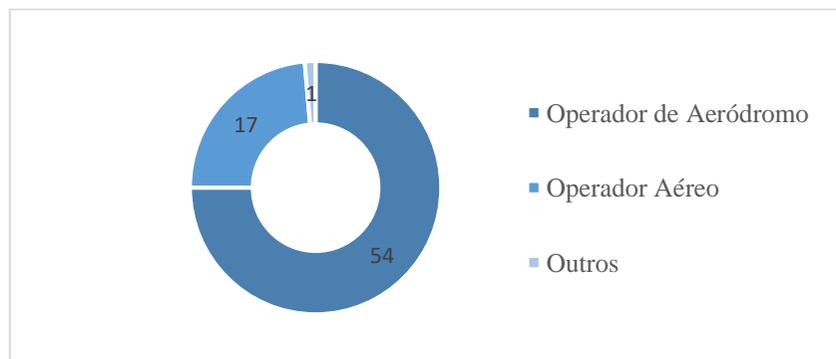




Contribuições referentes à Consulta Pública nº 21/2020

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, e das Instruções Suplementares nºs 153.501-001, intitulada “Procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna”, 153.503-001, intitulada “Análise do risco de colisão entre aeronaves e fauna”, e 153.505-001, intitulada “Identificação dos perigos, monitoramento e implementação de técnicas de manejo de fauna”.

A Consulta Pública foi realizada no período de 20 de agosto a 05 de outubro de 2020, durante o qual foram recebidas **72 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.004184/2019-30

Outubro/2020

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.267	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (b)(1) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Na previsão de "controle de focos de atração de fauna no sítio aeroportuário;" qual é o entendimento sobre o termo "controle" ? Poderia ser substituído por identificação?	
Justificativa: Melhor entendimento do conteúdo e definição do que se pretende regular.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.268**Identificação**

Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura
Aeroportuária - Infraero
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (b)(4)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

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

O sistema de proteção reduz a presença principalmente de mamíferos terrestres de médio e grande porte, não sendo efetivo para aves, ou outros grupos menores, logo, sugere-se a revisão do item.

Justificativa:

