.1.1., 1.1.2.1., 1.1.3.1, 1.1.3.2., 1.1.3.5., 1.1.3.7., 1.1.4.1, 1.1.4.2., 1.1.4.3., 1.1.4.5., 1.1.4.7., 1.1.4.9., 1.1.4.10, 1.1.4.11., 1.1.4.12., 1.1.4.13., 1.1.5.1., 1.1.5.2., 1.1.5.3., 1.1.5.4., 1.2.1.2., 1.2.1.3., 1.2.1.4., 1.2.1.8., 1.2.1.9., 1.2.1.11., 1.2.1.12., 1.2.1.13., 1.2.2.1., 1.2.2.2., 1.2.2.3., 1.2.2.6., 1.2.2.8, 1.2.2.8.1., 1.2.2.9., 1.2.2.10., 1.2.3.1., 1.3.4., 1.3.5., 1.3.6., 1.3.8., 1.3.9., 1.3.10., 1.5.1., 1.5.10., 1.5.11., 1.5.13., 1.5.14., 1.6.4. e 1.6.17. do Anexo da Resolução, pois se tratam de ocorrências que necessitam de processo investigativo para sua apuração.

Justificativa:

O art. 3º da Resolução proposta estabelece o reporte mandatório para as ocorrências relacionadas no Anexo, com prazo de 48h (quarenta e oito horas) para ser realizada tal comunicação, a partir da constatação da ocorrência.

Entretanto, ressalta-se que o início do prazo a partir da constatação da ocorrência possibilita interpretações distintas, gerando insegurança para os regulados, pois alguns eventos demandam processo investigativo ou validação de especialista para serem configurados.

É possível que seja exigido o reporte a partir do momento em que o regulado tenha conhecimento de uma suposta ocorrência, a qual exija reporte mandatório, porém as informações podem ser insuficientes ou inexatas, já que nem sempre há apuração ou comprovação a tempo.

Além disso, o prazo de 48h é muito exíguo, visto que diversos eventos descritos no Anexo da Resolução demandam um tempo maior somente para que sejam obtidos dados referentes a eles, tais como download de informações das aeronaves, questionamentos à tripulação, além das áreas de engenharia e manutenção.

Para que situações similares sejam evitadas, sugere-se que o prazo de 48 (quarenta e oito horas) do parágrafo único do art. 3º se inicie somente com o fim do processo investigativo ou validação da ocorrência por especialista, o que colaborará para uma cultura de segurança mais transparente e positiva, com reportes mais precisos e seguros.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais.

Itens alterados na proposta:

Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 3/2022

Proposta de edição de Resolução que estabelece o Programa de Reporte Mandatório de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, no âmbito de competência da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 196 (21426 – 3)	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo	Documento: Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Diversos - Especificado na contribuição Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: itens 1.1.3.6., 1.1.3.8., 1.1.3.11., 1.1.3.12., 1.1.4.4., 1.1.4.6., 1.2.2.4., 1.5.3. e 1.5.12.	
Justificativa: diversas ocorrências exigem a validação de especialista, como os itens 1.1.3.6., 1.1.3.8., 1.1.3.11., 1.1.3.12., 1.1.4.4., 1.1.4.6., 1.2.2.4., 1.5.3. e 1.5.12., com análise dos times de manutenção, Maintenance Operations Quality Assurance (“MOQA”) ou Flight Data Monitoring (“FDM”), pode demandar mais de 48h somente apenas para que seja feito o levantamento de dados, para posterior análise dos especialistas. Dessa forma, também se recomenda que, se a sugestão de alteração do parágrafo único do art. 3º não seja acolhida, que ao menos o prazo para reporte se inicie a partir de sua validação por um especialista. Finalmente, o item 1.1.4.8. trata de ocorrência que só chega ao conhecimento do operador por meio de reporte do administrador aeroportuário, razão pela qual requer-se que o termo inicial para o prazo de reporte mandatório seja da validação de sua ocorrência pelo operador aéreo.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: O parágrafo único do art. 3º diz que deve ser reportado 48 horas a partir da constatação, exceto previsão diversa do Anexo I. Se para a constatação é necessário algum processo investigativo, comunicação ou validação de outro ente ou pessoa, sem o qual nem se suspeita da ocorrência, o prazo não se aplica, visto que a ocorrência ainda não teria sido constatada. Mas uma vez constatada a ocorrência, ela deveria ser reportada imediatamente, ainda que mereça maiores investigações posteriores, e para clarificar isso foi incluído um § 2º no art. 3º. No entanto, foi incluída a previsão de autorização expressa da ANAC para prazos diferenciados, com o fim de tratar eventuais casos especiais. Itens alterados na proposta: Art. 3º, parágrafo único (renumerado para § 1º) e § 2º.	

NOTA: os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta consulta pública representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.