Aperfeiçoar a abrangência do item.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.269	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (b)(5) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: No texto "vistorias periódicas com o objetivo de identificar fauna e focos atrativos no sítio aeroportuário;" fineza esclarecer se seriam vistorias exclusivamente para identificar a fauna e focos atrativos, ou poderiam ser realizadas junto com vistoria para outra finalidade?	
Justificativa: Esclarecimento para melhor compreensão do texto.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.270	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (c) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O requisito para elaboração de IPF e PGRF (2) com base no estabelecimento e implementação de procedimentos de gerenciamento associados ao SGSO ficou bastante vago. Seria interessante a definição mínima de parâmetros a serem seguidos na avaliação dessa necessidade.	
Justificativa: Definir adequadamente a necessidade de IPF e PGRF com base no SGSO.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.271	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (e) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O requisito para elaboração de IPF e PGRF com base no estabelecimento e implementação de procedimentos de gerenciamento associados ao SGSO ficou bastante vago. Seria interessante a definição mínima de parâmetros a serem seguidos na avaliação dessa necessidade.	
Justificativa: Definir de forma adequada a necessidade de IPF e PGRF, em conjunto com o item c, 2.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.272	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (f)(1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir o "prazo máximo de 15 meses", ou a palavra "máximo", alterando-a para recomendação.	
Justificativa: Se a elaboração da IPF for realizada por meio de contratação pública, torna-se inviável o prazo de 15 meses para encaminhar a ANAC o documento, principalmente se tratando de Operador que possui a obrigatoriedade de realizar processo licitatório e precisa solicitar recurso com antecedência para que possa ocorrer contratação em exercício posterior.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.273	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.503 (c)(1) Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Este item já existia no RBAC nº 164, mas sempre houve dúvidas quanto à aplicabilidade. Seria oportuno que a ANAC definisse de forma mais objetiva quando aceitará a redução de tempo de elaboração de IPF.	
Justificativa: Estabelecer critérios objetivos para a redução do tempo de elaboração de IPF, para melhor entendimento dos regulados e aplicação do item.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.274	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.503 (g) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão de especificar um período, como por exemplo nos últimos cinco anos.	
Justificativa: Estabelecer período para o histórico das ações mitigadoras.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.275	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.503 (h)(1) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Este item ficou confuso. Como a IPF será entregue antes do PGRF e, sua análise de conformidade pela ANAC será feita antes do envio do PGRF, não ficou claro que prazo está sendo definido aqui.	
Justificativa: Esclarecimento sobre o prazo de entrega.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.276	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (i)(1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Na expressão "O operador de aeródromo deve dispor de um local adequado para a contenção de animais", seria interessante descrever as características mínimas desse local adequado pra contenção de animais.	
Justificativa: Definir critérios para o local de contenção de animais, proporcionando uma regulação melhor e evitando autuações de desconformidade com base em critérios subjetivos do órgão regulador.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.277	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p>Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (p)</p> <p>Tipo de Contribuição: Alteração</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: No texto "deve estabelecer avaliações periódicas do Programa, no período máximo de 12 (doze) meses ou sempre que ocorrer evento de segurança operacional.", excluir a previsão de "sempre que ocorrer evento de segurança operacional."</p>	
<p>Justificativa: Segundo o o conceito de Eventos de Segurança Operacional (ESO) disposto no próprio regulamento: Conceito: "Eventos de Segurança Operacional (ESO): significa acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que cause ou tenha o potencial de causar dano, lesão ou ameaça à viabilidade da operação aeroportuária ou aérea." Logo, considerando o conceito de Eventos de Segurança Operacional (ESO) disposto no próprio regulamento e interpretando o item acima de forma literal, a cada colisão com fauna (toda colisão com fauna é no mínimo um incidente), quase colisão ou avistamento, o operador do aeródromo teria a obrigação de avaliar a eficácia do PGRF. Assim, a exigência do item se torna excessiva.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.278	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (r) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Consideramos oportuno definir se operador do aeródromo tem que enviar à ANAC a avaliação do PGRF anualmente, ou sempre que realizada. Ou se isso deverá somente constar nos registros internos do operador do aeródromo.	
Justificativa: Melhor definição do assunto.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.279	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p>Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Apêndice A do RBAC nº 153, "TABELA DE REQUISITOS</p> <p>Tipo de Contribuição: Alteração</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Na subparte B - operador de aeródromo, item 153.35(d) da tabela é mencionado que a existência de profissional habilitado a lidar com fauna silvestre ou doméstica é obrigatória quando exigida a realização de uma IPF.</p> <p>Sugerimos que a ANAC deixe mais claro se o profissional é obrigatório somente para a elaboração da IPF ou se os aeródromos para os quais for exigida a IPF terão que possuir o profissional em seu quadro permanente.</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>Melhora do texto, possibilitando o total entendimento dos regulados e evitando autuações subjetivas da Agência.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.280	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.3 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: No item 6.3.3 que diz "Caso o diagnóstico do controle da fauna identifique, por meio do SGSO (quando houver) do aeródromo ou de equipe especializada em gerenciamento do risco da fauna, situação de risco à segurança das operações (...)", o que é o 'diagnóstico do controle da fauna'? Seria um documento elaborado separadamente ou o simples acompanhamento das ações implementadas? Além disso, quais situações ensejariam apenas a adoção de procedimentos adicionais e quais ensejariam a realização de uma IPF? Não fica claro, permitindo que haja tendenciosidade na escolha da ação a ser tomada.	
Justificativa: Melhorar a previsão regulatória, evitando autuações subjetivas da Agência.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.281	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.4 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 6.4.3. diz: Áreas gramadas: c) Nas áreas gramadas, o operador de aeródromo deve realizar a roçagem sempre que a altura da grama atingir o limite de 15 cm de altura; A letra "c" deve ser excluída.	
Justificativa: A ANAC deve considerar a retirada deste item, uma vez que a altura da grama mais adequada deve ser avaliada localmente em função das espécies problema ocorrentes naquele local.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.282	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p>Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.4</p> <p>Tipo de Contribuição: Alteração</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>O item 6.4.3. diz Áreas gramadas:</p> <p>d) Na existência de áreas alagadiças, onde há difícil acesso dos equipamentos de roçagem, o operador de aeródromo deve realizar periodicamente o corte baixo, com altura de 10 a 15 cm, sobretudo imediatamente antes das estações chuvosas;</p> <p>Sugere-se a exclusão das letras c e d do item, ou a alteração para itens de identificação e manutenção da melhor altura de gramado, por exemplo:</p> <p>"O operador de aeródromo deve verificar se há associação entre a altura da vegetação nas áreas gramadas e a atração de fauna" e:</p> <p>"O operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para que a roçagem das áreas gramadas seja realizada na altura mais adequada para minimizar a presença de fauna".</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>Estabelecer uma predefinição de altura da grama de maneira uniforme nas letras c e d do item 6.4.3 é inadequado, pois não observa a realidade local, e não considera os diversos climas, fauna e flora em toda a extensão territorial brasileira.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.283	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p>Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.4</p> <p>Tipo de Contribuição: Alteração</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Sugerimos a alteração do item 6.4.7. Culturas agrícolas: a) Não serão permitidas culturas agrícolas na área patrimonial do aeródromo, exceto se for comprovada que na sua fase de cultivo não atraem direta ou indiretamente fauna que geram riscos às operações aéreas.</p> <p>Deve ser previsto um período de transição adequado para os casos de existência de contratos de cultivo, especialmente aqueles em que há interesse público envolvido, que evita invasões de área operacional em locais remotos, e promove o bem estar da população com a possibilidade de utilização produtiva da terra, cumprindo sua função social.</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>Nos casos onde de cultivos não permitidos conforme item 6.4.7 (a), é necessário que o RBAC defina um período de transição, visto que os operadores podem ter contratos comerciais vigentes, para utilização das áreas do aeroporto para plantio com fins de interesse público. Neste caso, a aplicação literal do item 6.4.7 (a) resultará em rescisão contratual e penalidade financeira. Quem arca com esse prejuízo estabelecido pela norma?</p> <p>Tal questão reforça a necessidade de uma regra de transição como, por exemplo, nenhum contrato comercial de cultivo não permitido poderá ser firmado ou renovado após a publicação do RBAC, permitindo a manutenção dos contratos em andamento até a data final de sua vigência.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.284	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p>Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.8</p> <p>Tipo de Contribuição: Esclarecimento</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>A exigência prevista no item não é clara.</p> <p>Devemos considerar que muitos animais são visualizados diariamente no sítio e na área operacional. E considerar também que estes animais se movimentam. Como seria esse mapa? Como seria a atualização exigida no item 6.8.4.? Mensal? A fauna é dinâmica em sua movimentação. Alguns aeroportos não possuem setores específicos exclusivos ao monitoramento da fauna. Esse monitoramento pode ser diário, periódico (1 vez ao mês, 2 vezes ao mês), mais de uma vez ao dia, como compilar informação num mapa de grade sobre todas as espécies avistadas diariamente?</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>Aperfeiçoar a previsão regulatória.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.285	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.10.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: No item 6.10.1.2. "Mensalmente e sempre após período chuvoso, o operador de aeródromo deve realizar inspeções nos sistemas de drenagem e galerias de águas pluviais.", seria interessante deixar claro o que é "período chuvoso". Após cada chuva? Após dias de chuva? Após meses de chuva? .	
Justificativa: Estabelecer definição objetiva da regulação, possibilitando a compreensão completa do que se pretende regular. Evita, também, autuações baseadas em critérios subjetivos.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.286	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.10.3 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: As letras a e c do item 6.10.3.1 dizem o seguinte: 6.10.3.1. As medidas mitigadoras empregadas no aeródromo para evitar a presença ou atração de fauna nos lagos, áreas alagadiças e demais áreas sujeitas a acúmulo de água no sítio são: a) As depressões no pavimento ou no solo, ainda que rasas, devem ser niveladas, a fim de evitar acúmulo de água que venha a atrair fauna no lado ar do aeródromo; c) Canais de drenagem com fluxo perene de água devem ter suas margens anguladas, preferencialmente com inclinação superior a 60°. Quando não for possível manter as margens anguladas, devem ser empregadas redes ou fios para evitar o acesso da fauna à água. Caso sejam empregados fios, será considerado o adequado espaçamento entre fios, a fim de inibir o acesso de fauna que possa vir a gerar riscos às operações aéreas, em função da envergadura da espécie considerada, assim como bandeiras de 10x6 cm2 para demarcar a localização dos fios. Porém, os itens devem ser excluídos ou alterados, na medida em que não se aplica a diversos aeroportos, devido às diferenças locais pela diversidade territorial brasileira, conforme justificativa.	
Justificativa: A exigência acima exposta pode ser inviável em muitos aeroportos, além de não ter respaldo técnico para que seja de cumprimento obrigatório. Podem haver longos canais de drenagem com água perene e, contudo, não serem atrativo de espécies que proporcionem risco às operações. Seria um investimento altíssimo para cumprimento da exigência, sem haver relação direta com o risco.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.287	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.10.5 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item, ou a alteração para "recomendação" à semelhança do item 6.10.5.2.	
Justificativa: Com exceção do item identificado como "Recomendação", todos os itens aqui elencados são de cumprimento obrigatório, porém, as exigências expostas podem ser inviáveis em muitos aeroportos, além de não ter respaldo técnico para que seja de cumprimento obrigatório. Tratam-se de medidas custosas ao operador do aeródromo, sem, contudo, estarem vinculadas a uma avaliação de que a estrutura se configura em um perigo. Por exemplo, instalar cortinas nas antenas. Muitas antenas podem não ser utilizadas como poleiros. Ou quando o são, podem ser utilizadas por espécies de baixo risco que não justifica o custo com a implantação da medida. Se não for acatado o pedido, pelo menos o item 6.10.5.4 deve constar como recomendação, pois a possibilidade de colocar cortinas em estruturas nos aeródromos também depende de análise técnica pertinente ao operador, ressaltando-se sempre a diferença entre as localidades devido à extensão continental do território brasileiro.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.288	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.11 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Pedimos a alteração da redação do item, informando que tais medidas serão implementadas sempre que necessárias. Ou alterar o item 6.11.2 para [Recomendação], pois as atividades de afugentamento devem ocorrer de acordo com análise técnica, adaptadas à realidade de cada aeroporto.	
Justificativa: Alterar redação do item para corresponder à realidade brasileira e da extensão de seu território..	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.289	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero</p> <p>Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 153.503-001, Revisão A, e a revogação da Instrução Suplementar nº 164-001, Revisão A</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.503-001A - 6.3.9</p> <p>Tipo de Contribuição: Exclusão</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão ou alteração dos itens 6.3.9 e 6.3.10. Em caso de alteração, definir critérios objetivos para os parâmetros neles previstos.</p>	
<p>Justificativa: Há alta subjetividade na análise destes dois parâmetros (Habilidade de evitar colisões com aeronaves e Susceptibilidade às ações de controle de fauna). Avaliar a retirada ou determinação de medidas padrão ou que sejam fatores considerados opcionais para análise de risco. A subjetividade pode influenciar na comparação de duas análises de risco elaboradas para o mesmo aeródromo por profissionais diferentes levando a interpretações equivocadas sobre aumento ou diminuição do risco ao longo do tempo.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.290	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.505-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.505-001A - 8.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão de alteração: "a) Dispor de procedimentos para evitar que o acúmulo de água, vegetação, matéria orgânica ou outros fatores se constituam em atrativos de aves e outros animais que possam provocar risco às operações aéreas".	
Justificativa: Considerando que este se trata de um item obrigatório temos que considerar que nem sempre esses fatores são atrativos e que as vezes a retirada, por exemplo, de vegetação, pode se tornar um atrativo maior pela exposição do espelho d'água.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.291	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.11 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Proposta de inclusão na IS Nº 153.501-001 6.11.3 Os animais sob a responsabilidade de operadores de aeronaves que escapem da caixa de transporte, seja esta transportada no porão ou em qualquer lugar da aeronave, devem ser capturados, contidos e recolhidos com segurança pelos operadores de aeronaves, sendo estes os responsáveis por qualquer dano oriundo do evento.	
Justificativa: O contrato de transporte de animais é celebrado entre o proprietário do animal e os operadores aéreos, que têm a obrigação, por lei (Código Civil e demais normas pertinentes), de entrega-lo ao proprietário no local de destino nos exatos moldes como recebido. Portanto, a responsabilidade por qualquer evento durante o trajeto é exclusiva dos operadores aéreos, que são remunerados para isso.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.292	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (i) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Proposta de inclusão no RBAC nº 153 153.505 (i)(2) Os animais sob a responsabilidade de operadores de aeronaves que escapem da caixa de transporte, seja esta transportada no porão ou em qualquer lugar da aeronave, devem ser capturados, contidos e recolhidos com segurança pelos operadores de aeronaves, sendo estes os responsáveis por qualquer dano oriundo do evento.	
Justificativa: Necessário definir regras sobre quem é responsável pela captura de animais transportados pelas companhias aéreas, quando esses animais fogem de suas caixas de transporte na área restrita dos aeroportos ou dentro da aeronave que está no aeroporto. Em que pese o administrador aeroportuário possuir, na maioria dos casos, pessoal habilitado para captura dos animais, não se pode atribuir essa responsabilidade a ele. Já que não existe cobertura financeira para esse trabalho. Entretanto, companhia aérea cobra pelo serviço e, em tese, deveria ter profissional habilitado pelo manejo do mesmo. Inclusive, se não possui pessoal habilitado para tal serviço não deveria estar autorizada a realizá-lo. Outro ponto importante é a captura de animal que fugiu dentro da aeronave. O administrador não tem conhecimento do interior da aeronave para realizar tal captura, podendo gerar danos a aeronave. Por fim, como ficaria a questão jurídica em uma situação em que um animal transportado por uma companhia aérea que fuja dentro do aeroporto e seja, por exemplo, sugado pelo motor de uma aeronave causando, obviamente, a morte do animal e um prejuízo milionário. Por tudo isso, é necessário estabelecer uma regra justa para essa situação. Além do mais, o contrato de transporte de animais é celebrado entre o proprietário do animal e os operadores aéreos, que têm a obrigação, por lei (Código Civil e demais normas pertinentes), de entrega-lo ao proprietário no local de destino nos exatos moldes como recebido. Portanto, a responsabilidade por qualquer evento durante o trajeto é exclusiva dos operadores aéreos, que são remunerados para isso.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.293	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.213 (b)(2) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do Item 153.213 (b)(1): Manter a altura da vegetação, em faixas de pista e equipamentos de auxílio visual, menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros);	
Justificativa: Entendemos ser necessário realizar uma separação entre a altura da vegetação na área da faixa de pista das demais áreas. Isso porque a imprescindibilidade da altura de 15 cm das áreas verdes nas faixas de pista é atrelada à segurança aeroportuária, uma vez que tais áreas são a margem de proteção para eventuais incidentes. No entanto, as demais áreas do aeroporto não possuem tal necessidade, podendo ser flexibilizado o manejo em tais lugares. Ressalte-se, neste sentido, que seria até ilegal seguir com a poda total em certas áreas do aeroporto, eis que alguns sítios compreendem áreas de proteção ambiental.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.294	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A. Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.213 (b)(3) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Sim</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Criação do Item 153.213 (b) (3): Para as demais áreas operacionais deverá ser avaliada tecnicamente a possibilidade de manutenção das áreas verdes em altura igual ou inferior a 45 centímetros, de acordo com as particularidades de cada aeródromo;</p> <p>Criação do Item 153.213 (b) (4): A avaliação mencionada no item anterior poderá ser realizada pelo responsável técnico da gestão do manejo da fauna no aeródromo;</p>	
<p>Justificativa: Consoante contribuição exposta no item anterior, entendemos que é necessária a separação entre a altura da vegetação na área de faixa de pista e equipamentos de auxílio visual das demais áreas. Sendo assim, entendemos que estas últimas prescindem de uma altura de vegetação tão rigorosa, podendo ser avaliado, considerando as peculiaridades de cada aeroporto, a possibilidade de que estas áreas verdes possuam altura inferior ou igual a 45 centímetros, o que deverá ser atestado pelo responsável técnico da gestão do manejo da fauna no aeródromo.</p> <p>Vale destacar, neste sentido, que a manutenção da área verde fora das faixas de pista em altura superior a 15 centímetros favorece a segurança operacional do aeroporto, uma vez que tais zonas acabam por possuir maior atratividade para espécies de maior valor gregário. Tais espécies também estão sujeitas ao manejo de fauna, no entanto, o fato de naturalmente se dirigirem às áreas de vegetação mais alta promove maior segurança às pistas de pouso e decolagem, assim como às áreas com acesso ao público. Sendo assim, como exemplo, ressalta-se a particularidade do Aeroporto de Vitória, no Espírito Santo, em que a existência dos patos dos matos (<i>Cairina moschata</i>) está adaptada ao ambiente aeroportuário, sendo mais favorável que seja criado um local mais distante da pista para que</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.295	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Sudeste Do Brasil S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração do Item 6.4.3. 'c': Nas faixas de pista e equipamentos de auxílio visual, o operador de aeródromo deve realizar a roçagem sempre que a altura da grama atingir o limite de 15 cm de altura;	
Justificativa: Entendemos ser necessário realizar uma separação entre a altura da vegetação na área de faixa de pista e equipamentos de auxílio visual das demais áreas. Isso porque a imprescindibilidade da altura de 15 cm das áreas verdes nas faixas de pista é atrelada à segurança aeroportuária, uma vez que tais faixas são a margem de proteção para eventuais incidentes. No entanto, as demais áreas do aeroporto não possuem tal necessidade, podendo ser flexibilizado o manejo em tais lugares.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.296	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.9 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: "6.9.1. O operador de aeródromo deve instituir métodos de identificação de potenciais focos de atração de fauna em sua ASA, que possam vir a gerar riscos às operações aéreas. "</p>	
<p>Justificativa: "Considerando o dispêndio financeiro para a realização de vistorias em toda ASA (20 km), a curta periodicidade (a cada 3 meses) não trará ao operador aeroportuário efetivos resultados, uma vez que os focos identificados com potencial de atração não receberão as adequações em tempo hábil. Portanto considera-se esse prazo muito curto, sem grandes benefícios ao GRF. O operador deve ter a autonomia para instituir métodos de identificação de potenciais focos de atração. "</p> <p>- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.297	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.9 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.9.2. Ao longo de 12 meses, o operador de aeródromo deve realizar inspeções nos potenciais focos identificados. Caso sejam considerados focos relevante de atração de fauna, o operador deve tomar as providências previstas na seção "Gestões junto aos órgão externos para eliminação de focos atrativos de fauna na ASA".	
Justificativa: "A cada surgimento de novos focos atrativos na ASA, o fato do operador adotar as providências previstas na seção de "Gestões junto aos órgãos externos para eliminação de focos atrativos de fauna na ASA" não produzirá efeitos imediatos ao GRF do aeródromo. Sugere-se que haja primeiro uma avaliação da potencialidade de atração do foco, antes da adoção das providencias previstas no item 6.12"	
- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.298	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.9 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.9.5. O mapa e a tabela devem ser atualizados à medida que sejam identificados, por meio das inspeções realizadas ao longo de 12 meses, novos usos e ocupação do solo sujeitos as restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna, o surgimento de novos focos e/ou a eliminação dos focos preexistentes na ASA.	
Justificativa: "Alteração da periodicidade de inspeções, para compatibilidade da proposição dos itens 6.9.1 e 6.9.2" - GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.299	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.9 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.9.9. Uma vez identificados focos atrativos e/ou com potencial de atração de fauna externos ao aeroporto (ASA), o operador de aeródromo deve comunicar formalmente aos órgãos competentes para fiscalização e atuação, conforme artigo 4o da Lei nº 12.725/2012 e demais dispositivos legais vigentes. O responsável pela atividade/empreendimento potencialmente atrativo presente ASA deve garantir que seu empreendimento/atividade não esteja colocando as operações aéreas em risco, mediante monitoramento regular ou ações de mitigação, quando necessário, e reportar os resultados obtidos aos órgãos de fiscalização competentes.	
Justificativa: A responsabilidade do operador deve ser de identificar os potenciais focos e informar às autoridades competentes para sua fiscalização. O empreendimento potencialmente atrativo é quem deve ser responsável por comprovar perante os órgãos fiscalizadores que sua atividade não é atrativa, ou quais as medidas de mitigação foram adotadas. A atuação do operador de aeródromo, monitoramento e ações recorrentes devem se limitar a sua área jurisdição, ou seja, área patrimonial do aeródromo.	
- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.300	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.9 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.9.10. O monitoramento de focos que atraíam espécies mais nocivas à aviação brasileira, como constam na lista do Ministério do Meio Ambiente, deve ser feito com maior frequência.</p>	
<p>Justificativa: A análise de risco para identificação de espécies problemas no aeródromo e seu entorno será realizada com a elaboração da IPF. Para os aeroportos onde não há a obrigatoriedade de apresentação de IPF, o monitoramento do focos deve ser baseado na lista de espécies mais nocivas à aviação brasileira, divulgada pelo Ministério do Meio Ambiente, por meio do Parecer nº 04/2013/GRG/DCBio/SBF/MMA.</p> <p>- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.301	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.4.3.Áreas gramadas: b)O operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para identificar se há proliferação de insetos, e/ou demais espécies de invertebrados que atraíam fauna que possa provocar risco às operações aéreas;	
Justificativa: Tendo em vista a dimensão da área patrimonial do aeródromo, inclusive a extensa área da faixa de pista, é inviável a realização de identificação de anelídeos. Como sugestão, recomenda-se a exclusão do filo Annelida dos procedimentos básicos.	
- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.302	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: "153.213 (b) Quanto à manutenção das áreas verdes por meio do controle da vegetação, o operador de aeródromo deve ainda atender aos seguintes requisitos:</p> <p>(1) manter a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros)</p> <p>(2) manter a altura da vegetação baixas (15-30cm) nas proximidades de auxílios visuais.</p> <p>(3) Analisar a possibilidade de altura de Gramas médias (30-40cm) ou altas (40-50cm) para dificultam o acesso de aves ao alimento no solo, especialmente, quando se tratar de variedades com folhas estreitas e rígidas.</p> <p>(4) executar, quando aplicável, as ações referentes ao gerenciamento do risco da fauna, conforme requisitos estabelecidos em norma específica.</p> <p>6.4.3 Áreas gramadas: c) Nas áreas gramadas, o operador de aeródromo deve realizar a roçagem de forma a não propiciar condições para atração de fauna e não interferir na visualização dos auxílios visuais e de navegação aérea."</p>	
<p>Justificativa: Conforme experiências realizadas em importantes aeródromos brasileiros, a determinação da altura máxima de grama em 15 cm em todo o sítio aeroportuário pode ser um atrativo extra à espécie de avifauna. Atrelado a este fato, a realização periódica da roçagem em curtos intervalos de tempo pode ser inexecutável para as equipes de manutenção em determinadas épocas do ano (estação chuvosa), onde a grama desenvolve em altas taxas de crescimento. Recomenda-se adotar os requisitos estabelecidos no Manual de Gerenciamento de Risco de Fauna (MCA 3-8), que determina certas alturas de grama em diferentes locais do sítio aeroportuário.</p> <p>- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.303	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo</p>	<p>Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: "6.4.3. d) Na existência de áreas alagadiças, onde há difícil acesso dos equipamentos de roçagem, o operador de aeródromo deve realizar periodicamente o corte de forma a não comprometer o fluxo de drenagem e não propiciar condições para atração de fauna. "</p>	
<p>Justificativa: Estabelecer a determinação da altura máxima de grama em áreas alagadiças não garante a diminuição da atratividade de fauna no aeródromo. O operador deve definir a periodicidade e o tamanho mais adequado de corte, de acordo com o seu gerenciamento de risco de fauna, de forma a não comprometer o fluxo de drenagem. Sugere-se a alteração do subitem (d) de acordo com os subitens estabelecidos no item 153.215 do RBAC nº 153.</p> <p>- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.304	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: "6.4.5 b) Para as árvores frutíferas existentes no aeródromo que atraiam fauna que possam gerar risco às operações aéreas, o operador de aeródromo deve realizar aparas e/ou extração do indivíduo arbóreo, em conformidade com as normas e exigências dos órgãos ambientais competentes, reduzindo assim o potencial atrativo de fauna; 6.4.6 [Recomendação] Se comprovadamente for verificada que as árvores não atraem direta ou indiretamente fauna que cause riscos às operações aéreas, não há a necessidade de realizar as aparas e/ou extração do indivíduo arbóreo."	
Justificativa: Para as árvores frutíferas que atraiam fauna a recomendação de retirada de frutos mensalmente se torna inexecutável para equipe de manutenção do aeroporto. Considerando o fator atrativo, a ação mais viável seria a supressão do indivíduo arboreo. - GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.305	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.10.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.10.1.2.2 A frequência da inspecao devera ser maior, caso as condições climáticas e ambientais do sítio intensifiquem o acúmulo de água, vegetação, matéria orgânica e sedimentos nesses dispositivos.	
Justificativa: O texto do item gera confusão, incerteza ou dupla interpretação. Sugere-se uma pequena alteração de palavras chaves. - GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.306	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.10 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: -	
Justificativa: As ações mitigadoras descritas no item 6.10 devem ser revistas, tendo em vista que o enrigencimento das ações previstas prejudicam a operacionalidade dos aeródromos, pois desconsideram a realidade de cada sítio aeroportuário. As ações devem ser propostas no sentido de orientar o operadores de aeródromo e não determinar o que cada operador deve realizar (obrigatoriedade - FC). Tendo em vista que estas ações propostas possuem significativo dispêndio financeiro e que devem ser adotadas durante a realização de uma IPF, as mesmas não garantem serem as mais efetivas para o risco encontrado em cada aeródromo. É necessário permitir a liberdade para que cada aeródromo decida quais as melhores ações adotar para a mitigação do risco de fauna. - GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.307	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A análise da evolução e da severidade destes eventos de segurança operacional (ESO) deve fornecer subsídios para que o Operador do aeródromo estabeleça a implementação de procedimentos adicionais ou recomende a necessidade de realização de uma Identificação do Perigo da Fauna (IPF) e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF), por profissional habilitado, conforme parágrafo 153.35(d) do RBAC nº 153.	
Justificativa: Correção quanto a responsabilidade de manter a segurança operacional do aeródromo dentro de níveis aceitáveis pela ANAC, conforme RBAC 153.21(4) - GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.308	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.25 (a) (3) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>"(a) O responsável pelo gerenciamento do risco da fauna deve:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) coordenar a implementação, manutenção e integração do Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna e da Indicação do Perigo da Fauna em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis e padrões estabelecidos pelo operador de aeródromo; (2) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos quanto a presença de Fauna no sítio Aeroportuário; (3) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado; (4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias quanto a presença de Fauna. (5) monitorar a efetividade dos controles de risco quanto a presença de Fauna no sítio Aeroportuário; (6) formalizar junto ao gestor responsável do aeródromo a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do PGRF; (7) planejar e facilitar a promoção do Gerenciamento do Risco da Fauna em todas as áreas da organização do operador de aeródromo; (8) relatar regularmente ao gestor responsável do aeródromo sobre o desempenho do PRGF e qualquer necessidade de melhoria; e (7) assessorar o gestor responsável do aeródromo no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento do Risco da Fauna, fornecendo subsídios para a tomada de decisões. <p>(b) São prerrogativas do responsável pelo gerenciamento do risco da fauna, sem prejuízo de outras definidas pelo operador de aeródromo:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) ter acesso direto ao gestor do aeródromo; e (9) ter acesso aos dados e informações de segurança operacional e do gerenciamento do risco da fauna necessários ao exercício das responsabilidades citadas na seção 153.XX." 	
<p>Justificativa:</p> <p>Conforme estabelecidas as responsabilidades dos profissionais do SGSO, manutenção, resposta a emergencia, operações e AVSEC, faz-se necessário determinar essa responsabilidades quanto ao gestor de risco de fauna.</p> <p>- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.309	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.505-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.505-001A - 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153.505(p) No intuito de identificar a eficácia do PGRF, o operador de aeródromo deve estabelecer avaliações periódicas do Programa, no período máximo de 12 (doze) meses ou sempre que ocorrer evento de segurança operacional relacionado à fauna.	
Justificativa: Os ESOs podem ser considerados de diferentes características, incluindo fauna. O texto proposto pela Agência, sugere que sempre que houver evento de segurança operacional, o PGRF deverá ser alterado. Por isso necessita de maior clareza no texto. - GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.310	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo</p>	<p>Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (a)(1) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: 164.3 O perigo provocado pela presença de aves e demais espécies de animais às operações aéreas torna necessária a execução, por parte dos operadores de aeródromos públicos, de ações específicas para o gerenciamento do risco de colisão entre aeronaves e a fauna, por intermédio da compreensão dos fatores que originam o perigo e da definição de medidas para eliminar ou mitigar o risco.</p>	
<p>Justificativa: Entende-se importante a inclusão desse item no RBAC, pois independentemente do aeroporto possuir IPF e PGRF, o gerenciamento e monitoramento da fauna deve ocorrer de forma constante, em prol da antecipação e prevenção de possíveis acidentes ou incidentes.</p> <p>- GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.311	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (a)(1) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: " O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, considerando os critérios de qualificação de que trata o parágrafo 153.15: 153.15 (6) Responsavel pelo Gereciamento do Risco da Fauna"	
Justificativa: "Em função da especificidade dos serviços relativos ao manejo de fauna; a segurança das operações aéreas de pousos e decolagens; devido o advento do aumento no numero de eventos com fauna registrado nos aeródromos brasileiros, faz-se necessário essa designação de um gestor RESPONSÁVEL, considerando os critérios de qualificação, para melhor gerenciamento do risco da fauna. " - GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. em nome da Comissão Nacional de Risco de Fauna -	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.312	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. - Aeroporto De Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.503 (f) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 153.503 (f)(1). A Fraport sugere a alteração do dispositivo, no sentido de ser atribuição dos operadores do aeródromo comunicar o perigo identificado aos órgãos competentes.	
Justificativa: A norma tal como está atribui um excessivo ônus regulatório ao operador do aeródromo, pois o obriga a elencar as ações que o ente público envolvido deve tomar. O operador do aeródromo não possui o Poder de Polícia conferido à Administração Pública na condução de atos, ações, medidas, e etc., que devem ser tomadas no exercício da administração. Cumpre ao órgão público envolvido decidir quais ações deve tomar, cabendo ao operador do aeródromo a obrigação de comunicá-lo do caso e dos perigos envolvidos.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.313	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. - Aeroporto De Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.503 (f) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 153.503 (f)(1). A Fraport sugere a alteração do dispositivo, no sentido de ser atribuição dos operadores do aeródromo comunicar o perigo identificado aos órgãos competentes.	
Justificativa: A norma tal como está atribui um excessivo ônus regulatório ao operador do aeródromo, pois o obriga a elencar as ações que o ente público envolvido deve tomar. O operador do aeródromo não possui o Poder de Polícia conferido à Administração Pública na condução de atos, ações, medidas, e etc., que devem ser tomadas no exercício da administração. Cumpre ao órgão público envolvido decidir quais ações deve tomar, cabendo ao operador do aeródromo a obrigação de comunicá-lo do caso e dos perigos envolvidos.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.314	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. - Aeroporto De Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (h)(1) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 153.505 (h). A Fraport sugere um acréscimo no sentido de o operador poder desenvolver uma matriz de validação de colisões, identificando os níveis de risco, fatores e estratégias para mitigação das colisões.	
Justificativa: A Fraport sugere um acréscimo no sentido de o operador poder desenvolver uma matriz de validação de colisões, identificando os níveis de risco, fatores e estratégias para mitigação das colisões.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.315	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. - Aeroporto De Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.507 (c)(1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 153.507 (c). O item propõe reuniões a cada seis meses com os envolvidos no planejamento de fauna. A Fraport entende que isso pode ser tratado por ocasiões das CSOs (ordinárias e extraordinárias).	
Justificativa: Entende-se que deve ser aproveitada as próprias reuniões ordinárias CSO (e mesmo as extraordinárias) para abordar o tema. Exigir diversas reuniões acaba por trazer excessivo ônus regulatório.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.316	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.25 (a) (2) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Concessionária solicita esclarecimento a respeito de como será realizada a análise do risco. A Concessionária solicita que a Agencia vincule método para análise de riscos provenientes da fauna. Será definido pelo operador?	
Justificativa: A Concessionária entende que a vinculação do método de análise é necessária para que não haja subjetividade nas interpretações.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.317	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.25 (a) (3) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Concessionária solicita esclarecimento a respeito de como será realizado o monitoramento da efetividade. A Concessionária solicita que a Agencia vincule método para monitorar a efetividade dos controles de riscos provenientes da fauna e/ou indicador. Será definido pelo operador?	
Justificativa: A Concessionária entende que a vinculação do método para monitorar a efetividade dos controles de riscos provenientes da fauna e/ou indicado é necessária para que não haja subjetividade nas interpretações.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.318	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (b) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Concessionária solicita esclarecimento quanto a aplicação do mapa de grade ser somente para a o sítio aeroportuário ou se será aplicado também para a ASA, pois a Concessionária entende que pontuar os locais com coordenada geográfica no mapa da ASA utilizando imagem satélite, já seria suficiente para atender a RBAC.	
Justificativa: A Concessionária entende que pontuar os locais com coordenada geográfica no mapa da ASA utilizando imagem satélite, já seria suficiente para atender a RBAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.319	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (d) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153. 501 (d) (2) A Concessionária solicita esclarecimentos a respeito de como será realizada a identificação de vulnerabilidade do aeródromo. A Concessionária solicita que a Agencia vincule método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador. Será definido pelo operador?	
Justificativa: A Concessionária entende ser fundamental que a Agencia vincule método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador de forma a evitar interpretações subjetivas.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.320	
Identificação	
Autor da Contribuição: Prohabitat Assessoria Ambiental Categoria: Outros	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 1º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Definição nº 15: sugerimos que o do RBAC 153 esteja alinhado com o PCA 3-3, documento do Comando da Aeronáutica que trata sobre reportes de colisões para o Estado Brasileiro. Definição nº 31: Esse índice é utilizado na prática? Poucos aeroportos no país terão tal índice visto que é baixo o número de acidentes e incidentes graves decorridos de colisão com fauna. Item 153.503(h) e (h) (1): Item confuso. Não está dando para entender o que o subitem 1 quer dizer, mesmo lendo o fundamento no quadro comparativo. Segundo o texto do RBAC 153, o PGRF deve ser entregue 3 meses após a data da ciência da aceitação da IPF. No entanto, o PGRF só pode ser implementado após a ciência de sua aceitação. Sendo assim sugiro a seguinte redação: Para efeitos do disposto no parágrafo 153.503(h), o PGRF será considerado concluído e apto para ser implantado na data da ciência ao operador de aeródromo a respeito da conformidade da IPF e do PGRF 153.35 (d) Esses profissionais também devem estar capacitados no gerenciamento de risco de fauna que possui peculiaridades importantes. 153.505 (j) (2) Esse indicador me parece pouco relevante. Se olharmos as estatísticas de incidentes graves e acidentes envolvendo fauna no Brasil observaremos que é uma pequena quantidade. Dificilmente um aeródromo terá esse indicador alterado. Sugiro incluir indicadores já recomendados para risco de fauna, como os recomendados pelo BAIST. 153.507 (a) (2) risco da Fauna x Risco de Fauna 153.507 CGRF aplicabilidade: Creio que todo aeródromo deva instituir sua CGRF. Esta ferramenta pode ter grande relevância para pequenos aeródromos. Sugerimos a divisão entre CGRF interna e externa. 6.2.1.1 IS 153.505 e 6.4.3 da IS 153.501 identificar proliferação de Anelídeos: recomendamos não ser tão específico quanto a este grupo de fauna e incluí-lo nos “demais espécies de invertebrados”. 153.213 (b) (1) e 6.4.3 c IS 153-501: Altura da grama até 15 cm. Em relação a presença de fauna não há consenso em relação a melhor altura da área de vegetação. É importante que cada aeroporto avalie o melhor manejo da área gramada, respeitando outras normas de segurança e manutenção referente a visibilidade de equipamentos. No entanto, cabe salientar que o processo de corte é o que mais atrai aves, principalmente carcarás, espécie esta que se envolve em muitas colisões com dano nos aeródromos brasileiros. Para se manter a grama até 15 cm, a frequência de corte deverá ser mais intensa, o que poderá ter efeito consideráveis sobre a atração de aves. Segundo o MCA 3-8, Manual de Gerenciamento de Risco de Fauna do Comando da Aeronáutica, em seu item 5.10.11, gramas muito baixas (5-15cm) atraem elevada quantidade de aves, como carcarás, quero-queros, garças e gaivotas, especialmente, no período até 10 dias após o corte. Os itens 5.10.13 e 5.10.14 dizem que gramas baixas (15-30cm) somente nas proximidades de auxílios visuais reduzem oportunidades para uso do local por aves, contribuindo para menor probabilidade e severidade de colisões com fauna e gramas médias (30-40cm) ou altas (40-50cm) dificultam o acesso de aves ao alimento no solo, especialmente, quando se tratar de variedade com folhas estreitas e rígidas. Se existe um documento oficial do Comando da Aeronáutica que fala que gramas muito baixas (até 15 cm) tendem a atrair elevada quantidade de aves, recomendamos que o RBAC 153 não limite a altura da grama até 15 cm. ANEXO I SUBPARTE B EXISTENCIA DE PROFISSIONAL HABILITADO PARA LIDAR COM FAUNA SILVESTRE OU DOMÉSTICA. Não está claro se após a conclusão da IPF ainda será necessário esse profissional no aeroporto.</p>	

Observações Gerais

PGRF também deve descrever quais indicadores serão utilizados pelo aeroporto para acompanhamento do risco de fauna, por exemplo, os indicadores apresentados pelo BAIST e no MCA 3-8

6.7.2 IS 153.501 Alinhar a distâncias para registro de carcaças com o PCA 3-3, bem como adicionar nesse parágrafo a obrigatoriedade de ser feito o relato de colisão ao CENIPA, desde que outra causa para a morte do animal não seja identificada.

6.9.1 IS 153.501 A cada 3 meses percorrer toda a ASA (raio de 20 km do aeródromo) parece-me inexecutável até mesmo para o aeródromo que se enquadre da exigência de IPF e PGRF. Sugiro que essa vistoria de ASA não tenha como objetivo abranger toda a ASA nesse período de 3 meses. Adicionalmente, poderia ser colocada que toda a ASA deve ser percorrida a cada 12 meses, sendo a distribuição das inspeções conforme a programação do aeródromo. Ex. de 3 em 3 meses é realizada uma vistoria que abrange ¼ da ASA, ao final do ano 4 vistorias cobririam toda a ASA. Ou duas vistorias anuais que abarcam 50% da asa cada uma.

Figura 2 IS 153.501 Recomendo que no exemplo seja inserido o número estimado mais próximo do real ou se for dividido em intervalo, sejam intervalos menores. No intervalo entre 10 e 100 por exemplo, um ponto com 10 indivíduos é bem diferente de um com 100 indivíduos.

6.9.8 IS 153.501 Sugerimos incluir por intermédio de: visitas a empreendimentos existente na ASA caracterizados como atividade com potencial atrativo de fauna (ex. aterros sanitários, matadouros, feiras-livres etc.).

6.10.3.1 a, b e c, 6.10.5.1 a e b, 6.105.3 e 6.10.5.4 da IS 153.501: As ações aqui colocadas poderiam estar em formato de recomendação, tendo em vista a complexidade das ações sugeridas, que podem ser onerosas e inexecutáveis para um aeródromo de pequeno porte.

7.2.1.1 C da IS 153.505 Esclarecer se essas inspeções devem ser feitas por profissionais capacitados como apontado no item 153.35 ou se pode ser realizada por outros profissionais da área operacional, como Fiscais de Pátio e Pista.

Justificativa:

Encaminhamos todos os comentários e justificativas em anexo também.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.321	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (d) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153.501 (d) (3) A Concessionária solicita esclarecimento a respeito de como será realizada a avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisões entre aeronaves e a fauna. A Concessionária solicita que a Agencia vincule método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador. Será definido pelo operador?	
Justificativa: A Concessionária entende ser fundamental que a Agencia vincule método para avaliação do perigo de fauna de forma a evitar interpretações subjetivas.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.322	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (h) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Concessionária solicita esclarecimento sobre se esse item se aplica também à medidas mitigadoras na ASA? A Concessionária esclarece que o operador do aeródromo não possui gestão direta em áreas externas ao sítio aeroportuário e que a gestão direta dessas áreas é responsabilidade e obrigatoriedade do poder público.	
Justificativa: A Concessionária entende e esclarece que o operador do aeródromo não possui gestão direta em áreas externas ao sítio aeroportuário e que a gestão direta dessas áreas é responsabilidade e obrigatoriedade do poder público.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.323	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (a)(1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153.505 (a) (2) - os procedimentos relacionados no PGRF devem tomar como diretriz os resultados obtidos na IPF, tendo como prerrogativa básica o controle dos focos de atração de animais na área patrimonial e as ações cabíveis ao operador de aeródromo, considerando suas responsabilidades e limites de atuação (conforme normativa vigente), no que tange à área externa ao sítio aeroportuário.	
Justificativa: A Concessionária entende ser fundamental que as responsabilidades e limites de atuação estejam vinculadas às normativas vigentes para não haver responsabilização e /ou atribuição de ações ao operador do aeródromo que sejam de responsabilidade do poder público e/ou terceiros.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.324	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (g)(1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153. 505 (g) - o operador deve dispor de recursos e procedimentos para monitoramento da fauna no sítio aeroportuário e em sua ASA, abrangendo as seguintes atividades conforme requisitos descritos em Instrução Suplementar específica XX (citar o número / referência da IS).	
Justificativa: A Concessionária entende que como a RBAC 153 possui inúmeras Instruções Suplementares, é importante expressar a referência da IS específica de fauna.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.325	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.505 (h) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153. 505 (h) (2) - Ao efetuar os reportes de colisão com fauna o operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para a identificação da(s) espécie(s) colididas, exceto quando não houver material visual para a identificação e for necessário coleta e análise de DNA, hipótese na qual o material coletado deverá ser enviado para o CENIPA (quando registrado dano).	
Justificativa: A Concessionária entende que esse item já é aplicado nos aeródromos e a análise de material genético é realizada pelo CENIPA, quando registrado dano. Os aeródromos não realizam a análise de DNA (somente coleta e envio ao CENIPA).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.326	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.507 (c) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Concessionária solicita exclusão do item 153.507 (c) (2).	
Justificativa: A Concessionária esclarece que o CGRF informa ao poder público responsável pelo local as ações de identificação de perigo e monitoramento ASA, fato este que já é regulado nos outros itens da RBAC. A CGRF não tem poder para atuar diretamente nas reclamações relativas ao saneamento básico tampouco decidir quais ações o poder público deve tomar para mitigar o problema.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.327	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.507 (c) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153.507 (c) (4) - manter atualizado mapa com a Área de Segurança Aeroportuária, baseado nas informações do PGRF e monitoramento da ASA, indicando os locais com focos de atração de fauna;	
Justificativa: A Concessionária esclarece que o operador do aeródromo já executa o monitoramento da ASA e possui o mapeamento dos focos atrativos/ perigo da ASA. Esse material seria apresentado na CGRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.328	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (d) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: ANEXO III RBAC - Seção 153. 501 (d) (2) - identificação de vulnerabilidade do aeródromo; A Concessionária solicita esclarecimento sobre como será realizada a identificação de vulnerabilidade do aeródromo. Vincular método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador. Será definido pelo operador?	
Justificativa: A Concessionária entende ser fundamental a definição de como será realizada a identificação de vulnerabilidade do aeródromo de forma a evitar interpretações subjetivas da norma. A Concessionária esclarece que sem a definição do método não é viável a aplicação de penalidades.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.329	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.501 (d) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: ANEXO III RBAC - Seção 153.501 (d) (3) - avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisões entre aeronaves e a fauna; A Concessionária solicita esclarecimento a respeito de como será realizada a avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisões entre aeronaves e a fauna? Vincular método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador. Será definido pelo operador?	
Justificativa: A Concessionária entende ser fundamental a definição de método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador para que não haja interpretação subjetiva da norma. Ainda, a Concessionária esclarece que caso não haja tal definição a aplicação de penalidades se torna inviável.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.330	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC nº 153 - 153.507 (d) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Concessionária solicita exclusão do item ANEXO III RBAC - Seção 153.507 (c) (2)	
Justificativa: A Concessionária entende que o CGRF informa ao poder público responsável pelo local nas ações de identificação de perigo e monitoramento ASA, fato este que já é regulado nos outros itens da RBAC. A CGRF não tem poder para atuar diretamente nas reclamações relativas ao saneamento básico tampouco decidir quais ações o poder público deve tomar para mitigar o problema.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.331	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Em Recuperação Judicial Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Texto Sugerido: item 6.9.1. A cada 12 meses, o operador de aeródromo deve instituir inspeção que percorra a ASA, a fim de avaliar a existência de possíveis focos de atração de fauna que possam vir a gerar riscos às operações aéreas.	
Justificativa: Entende-se que vistoriar a ASA de 3 em 3 meses não vale o custo-benefício. Mais coerente seria estipular vistorias anuais.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.332	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Em Recuperação Judicial Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.9 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Texto Sugerido: 6.9.5. O mapa e a tabela devem ser atualizados à medida que sejam identificados, por meio das inspeções anuais, novos usos e ocupação do solo sujeitos as restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna, o surgimento de novos focos e/ou a eliminação dos focos preexistentes na ASA.	
Justificativa: Apenas ajuste da periodicidade para ficar em consonância com a sugestão de redação feita ao item 6.9.1	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.333	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Em Recuperação Judicial Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 6.9 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Texto sugerido: item 6.9.9 Uma vez identificados os focos atrativos e/ou com potencial de atração de fauna, o operador de aeródromo deve monitorá-los com regularidade, de modo a acompanhar a evolução de seu potencial atrativo ao longo do tempo, nos termos do item 6.12 deste RBAC, bem como da legislação em vigor.	
Justificativa: Uma vez que o item 6.12 da IS 153.501 já menciona a responsabilidade do OA e seus limites, necessário incluir menção ao item.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.334	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Em Recuperação Judicial Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Texto Sugerido: item 7.2.1.3 (b) Uma vez identificados os focos atrativos e/ou com potencial de atração de fauna, o operador de aeródromo deve monitorá-los com regularidade, de modo a acompanhar a evolução de seu potencial atrativo ao longo do tempo, nos termos do item 6.12 da IS 153.501 e legislação em vigor.	
Justificativa: Uma vez que o item 6.12 da IS 153.501 já menciona a responsabilidade do OA e seus limites, necessário incluir menção ao item.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.335	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Em Recuperação Judicial Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 7 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão: exclusão total do item 7.2.1.3 (c) - O monitoramento de focos que atraíam espécies cuja análise de risco considere mais perigosas deve ser feito com maior frequência;	
Justificativa: Em decorrência do item 7.2.1.3 (b), os itens posteriores (c) e (d) são desnecessários, pois a responsabilidade e limites do OA são mencionados no item 6.12 da IS 153.501.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.336	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Em Recuperação Judicial Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 153.501 - 001A - 7 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão: exclusão total do item 7.2.1.3 (d) - O operador de aeródromo deve elaborar, quando das revisões periódicas do PGRF, um relatório que abranja a evolução do potencial atrativo das atividades atrativas ou com potencial de atração de fauna identificadas.	
Justificativa: Em decorrência do item 7.2.1.3 (b), os itens posteriores (c) e (d) são desnecessários, pois a responsabilidade e limites do OA são mencionados no item 6.12 da IS 153.501.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.337	
Identificação	
Autor da Contribuição: ANEAA - Associação Nacional Das Empresas Administradoras De Aeroportos Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Emenda ao RBAC nº 153 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 1º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Consolidação das contribuições em anexo.	
Justificativa: Consolidação das contribuições em anexo.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.338	
Identificação	
Autor da Contribuição: Angelica Lucas Da Silva Categoria: Operador aéreo	Documento: Instrução Suplementar nº 153.501-001, Revisão A Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 1º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Contribuições para Consulta Pública n 21- conforme documento em anexo	
Justificativa: Apresentação de manifestação para contribuir para melhoria das alterações ora propostas.	



Carta nº 103/2020/ANEAA

Brasília-DF, 5 de outubro de 2020.

Ao Senhor

GIOVANO PALMA

Superintendente de de Infraestrutura Aeroportuária (SIA)

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

SCS Qd. 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A

CEP 70.308-200 – Brasília/DF

Ao Senhor

PEDRO HUMBERTO TERRA CALCAGNO

Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas (GNAD)

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

SCS Qd. 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A

CEP 70.308-200 – Brasília/DF

A Senhora

ISABELA CRISTINA DINIZ BARUFFI

Gerente Técnica de Normas (GTNO)

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

SCS Qd. 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A

CEP 70.308-200 – Brasília/DF

Assunto: Consulta Pública nº 21/2020;

Processo: 00058.004184/2019-30;

Anexo: Consolidação das Contribuições.

Prezados Senhores,

A ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos, no cumprimento de suas funções estatutárias e na busca de melhor contribuir para a defesa dos interesses de suas Associadas¹, vem, em atenção ao aviso de **Consulta Pública nº 21/2020**, que versa sobre propostas de edição de emenda ao RBAC nº 153 e das Instruções Suplementares nºs 153.501-001, 153.503-001, e 153.505-001, encaminhar tempestivamente sua contribuição setorial.

Tendo em vista o entendimento de que os estudos formarão o conjunto de elementos de análise para a formação da proposta final, aos nossos Associados é reservado o direito de complementar a contribuição enviada.

Nos colocamos à disposição para eventuais esclarecimentos e agendamento de reunião para tratarmos do tema.

Atenciosamente,


Dyogo Henrique de Oliveira
Presidente

¹ Associadas: i) Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A; ii) Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A; iii) Inframérica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A; iv) Aeroporto Brasil Viracopos S.A; v) Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A e vi) Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.

² Este é um documento assinado eletronicamente, cuja autenticidade, integralidade e validade jurídica são asseguradas pelo Decreto 8.539/2015.



CONSULTA PÚBLICA Nº 21/2020

Propostas de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, e das Instruções Suplementares n.º 153.501-001, intitulada “Procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna”, 153.503-001, intitulada “Análise do risco de colisão entre aeronaves e fauna”, e 153.505-001, intitulada “Identificação dos perigos, monitoramento e implementação de técnicas de manejo de fauna”.

Processo nº 00058.004184/2019-30

16ª REDIR (18/08/2020)

CONSOLIDAÇÃO DE CONTRIBUIÇÕES

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
1	IS501_	IS 153.501 - 001A - 6.4	Alteração	IS 153.501 - 6.4.3 (c) Nas áreas gramadas, o operador de aeródromo deve realizar a roçagem sempre que a altura da grama atingir o limite de 15 cm de altura determinado no PGRF, de acordo com o levantamento da IPF.	É sabido que dependendo da espécie problema do aeroporto, uma das opções de manejo e mitigação do risco é o manejo de áreas gramadas, mantendo a vegetação acima dos 20 cm para diminuir a atração daquela espécie.

³ Legenda: ~~tachado~~ = exclusão; **negrito** = inclusão.

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
2	IS501_	IS 153.501 - 001A - 6.9	Alteração	6.9.1. A cada 3 12 meses, o operador de aeródromo deve instituir inspeção que percorra a ASA, a fim de avaliar a existência de possíveis focos de atração de fauna que possam vir a gerar riscos às operações aéreas.	Entende-se que vistoriar a ASA de 3 em 3 meses não vale o custo-benefício. Mais coerente estipular vistorias anuais.
3	IS501_	IS 153.501 - 001A - 6.9	Alteração	6.9.5. O mapa e a tabela devem ser atualizados à medida que sejam identificados, por meio das inspeções trimestrais anuais , novos usos e ocupação do solo sujeitos as restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna, o surgimento de novos focos e/ou a eliminação dos focos preexistentes na ASA.	Apenas ajuste da periodicidade para ficar em consonância com item 6.9.1.
4	IS501_	IS 153.501 - 001A - 6.9	Alteração	6.9.9 Uma vez identificados os focos atrativos e/ou com potencial de atração de fauna, o operador de aeródromo deve monitorá-los com regularidade, de modo a acompanhar a evolução de seu potencial atrativo ao longo do tempo, nos termos do item 6.12 deste RBAC e legislação em vigor.	Uma vez que o item 6.12 da IS 153.501 já menciona a responsabilidade do operador aeroportuário e seus limites, necessário incluir menção ao item. IS 153.501 <i>6.12. [FC 153.501(d)(1)] Gestões junto aos Órgãos externos para eliminação de focos atrativos de fauna na ASA.</i> <i>6.12.1. Assim que tomar conhecimento da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, o operador de aeródromo deve tomar as providências para</i>

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
					<p><i>informar à administração municipal responsável, além dos demais órgãos considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna.</i></p> <p><i>6.12.2. Para fins de registro, uma cópia da comunicação aos órgãos competentes deve ser disponibilizada nos arquivos do aeródromo (cópia de ofício, ata de reunião, mensagem de correio eletrônico etc.).</i></p>
5	IS505_	IS 153.505 - 001A - 7	Alteração	PROCEDIMENTOS PARA O MONITORAMENTO DA FAUNA NO SÍTIO AEROPORTUÁRIO E PROCEDIMENTOS PARA IDENTIFICAÇÃO DE FOCOS ATRATIVOS NA ASA	O texto indica o monitoramento da fauna na área de segurança aeroportuária, porém em sua descrição (7.2.1.3), indica apenas a identificação de focos atrativos da fauna. O que é mais plausível devido ao tamanho da ASA e a impossibilidade de realizar monitoramento de fauna, que implicaria em alteração de metodologia e tremendo aumento do esforço para tal.
6	IS505_	IS 153.505 - 001A - 7.2	Alteração	7.2.1 [FC 153.505(g)(1)] Os instrumentos de monitoramento da fauna devem contemplar a área operacional; e o sítio aeroportuário e a ASA.	Similar ao item anterior para maiores detalhes. Trata-se de uma interpretação de monitoramento que pode levar ao entendimento errado. Dessa forma, indicamos não utilizar o monitoramento como indicação para a ação na ASA.
7	IS505_	IS 153.505 - 001A - 7.2	Alteração	7.2.1.3 (b) Uma vez identificados os focos atrativos e/ou com potencial de atração de fauna, o operador de aeródromo deve	Cabe ao operador de aeródromo somente comunicar o poder público municipal, sendo este quem deverá atuar junto ao responsável

Nº DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
			<p>monitorá-los com regularidade, de modo a acompanhar a evolução de seu potencial atrativo ao longo do tempo, nos termos do item 6.12 da IS 153.501 e legislação em vigor.</p>	<p>pelo foco para que o mesmo seja monitorado com regularidade.</p> <p>Uma vez que o item 6.12 da IS 153.501 já menciona a responsabilidade do operador aeroportuário e seus limites, necessário incluir menção ao item e sua previsão na IS 153.505:</p> <p><i>6.12. [FC 153.501(d)(1)] Gestões junto aos Órgãos externos para eliminação de focos atrativos de fauna na ASA</i></p> <p><i>6.12.1. Assim que tomar conhecimento da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, o operador de aeródromo deve tomar as providências para informar à administração municipal responsável, além dos demais órgãos considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna.</i></p> <p><i>6.12.2. Para fins de registro, uma cópia da comunicação aos órgãos competentes deve ser disponibilizada nos arquivos do aeródromo (cópia de ofício, ata de reunião, mensagem de correio eletrônico, etc.).</i></p> <p>Adicionalmente, com base na Lei 12.725/2012, Art. 4º: "As restrições especiais constantes no PNGRF devem ser observadas, obrigatoriamente:</p>

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
					<i>I - pela autoridade municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano, sendo ela a responsável pela implementação e fiscalização do PNGRF";</i>
8	IS505_	IS 153.505 - 001A - 7.2	Exclusão	7.2.1.3(e) O monitoramento de focos que atraíam espécies cuja análise de risco considere mais perigosas deve ser feito com maior frequência; e	Em decorrência do item 7.2.1.3 (b), os itens posteriores (c) e (d) são desnecessários, pois a responsabilidade e limites do operador aeroportuário são mencionados no item 6.12 da IS 153.501.
9	IS505_	IS 153.505 - 001A - 7.2	Exclusão	7.2.1.3(d) O operador de aeródromo deve elaborar, quando das revisões periódicas do PNGRF, um relatório que abranja a evolução do potencial atrativo das atividades atrativas ou com potencial de atração de fauna identificadas.	Em decorrência do item 7.2.1.3 (b), os itens posteriores (c) e (d) são desnecessários, pois a responsabilidade e limites do operador aeroportuário são mencionados no item 6.12 da IS 153.501.
10	RBAC153	APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO	Esclarecimento	<i>Seção 153. 501 (d) (2) - identificação de vulnerabilidade do aeródromo;</i>	Como será realizada a identificação de vulnerabilidade do aeródromo? Vincular método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador. Será definido pelo operador? Se não houver definição de método não há como aplicar multa.
11	RBAC153	APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À	Esclarecimento	<i>Seção 153.501 (d) (3) - avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisões entre aeronaves e a fauna;</i>	Como será realizada a avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisões entre aeronaves e a fauna? Vincular método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador. Será definido pelo operador? Se

Nº DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
	SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO			não houver definição de método não há como aplicar multa.
12 RBAC153	APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO	Exclusão	Seção 153.507 (e) (2) – disponibilizar canais de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao acúmulo de fauna e lixo, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema;	<p>A CGRF informa ao poder público responsável pelo local nas ações de identificação de perigo e monitoramento ASA, fato este que já é regulado nos outros itens da RBAC.</p> <p>Conforme o próprio RBAC, a CGRF não tem poder para atuar diretamente nas reclamações relativas ao saneamento básico tampouco decidir quais ações o poder público deve tomar para mitigar o problema que já possuem responsabilidades legais e ambientais sobre suas ações ou omissões.</p>
13 RBAC153	APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO	Exclusão	Seção 153.504	Sanções correlatas ao gerenciamento do risco de fauna deveriam ser aplicadas mediante a constatação de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, desde que comprovado o não cumprimento do RBAC e do PGRF. A simples insuficiência de evidências de itens específicos da norma sem prejuízo à segurança da aviação não deveria ser punida com multa.
14 RBAC153	APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À	Exclusão	Seção 153.503	Sanções correlatas ao gerenciamento do risco de fauna deveriam ser aplicadas mediante a constatação de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, desde que comprovado o não cumprimento do RBAC

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
		SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO			e do PGRF. A simples insuficiência de evidências de itens específicos da norma sem prejuízo à segurança da aviação não deveria ser punida com multa.
15	RBAC153	APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO	Exclusão	Seção 153.505	Sanções correlatas ao gerenciamento do risco de fauna deveriam ser aplicadas mediante a constatação de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, desde que comprovado o não cumprimento do RBAC e do PGRF. A simples insuficiência de evidências de itens específicos da norma sem prejuízo à segurança da aviação não deveria ser punida com multa.
16	RBAC153	APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO	Exclusão	Seção 153.507	Sanções correlatas ao gerenciamento do risco de fauna deveriam ser aplicadas mediante a constatação de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, desde que comprovado o não cumprimento do RBAC e do PGRF. A simples insuficiência de evidências de itens específicos da norma sem prejuízo à segurança da aviação não deveria ser punida com multa.
17	RBAC153	APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À	Esclarecimento	Revisão dos valores de multas relacionados a: GRF; IPF; PGRF e CGRF.	Foi informado que os sanções levariam em consideração a gravidade da mesma. O que se constata é uma planilha de requisitos excessivamente extensa, comparada a quaisquer outros fatores de avaliação. Além

Nº DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO				disso possui apenas dois parâmetros de valores sendo estes, em sua grande maioria, excessivamente altos. Não consta no processo a evidência de que os valores foram calculados conforme informado.
18	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.1(a)(15) - I(ii)	Alteração	153.1(a)(15) - I(ii) pessoal de manutenção do operador aéreo identificar danos em aeronaves e houver restos de material orgânico restos de material orgânico, com ou sem danos à aeronave;	A identificação de restos de matéria orgânica na aeronave, por si só, indica colisão com fauna, independente de incorrer em dano à aeronave. Delimitar e esclarecer a responsabilidade, cabendo ao pessoal de manutenção do operador aéreo identificar os restos de material orgânico em suas aeronaves. Conforme disciplinado no RBAC 121 e 135.
19	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.21(a)(8)	Alteração	153.21(a)(15) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre da presença de pessoas, animais , equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;	Síntese de informação, eliminando o parágrafo subsequente [153.21(a)(16)].
20	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.21(a)(8)	Exclusão	153.21(a)(16) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre de animais que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;	Informação incorporada no parágrafo anterior [153.21(a)(15)].
21	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.21(a)(8)	Alteração	153.21(a)(18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos, pessoas e animais em solo, no que diz	A movimentação de animais domésticos constitui perigo que necessita ser coordenado pelo operador do aeródromo. Há

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
				respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes;	registros de fugas de animais principalmente domésticos de suas caixas de transporte, carecendo de constante fiscalização.
22	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.213(b)(2)	Alteração	153.213(b)(2) executar, quando aplicável, as ações referentes ao gerenciamento do risco da fauna, conforme requisitos específicos na subparte H e identificados no IPF. (Redação dada pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)	A explicitação de que o corte de grama pode ser mantido de acordo com o IPF do aeroporto é importante pois gera maior clareza e alinhamento com o item 8.2.2 (b) da IS 153.505-001.
23	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.25(a)(2)	Esclarecimento	<i>153.25(2) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional, incluindo os perigos e os riscos provenientes da fauna;</i>	Como será realizada a análise do risco? Solicitamos que a Agência vincule método para análise de riscos provenientes da fauna. Será definido pelo operador?
24	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.25(a)(2)	Alteração	153.25(a)(2) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional, incluindo os perigos e os riscos provenientes da fauna; prover os recursos técnicos para a identificação de perigos e análise de riscos à segurança operacional, incluindo os perigos e os riscos provenientes da fauna;	Dar maior clareza à responsabilidade, uma vez que a palavra "facilitar" pode ser interpretada de maneiras diversas.
25	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.25(a)(3)	Esclarecimento	<i>153.25(3) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional, incluindo o controle de risco específico proveniente da fauna;</i>	Como será realizado o monitoramento da efetividade? A Solicitamos que a Agência vincule método para monitorar a efetividade dos controles de riscos provenientes da fauna e/ou indicador. Será definido pelo operador?

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
26	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.501(b)(6)	Alteração	153.501(6) identificação das espécies em mapa de grade no sítio aeroportuário e na ASA que apresentam maior risco à aviação por setores do aeródromo;	<p>A representação em mapa de grade de todas as espécies é impraticável. Em GRU, por exemplo, onde foram identificadas mais de 200 espécies, as grades não comportariam as representações gráficas em escala adequada. Quando isso é extrapolado para a ASA fica totalmente inviável.</p> <p>Entende-se que pontuar os locais com coordenada geográfica no mapa da ASA utilizando imagem satélite, já seria suficiente para atender a RBAC.</p>
27	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.501(b)(7)	Alteração	153.501(b)(7) Ações mitigadoras a serem adotadas no sítio aeroportuário;	<p>Deixar expresso que essa obrigação é apenas para a área sob gestão direta do operador tendo em vista que este não possui prerrogativa legal para tal em demais locais.</p> <p>Conforme disciplina a Lei nº 12.725 disciplina que: <i>Art. 4º As restrições especiais constantes no PNGRF devem ser observadas, obrigatoriamente: [...]</i></p> <p><i>III - pelo operador do aeródromo, na administração do sítio aeroportuário.</i></p>
28	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.501(d)(2)	Esclarecimento	153.501(d)(2) <i>identificação de vulnerabilidade do aeródromo;</i>	<p>Como será realizada a identificação de vulnerabilidade do aeródromo? Solicitamos que a Agência vincule método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador. Será definido pelo operador?</p>

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
29	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.501(d)(3)	Esclarecimento	153.501(d)(3) <i>avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisões entre aeronaves e a fauna;</i>	Como será realizada a avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisões entre aeronaves e a fauna? Solicitamos que a Agência vincule método para identificar vulnerabilidade e/ou indicador. Será definido pelo operador?
30	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.501(g)(2)	Alteração	153.501(g)(2) Após a análise e verificação de conformidade com os requisitos deste Regulamento, o texto do PGRF passa a compor o MOPS do aeródromo.	Esse requisito deve fazer parte das disposições transitórias quanto a prazo de adequação de emendas do RBAC. A alteração é necessária para não ser necessária a aprovação de uma revisão do MPOS ao se inserir o texto do PGRF.
31	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.501(h)	Alteração	153.501(h) Sempre que tomar conhecimento de situações que possam provocar risco à segurança operacional, seja por intermédio de fiscalização ou recebimento de relatos ou denúncias comprovadas , a ANAC poderá, a qualquer tempo, exigir de qualquer operador de aeródromo a execução de procedimentos para a mitigação do risco da fauna, nos moldes do presente regulamento.	Garantir ao operador o direito de defesa. Ademias, entende-se que o operador do aeródromo não possui gestão direta em áreas externas ao sítio aeroportuário e que a gestão direta dessas áreas é responsabilidade e obrigatoriedade do poder público. Em linha com o previsto na Lei nº 12.725: <i>Art. 4º As restrições especiais constantes no PNGRF devem ser observadas, obrigatoriamente:</i> <i>I - pela autoridade municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano, sendo ela a responsável pela implementação e fiscalização do PNGRF;</i>

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
					<p><i>II - pela autoridade ambiental, no processo de licenciamento ambiental e durante as atividades de fiscalização e controle; e</i></p> <p><i>III - pelo operador do aeródromo, na administração do sítio aeroportuário.</i></p>
32	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(c)	Alteração	<p>153.503(c) A IPF deve ser desenvolvida ao longo de, no mínimo, 12 (doze) meses ininterruptos de modo a considerar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna.</p> <p>Os dados necessários para desenvolvimento de uma IPF devem ser obtidos ao longo de, no mínimo, 12 (doze) meses ininterruptos de modo a considerar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna.</p>	Adequação de texto para maior clareza.
33	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(c)(1)	Alteração	<p>153.503(c)(1) O tempo para realização de uma IPF pode ser reduzido, nos casos em que sua elaboração visar tão somente a revisão de um PGRF já estabelecido.</p> <p>obtenção de dados para desenvolvimento de uma IPF pode ser reduzido, nos casos em que sua elaboração visar tão somente a revisão de um PGRF já estabelecido.</p>	Adequação de texto para maior clareza.
34	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(c)(2)	Alteração	<p>153.503(c)(2) Caso a IPF identifique, ainda no período de coleta de dados da IPF de sua realização, a necessidade de adoção de medidas mitigadoras imediatas, estas devem ser implantadas pelo operador de aeródromo.</p> <p>identificada, ainda no período de coleta de dados da IPF de sua realização, a necessidade de adoção de medidas mitigadoras imediatas, estas devem ser implantadas pelo operador de aeródromo.</p>	Adequação de texto para maior clareza.

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
35	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(d)	Alteração	153.503(d) A IPF tem validade de 5 (cinco) anos, devendo ser revisada até o final do quinto ano de sua vigência	Adequação de texto para maior clareza.
36	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(e)(3)	Alteração	153.503(e)(3) Identificação e localização geográfica dos focos de atração de aves e outros animais no sítio aeroportuário e na ASA, com levantamento das espécies de animais atraídas por cada foco e que causem risco às operações aéreas.	A conjunção “e” é aditiva deixando a entender que o operador tem que levantar todas as espécies atraídas por qualquer Tipo de foco de atração de fauna, sendo inviável em questão de investimentos e tempo ao operador monitorar toda fauna da ASA. Os esforços e investimentos devem ser feitos para os focos das espécies de comprovado risco às operações identificadas pela ARF.
37	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(e)(4)	Alteração	153.503(e)(4) análise do risco da fauna de acordo com a Instrução Suplementar Específica a Resolução do CONAMA aplicável exclusivamente ao tema.	Entendemos que a análise de risco proposta pelo Conama, Resolução CONAMA Nº 466/2015, é mais restritiva do que a análise da IS, garantindo maior segurança alinhado com sua competência prevista na Lei nº 6.938/1982. Além disso, a padronização com a norma do órgão ambiental visa dar celeridade às emissões de Autorizações de Manejo.
38	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(e)(4)(i)	Alteração	153.503(e)(4)(i) Caso seja utilizada uma metodologia diferente da estabelecida na Instrução Suplementar específica na Resolução do CONAMA aplicável exclusivamente ao tema , o operador de aeródromo deve apresentar justificativa	Entendemos que a análise de risco proposta pelo Conama, Resolução CONAMA Nº 466/2015, é mais restritiva do que a análise da IS, garantindo maior segurança alinhado com sua competência prevista na Lei nº 6.938/1982. Além disso, a padronização com a norma do órgão ambiental visa dar

Nº DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
			técnica que explicita as razões para sua adoção.	celeridade às emissões de Autorizações de Manejo.
39	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.503(f)(1)	Alteração	153.503(f)(1) No caso de focos de atração de espécies-problema à operação local localizados fora do sítio aeroportuário, o operador deve elencar as ações a serem exercidas junto aos órgãos competentes no intuito de promover a mitigação do risco informar as autoridades competentes para que sejam tomadas as medidas cabíveis.	<p>Deixar claro que os focos atrativos devem ser aqueles que atraem as espécies identificadas através da ARF. Fica inviável para o operador fazer investimentos para monitorar todos os focos que atraem qualquer tipo de fauna. Não onerar o operador com a responsabilidade de planejar e executar o GRF fora dos limites do aeródromo.</p> <p>O operador, por ausência de prerrogativa legal, não possui poder para ditar as ações que os órgãos responsáveis pelos focos atrativos devem tomar, conforme disposto na Lei nº 12.725/2012:</p> <p><i>Art. 4º As restrições especiais constantes no PNGRF devem ser observadas, obrigatoriamente:</i></p> <p><i>I - pela autoridade municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano, sendo ela a responsável pela implementação e fiscalização do PNGRF;</i></p> <p><i>II - pela autoridade ambiental, no processo de licenciamento ambiental e durante as atividades de fiscalização e controle; e</i></p>

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
					<i>III - pelo operador do aeródromo, na administração do sítio aeroportuário.</i>
40	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(h)	Alteração	153.503(h) Toda IPF deve orientar servir de orientação , conclusivamente e de acordo com a priorização das ações para mitigação dos riscos identificados, para a implantação de um programa de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo.	Alteração para esclarecer o objetivo da regra em questão.
41	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.503(h)(1)	Alteração	153.503(h)(1) Considera-se concluído o PGRF na data da ciência ao operador de aeródromo a respeito da conformidade exarada pela ANAC da IPF e do PGRF, que terá prazo de 1 (um) ano para sua implantação.	O texto da proposta está confuso e pode gerar falha de interpretação ao indicar que considera concluído o PGRF na data da ciência da conformidade. Além disso, indica a inclusão da noção do 1(um) ano após a ciência, indicado no fundamento da ANAC para alteração do trecho.
42	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(a)	Alteração	153.505(a) O Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF é um documento de natureza especificamente operacional, que deve estabelecer procedimentos de cunhos permanente, sazonal ou eventual, incorporados à rotina operacional do aeródromo, com a finalidade de reduzir progressivamente o risco de colisão entre aeronaves e animais nas operações aeroportuárias identificar continuamente os perigos associados ao risco de colisão entre	O uso do termo “progressivamente” resulta na ideia de que existe possibilidade de chegar ao risco 0 (zero). Em GRF admite-se que, devido a própria natureza do objeto de risco, não existe possibilidade de alcançar risco 0 (zero) uma vez que existem muitas variáveis ambientais que interferem nesse GRF. Por exemplo: Uma estratégia bem sucedida para uma espécie pode criar um ambiente suscetível ao aparecimento de outra que venha a se tornar de risco.

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
				aeronaves e animais nas operações aeroportuárias para a proposição de ações de controle dos riscos.	
43	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(a)(2)	Alteração	153.505(a)(2) os procedimentos relacionados no PGRF devem tomar como diretriz os resultados obtidos na IPF, tendo como prerrogativa básica o controle dos focos de atração de animais na área patrimonial e as ações cabíveis ao operador de aeródromo, considerando suas responsabilidades e limites de atuação, conforme legislação vigente , no que tange à área externa ao sítio aeroportuário.	É fundamental que as responsabilidades e limites de atuação estejam vinculadas à legislação e normas vigentes para não haver responsabilização e /ou atribuição de ações ao operador do aeródromo que sejam de responsabilidade do poder público e/ou terceiros.
44	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(d)	Alteração	153.505(d) Todo PGRF deve tomar como base os resultados obtidos na IPF quanto aos aspectos relacionados à definição e priorização das ações adotadas para a redução do risco, que devem ser apresentados no início do documento por referência , de modo a servir como diretriz para a implantação das ações de mitigação do risco da fauna no aeródromo.	Alteração para esclarecer o objetivo da regra em questão
45	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(e)(1)	Alteração	153.505(e)(1) Os possíveis focos de atração devem também ser representados geograficamente, em planta do aeroporto, disposta em “grade”, ou com representação gráfica por pontos ou por meio de Sistema de Informação	Acrescente outras possibilidades para representação dos focos, incluindo sistemas mais avançados e eficientes que o "mapa de grade".

Nº DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
			Geográfica que melhor se adequem em escala às dimensões do sítio aeroportuário.	
46	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.505(f)(4)	Alteração	153.505(f)(4) dispositivos de esgotamento sanitário e sistemas de tratamento de efluentes;	Complementação
47	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.505(g)	Alteração	153. 505(g) o operador deve dispor de recursos e procedimentos para monitoramento da fauna no sítio aeroportuário e em sua ASA, abrangendo as seguintes atividades conforme requisitos descritos em Instrução Suplementar específica XX (citar o número / referência da IS).	A RBAC 153 possui inúmeras Instruções Suplementares. É importante expressar a referência da IS específica de fauna.
48	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.505(h)	Alteração	153.505(h) O operador do aeródromo deve estabelecer uma rotina de procedimentos para preencher e encaminhar relatos de eventos de segurança operacional envolvendo fauna e aeronaves, de observação de aglomeração de aves no entorno sítio do aeródromo que tenham provocado ou possam vir a provocar impacto nas operações aéreas, além de carcaças de animais localizadas na área operacional cuja morte tenha sido oriunda de colisão com aeronave ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA (ou órgão que	Deixar expresso que essa obrigação é apenas para a área sob gestão direta do operador tendo em vista que este não possui prerrogativa legal para tal em demais locais, conforme disposto na Lei nº 12.725/2012 <i>Art. 4º As restrições especiais constantes no PNGRF devem ser observadas, obrigatoriamente: [...]</i> <i>III - pelo operador do aeródromo, na administração do sítio aeroportuário.</i>

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
				venha a sucedê-lo no registro e publicação de eventos de segurança operacional envolvendo fauna).	
49	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(h)(2)	Alteração	153. 505(h)(2) Ao efetuar os reportes de colisão com fauna o operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para a identificação da(s) espécie(s) colididas, exceto quando não houver material visual para a identificação e for necessário coleta e análise de DNA, hipótese na qual o material coletado deverá ser enviado para o CENIPA (quando registrado dano).	Esse item já é aplicado nos aeródromos e a análise de material genético é realizada pelo CENIPA, quando registrado dano. Os aeródromos não realizam a análise de DNA (somente coleta e envio ao CENIPA).
50	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(m)(1)(iv)	Alteração	153.505(m)(1)(iv) dispositivos de esgotamento sanitário e sistemas de tratamento de efluentes;	Complementação
51	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(m)(2)(ii)	Alteração	153.503(m)(2)(ii) toda prática de afugentamento deve ser registrada as técnicas de afugentamento devem estar previstas em procedimento específico e devidamente registradas.	Clareza na informação.
52	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(p)	Alteração	153.505(p) No intuito de identificar a eficácia do PGRF, o operador de aeródromo deve estabelecer avaliações periódicas do Programa, no período máximo de 12 (doze) meses ou sempre que	Deixar a informação mais clara e específica.

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
				ocorrer evento de segurança operacional relacionado com fauna.	
53	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(q)	Alteração	153.505(q) As revisões avaliações periódicas devem ser capazes de identificar:	Uma revisão somente será necessária em função dos resultados das avaliações periódicas.
54	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.505(r)	Alteração	153.505(r) O operador de aeródromo cujo PGRF, quando de sua revisão avaliação periódica , não esteja sendo capaz de reduzir o risco de colisão com fauna deve apresentar à ANAC uma das seguintes ações abaixo:	Uma revisão somente será necessária em função dos resultados das avaliações periódicas.
55	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.507(b)	Alteração	153.507(b) O operador deve exercer solicitar junto a órgãos externos para as devidas providências para a mitigação do risco provocado pela presença de focos atrativos de fauna e com potencial atrativo de fauna em área externa ao sítio aeroportuário, guardadas suas responsabilidades e limites, compreendendo as seguintes informações:	<p>Gestão implica em responsabilidade: <i>ato ou efeito de gerir; administração, gerência</i>, e o aeroporto não possui gerência ou ingerência sobre nenhum órgão público.</p> <p>Não é responsabilidade do operador administrar e fiscalizar os órgãos externos do território quanto ao GRF, também não pertencendo a ele o poder de polícia para tal.</p> <p>Este parágrafo vai contra a previsão do item 507(b)(2): (2) <i>Logo que tomar conhecimento da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, em área externa ao sítio aeroportuário, o operador de aeródromo deverá informar à administração municipal/distrital responsável, além de demais órgãos</i></p>

Nº DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
<p><i>considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna.</i></p> <p>Adicionalmente, a Lei nº 12.725 disciplina que: Art. 4º As restrições especiais constantes no PNGRF devem ser observadas, obrigatoriamente:</p> <p><i>I - pela autoridade municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano, sendo ela a responsável pela implementação e fiscalização do PNGRF;</i></p> <p><i>II - pela autoridade ambiental, no processo de licenciamento ambiental e durante as atividades de fiscalização e controle; e</i></p> <p><i>III - pelo operador do aeródromo, na administração do sítio aeroportuário.</i></p>				
56	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.507(b)(1)	Alteração	<p>153.507(b)(1) — (c) Instituição da O operador de aeródromo deve instituir uma CGRF, sem prejuízo das ações descritas no parágrafo 153.507(d).</p> <p>A CGRF não é um subtema do parágrafo anterior. Deve ser procedida a renumeração dos itens posteriores.</p>
57	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.507(b)(2)	Alteração	<p>153.507(b)(2) Logo que tomar conhecimento da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, em área externa ao sítio aeroportuário, o operador de aeródromo deverá informar à administração municipal/distrital responsável, CENIPA/SERIPA e COMAR da</p> <p>Potenciais focos atrativos de fauna não causam risco as operações e, além de serem objeto de monitoramento, não deveriam ser objeto de notificação enquanto sua natureza permanecer apenas como potencial.</p> <p>Definir quais órgãos devem ser informados em esfera maior para não deixar a decisão</p>

Nº DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
			<p>Região, além de demais órgãos considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna.</p>	<p>discricionária do operador. Por exemplo: “além do órgão ambiental estadual, COMAR regional e CENIPA.</p>
58	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.507(c)(1)	Exclusão	<p>153.507(e) — Caberá à CGRF: (1) estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para reduzir o risco da fauna no aeródromo;</p>	<p>A inclusão de estudos e implementações de medidas de redução de risco no âmbito da CGRF, poderá implicar ao operador de aeródromos (presidente da comissão) a responsabilidade por ações em setores da sociedade e em locais que não possui autonomia (ex.: empresas privadas externas e saneamento básico municipal). Com risco de ter que realizar o papel do Estado em ações de regularização ambiental (ASA).</p>
59	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.507(c)(2)	Exclusão	<p>153.507(e)(2) disponibilizar canais de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao acúmulo de fauna e lixo, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema;</p>	<p>A CGRF informa ao poder público responsável pelo local as ações de identificação de perigo e monitoramento ASA, fato este que já é regulado nos outros itens da RBAC. A CGRF não tem poder para atuar diretamente nas reclamações relativas ao saneamento básico tampouco decidir quais ações o poder público deve tomar para mitigar o problema.</p>
60	RBAC153 RBAC nº 153 - 153.507(c)(3)	Alteração	<p>153.507(c)(3) realizar reuniões periódicas com representantes da população do entorno com o objetivo de informar e orientar sobre o Risco da Fauna, se aplicável;</p>	<p>As características das ASAs de cada aeroporto devem ser levadas em consideração. Existem aeroportos que não possuem problemas de GRF envolvendo a</p>

Nº	DOCUMENTO	ITEM	TIPO	CONTRIBUIÇÃO ³	JUSTIFICATIVA
					população do seu entorno. Logo tais reuniões seriam desnecessárias.
61	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.507(c)(4)	Alteração	153.507(c)(4) manter atualizado mapa com a Área de Segurança Aeroportuária, baseado nas informações do PGRF e monitoramento da ASA , indicando os locais com focos de atração de fauna;	O operador do aeródromo já executa o monitoramento da ASA e possui o mapeamento dos focos atrativos / perigo da ASA. Esse material seria apresentado na CGRF.
62	RBAC153	RBAC nº 153 - 153.701(r)	Esclarecimento	<i>153.701(r) O operador de aeródromo que já tenha elaborado um PGRF ou documentação semelhante deve rever os procedimentos à luz deste regulamento, de modo a identificar a necessidade de elaboração de uma IPF, de acordo com os critérios expostos nos parágrafos 153.501(e) e 153.501(f).</i>	Esse requisito deve fazer parte das disposições transitórias quanto a prazo de adequação de emendas do RBAC
63	RBAC153		Inclusão	153.1(a)(26)(I) Colisões com fauna ou ingestões de animais por motores que provoquem danos à aeronave e/ou que provoquem retorno imediato da aeronave ao aeródromo de origem e/ou alternância do voo devem ser considerados ESO.	Maior clareza. Sem essa informação qualquer colisão com fauna ou mesmo avistamento poderia ser considerado ESO.

CONTRIBUIÇÕES PROHABITAT ASSESSORIA AMBIENTAL

Definição de colisão: sugerimos que o do RBAC 153 esteja alinhado com o PCA 3-3, documento do Comando da Aeronáutica que trata sobre reportes de colisões para o Estado Brasileiro.

Definição nº 31: Esse índice é utilizado na prática? Poucos aeroportos no país terão tal índice visto que é baixo o número de acidentes e incidentes graves decorridos de colisão com fauna.

Item 153.503(h) e (h) (1): Item confuso. Não está dando para entender o que o subitem 1 quer dizer, mesmo lendo o fundamento no quadro comparativo.

Segundo o texto do RBAC 153, o PGRF deve ser entregue 3 meses após a data da ciência da aceitação da IPF. No entanto, o PGRF só pode ser implementado após a ciência de sua aceitação. Sendo assim sugiro a seguinte redação:

Para efeitos do disposto no parágrafo 153.503(h), o PGRF será considerado concluído e apto para ser implantado na data da ciência ao operador de aeródromo a respeito da conformidade da IPF e do PGRF

153.35 (d) Esses profissionais também devem estar capacitados no gerenciamento de risco de fauna que possui peculiaridades importantes.

153.505 (j) (2) Esse indicador me parece pouco relevante. Se olharmos as estatísticas de incidentes graves e acidentes envolvendo fauna no Brasil observaremos que é uma pequena quantidade. Dificilmente um aeródromo terá esse indicador alterado. Sugiro incluir indicadores já recomendados para risco de fauna, como os recomendados pelo BAIST.

153.507 (a) (2) risco da Fauna x Risco de Fauna

153.507 CGRF aplicabilidade: Creio que todo aeródromo deva instituir sua CGRF. Esta ferramenta pode ter grande relevância para pequenos aeródromos.

Sugerimos a divisão entre CGRF interna e externa.

6.2.1.1 IS 153.505 e 6.4.3 da IS 153.501 identificar proliferação de Anelídeos: recomendamos não ser tão específico quanto a este grupo de fauna e incluí-lo nos “demais espécies de invertebrados”.

153.213 (b) (1) e 6.4.3 c IS 153-501: Altura da grama até 15 cm. Em relação a presença de fauna não há consenso em relação a melhor altura da área de vegetação. É importante que cada aeroporto avalie o melhor manejo da área gramada, respeitando outras normas de segurança e manutenção referente a visibilidade de equipamentos. No entanto, cabe salientar que o processo de corte é o que mais atrai aves, principalmente carcarás, espécie esta que se envolve em muitas colisões com dano nos aeródromos brasileiros. Para se manter a grama até 15 cm, a frequência de corte deverá ser mais intensa, o que poderá ter efeito consideráveis sobre a atração de aves.

Segundo o MCA 3-8, Manual de Gerenciamento de Risco de Fauna do Comando da Aeronáutica, em seu item 5.10.11, gramas muito baixas (5-15cm) atraem elevada quantidade de aves, como carcarás, quero-queros, garças e gaivotas, especialmente, no período até 10 dias após o corte. Os itens 5.10.13 e 5.10.14 dizem que gramas baixas (15-30cm) somente nas proximidades de auxílios visuais reduzem oportunidades para uso do local por aves, contribuindo para menor probabilidade e severidade de colisões com fauna e gramas médias

(30-40cm) ou altas (40-50cm) dificultam o acesso de aves ao alimento no solo, especialmente, quando se tratar de variedade com folhas estreitas e rígidas.

Se existe um documento oficial do Comando da Aeronáutica que fala que gramas muito baixas (até 15 cm) tendem a atrair elevada quantidade de aves, recomendamos que o RBAC 153 não limite a altura da grama até 15 cm.

ANEXO I SUBPARTE B EXISTENCIA DE PROFISSIONAL HABILITADO PARA LIDAR COM FAUNA SILVESTRE OU DOMÉSTICA. Não está claro se após a conclusão da IPF ainda será necessário esse profissional no aeroporto.

Observações Gerais

PGRF também deve descrever quais indicadores serão utilizados pelo aeroporto para acompanhamento do risco de fauna, por exemplo, os indicadores apresentados pelo BAIST e no MCA 3-8

6.7.2 IS 153.501 Alinhar a distâncias para registro de carcaças com o PCA 3-3, bem como adicionar nesse parágrafo a obrigatoriedade de ser feito o relato de colisão ao CENIPA, desde que outra causa para a morte do animal não seja identificada.

6.9.1 IS 153.501 A cada 3 meses percorrer toda a ASA (raio de 20 km do aeródromo) parece-me inexecutável até mesmo para o aeródromo que se enquadre da exigência de IPF e PGRF. Sugiro que essa vistoria de ASA não tenha como objetivo abranger toda a ASA nesse período de 3 meses. Adicionalmente, poderia ser colocada que toda a ASA deve ser percorrida a cada 12 meses, sendo a distribuição das inspeções conforme a programação do aeródromo. Ex. de 3 em 3 meses é realizada uma vistoria que abrange $\frac{1}{4}$ da ASA, ao final do ano 4 vistorias cobririam toda a ASA. Ou duas vistorias anuais que abarcam 50% da asa cada uma.

Figura 2 IS 153.501 Recomendo que no exemplo seja inserido o número estimado mais próximo do real ou se for dividido em intervalo, sejam intervalos menores. No intervalo entre 10 e 100 por exemplo, um ponto com 10 indivíduos é bem diferente de um com 100 indivíduos.

6.9.8 IS 153.501 Sugerimos incluir por intermédio de: visitas a empreendimentos existente na ASA caracterizados como atividade com potencial atrativo de fauna (ex. aterros sanitários, matadouros, feiras-livres etc.).

6.10.3.1 a, b e c, 6.10.5.1 a e b, 6.105.3 e 6.10.5.4 da IS 153.501: As ações aqui colocadas poderiam estar em formato de recomendação, tendo em vista a complexidade das ações sugeridas, que podem ser onerosas e inexecutáveis para um aeródromo de pequeno porte.

7.2.1.1 C da IS 153.505 Esclarecer se essas inspeções devem ser feitas por profissionais capacitados como apontado no item 153.35 ou se pode ser realizada por outros profissionais da área operacional, como Fiscais de Pátio e Pista.

Guarulhos, 22 de setembro de 2020

À
AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL - ANAC
Setor Comercial Sul - Quadra 09 – Lote C
Ed. Parque da Cidade Corporate – Torre A
Brasília – DF - CEP 70308-200

A/C: Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA

Ref.: Consulta pública proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência” - IS nº 153.501-001 - IS nº 153.503-001- nº 153.505-001

Processo nº 00058.004184/2019-30

Prezados,,

1. Fazemos referência ao Aviso de Consulta Pública nº21/2020, por meio do qual essa r. Agência informou sobre a abertura de consulta pública para: (i) emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos operação, manutenção e resposta à emergência; (ii) edição da Instrução Suplementar - IS nº 153.501-001, intitulada “Procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna, (iii) edição da IS nº 153.503-001, intitulada Análise do risco de colisão entre aeronaves e fauna; e (iv) edição da IS nº 153.505-001, intitulada Identificação dos perigos, monitoramento e implementação de técnicas de manejo de fauna.

2. Diante disso, servimo-nos da presente para apresentar as contribuições desta Concessionária para a proposta de emenda para o referido Regulamento, conforme tabela abaixo:

Item da Norma	Proposta GRU	Justificativa	
RBAC nº 153 - 153.507(c)(1)	Exclusão	153.507(c) Caberá à CGRF: (1) estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para reduzir o risco da fauna no aeródromo;	A inclusão de estudos e implementações de medidas de redução de risco no âmbito da CGRF, poderá implicar ao operador de aeródromos (presidente da comissão) a responsabilidade por ações em setores da sociedade e em locais que não possui autonomia (ex.: empresas privadas externas e saneamento básico municipal) . Com risco de ter que realizar o papel do estado em ações de regularização ambiental (ASA).

Item da Norma	Proposta GRU	Justificativa	
IS 153.505 - 001A - 7	Alteração	PROCEDIMENTOS PARA O MONITORAMENTO DA FAUNA NO SÍTIO AEROPORTUÁRIO E PROCEDIMENTOS PARA IDENTIFICAÇÃO DE FOCOS ATRATIVOS NA ASA	O texto indica o monitoramento da fauna na área de segurança aeroportuária, porém em sua descrição (7.2.1.3), indica apenas a identificação de focos atrativos da fauna. O que é mais plausível devido ao tamanho da ASA e a impossibilidade de realizar monitoramento de fauna, que implicaria em alteração de metodologia e tremendo aumento do esforço para tal.
RBAC153	Inclusão	153.1(a)(26)(I) Colisões com fauna ou ingestões de animais por motores que provoquem danos à aeronave e/ou que provoquem retorno imediato da aeronave ao aeródromo de origem e/ou alternância do voo devem ser considerados ESO.	Maior clareza. Sem essa informação qualquer colisão com fauna ou mesmo avistamento poderia ser considerado ESO.
RBAC153	RBAC nº 153 - 153.21(a)(8)	Alteração	153.21(a)(15) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre da presença de pessoas, animais , equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;
RBAC nº 153 - 153.21(a)(8)	Exclusão	153.21(a)(16) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre de animais que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;	Informação incorporada no parágrafo anterior.
RBAC nº 153 - 153.21(a)(8)	Alteração	153.21(a)(18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos, pessoas e animais em solo, no que diz respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes;	A movimentação de animais domésticos constitui perigo que necessita ser coordenado pelo operador do aeródromo. Há registros de fugas de animais principalmente domésticos de suas caixas de transporte, carecendo de constante fiscalização.
	Alteração	153.133(a)(3) A atividade de monitoramento do sistema de proteção da área operacional tem por finalidade identificar falhas no controle de acesso de pessoas e animais na área	Melhora clareza da informação, pois o sistema de proteção não possui capacidade de controlar o acesso dos animais voadores ou escaladores.

Item da Norma	Proposta GRU	Justificativa	
		operacional do aeródromo à área operacional do aeródromo por pessoas e animais não voadores e não escaladores.	
RBAC nº 153 - 153.501(b)(6)	Alteração	153.501(6) identificação das espécies em mapa de grade no sítio aeroportuário e na ASA que apresentam maior risco à aviação por setores do aeródromo;	A representação em mapa de grade de todas as espécies é impraticável. Em GRU, por exemplo, onde foram identificadas mais de 200 espécies, as grades não comportariam as representações gráficas em escala adequada. Quando isso é extrapolado para a ASA fica totalmente inviável.
RBAC nº 153 - 153.501(g)(2)	Alteração	153.501(g)(2) Após a análise e verificação de conformidade com os requisitos do regulamento, o texto do PGRF estará apto e deverá ser incorporado ou anexado ao MOPS do aeródromo.	Estabelece a opção de anexar o PGRF ao MOPS e não apenas incorporá-lo.
RBAC nº 153 - 153.503(c)	Alteração	153.503(c) A IPF deve ser desenvolvida ao longo de Os dados necessários para desenvolvimento de uma IPF devem ser obtidos ao longo de , no mínimo, 12 (doze) meses ininterruptos de modo a considerar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna.	Adequação de texto para maior clareza.
RBAC nº 153 - 153.503(c)(1)	Alteração	153.503(c)(1) O tempo para realização obtenção de dados para desenvolvimento de uma IPF pode ser reduzido, nos casos em que sua elaboração visar tão somente a revisão de um PGRF já estabelecido.	Adequação de texto para maior clareza.
RBAC nº 153 - 153.503(c)(2)	Alteração	153.503(c)(2) Caso a IPF seja identificada , ainda no período de coleta de dados da IPF de sua realização , a necessidade de adoção de medidas mitigadoras imediatas, estas devem ser implantadas pelo operador de aeródromo.	Adequação de texto para maior clareza.

Item da Norma	Proposta GRU	Justificativa	
RBAC nº 153 - 153.503(e)(4)	Alteração	153.503(e)(4) análise do risco da fauna de acordo com a Instrução Suplementar Específica a Resolução CONAMA Nº 466/2015.	Entendemos que a análise de risco proposta da CONAMA é mais restritiva do que a análise da IS, garantindo maior segurança. Além disso, a padronização com a norma do órgão ambiental visa dar celeridade às emissões de Autorizações de Manejo.
RBAC nº 153 - 153.503(e)(4)(i)	Alteração	153.503(e)(4)(i) Caso seja utilizada uma metodologia diferente da estabelecida na Instrução Suplementar específica na Resolução CONAMA nº 466/2015 , o operador de aeródromo deve apresentar justificativa técnica que explicita as razões para sua adoção.	Entendemos que a análise de risco proposta da CONAMA é mais restritiva do que a análise da IS, garantindo maior segurança. Além disso, a padronização com a norma do órgão ambiental visa dar celeridade às emissões de Autorizações de Manejo.
RBAC nº 153 - 153.503(h)(1)	Exclusão	153.503(h)(1) Para efeitos de disposto no parágrafo 153.503(h), considera-se concluído o PGRF na data da ciência ao operador de aeródromo a respeito da conformidade da IPF e do PGRF.	Não há clareza no parágrafo.
RBAC nº 153 - 153.505(e)(1)	Alteração	153.505(e)(1) Os possíveis focos de atração devem também ser representados geograficamente, em planta do aeroporto, disposta em "grade", ou com representação gráfica por pontos ou por meio de Sistema de Informação Geográfica que melhor se adeque em escala às dimensões do sítio aeroportuário.	Acrescente outras possibilidades para representação dos focos, incluindo sistemas mais avançados e eficientes que o "mapa de grade".
RBAC nº 153 - 153.505(f)(4)	Alteração	153.505(f)(4) dispositivos de esgotamento sanitário e sistemas de tratamento de efluentes;	Complementação
RBAC nº 153 - 153.505(m)(1)(iv)	Alteração	153.505(m)(1)(iv) dispositivos de esgotamento sanitário e sistemas de tratamento de efluentes;	Complementação

Item da Norma	Proposta GRU	Justificativa	
RBAC nº 153 - 153.505(m)(2)(ii)	Alteração	153.503(m)(2)(ii) toda prática de afugentamento deve ser registrada as técnicas de afugentamento devem estar previstas em procedimento específico e devidamente registradas.	Clareza na informação.
RBAC nº 153 - 153.505(p)	Alteração	153.505(p) No intuito de identificar a eficácia do PGRF, o operador de aeródromo deve estabelecer avaliações periódicas do Programa, no período máximo de 12 (doze) meses ou sempre que ocorrer evento de segurança operacional relacionado com fauna.	Deixar a informação mais clara e específica.
RBAC nº 153 - 153.507(b)	Alteração	153.507(b) O operador deve exercer gestões junto a órgãos externos para a munir os órgãos externos das informações necessárias para que os mesmos possam exercer gestão para mitigação do risco provocado pela presença de focos atrativos de fauna e com potencial atrativo de fauna em área externa ao sítio aeroportuário, guardadas suas responsabilidades e limites, compreendendo as seguintes atividades:	É de responsabilidade dos órgãos externos a mitigação de focos atrativos de fauna e com potencial atrativo de fauna em área externa ao sítio aeroportuário.
APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO	Exclusão	Seção 153.504	Sanções correlatas ao gerenciamento do risco de fauna deveriam ser aplicadas mediante a constatação de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, desde que comprovado o não cumprimento do RBAC e do PGRF. A simples insuficiência de evidências de itens específicos da norma sem prejuízo à segurança da aviação não deveria ser punida com multa.
APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À	Exclusão	Seção 153.503	Sanções correlatas ao gerenciamento do risco de fauna deveriam ser aplicadas mediante a constatação de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, desde

Item da Norma	Proposta GRU	Justificativa	
SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO			que comprovado o não cumprimento do RBAC e do PGRF. A simples insuficiência de evidências de itens específicos da norma sem prejuízo à segurança da aviação não deveria ser punida com multa.
APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO	Exclusão	Seção 153.505	Sanções correlatas ao gerenciamento do risco de fauna deveriam ser aplicadas mediante a constatação de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, desde que comprovado o não cumprimento do RBAC e do PGRF. A simples insuficiência de evidências de itens específicos da norma sem prejuízo à segurança da aviação não deveria ser punida com multa.
APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO	Exclusão	Seção 153.507	Sanções correlatas ao gerenciamento do risco de fauna deveriam ser aplicadas mediante a constatação de acidentes ou incidentes aeronáuticos graves, desde que comprovado o não cumprimento do RBAC e do PGRF. A simples insuficiência de evidências de itens específicos da norma sem prejuízo à segurança da aviação não deveria ser punida com multa.
IS 153.501 - 001A - 6.4	Alteração	IS 153.501 - 6.4.3 (c)Nas áreas gramadas, o operador de aeródromo deve realizar a roçagem sempre que a altura da grama atingir o limite de 15 em de altura determinado no PGRF, de acordo com o levantamento da IPF.	É sabido que dependendo da espécie problema do aeroporto, uma das opções de manejo e mitigação do risco é o manejo de áreas gramadas, mantendo a vegetação a cima dos 20 cm para diminuir a atração daquela espécie.
IS 153.501 -	Exclusão	Exclusão completa	Entendemos que a análise de risco proposta da CONAMA é mais restritiva do que a análise da IS, garantindo maior segurança. Além disso, a padronização com a norma do órgão ambiental visa dar

Item da Norma	Proposta GRU	Justificativa	
			celeridade às emissões de Autorizações de Manejo.
IS 153.505 - 001A - 7.2	Alteração	7.2.1.3 (b) Uma vez identificados os focos atrativos e/ou com potencial de atração de fauna, o operador de aeródromo deve monitorá-los com regularidade comunicar ao poder público municipal, que por sua vez deverá atuar junto ao responsável pelo foco para que o mesmo seja monitorado com regularidade , de modo a acompanhar a evolução de seu potencial atrativo ao longo do tempo;	Com base na Lei 12.725/2012, Art. 4º: "As restrições especiais constantes no PNGRF devem ser observadas, obrigatoriamente: I - pela autoridade municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano, sendo ela a responsável pela implementação e fiscalização do PNGRF";

Certos de vossa compreensão, aguardamos breve retorno, agradecemos pela atenção dispensada e permanecemos à disposição em caso de dúvidas.

Atenciosamente,

Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.