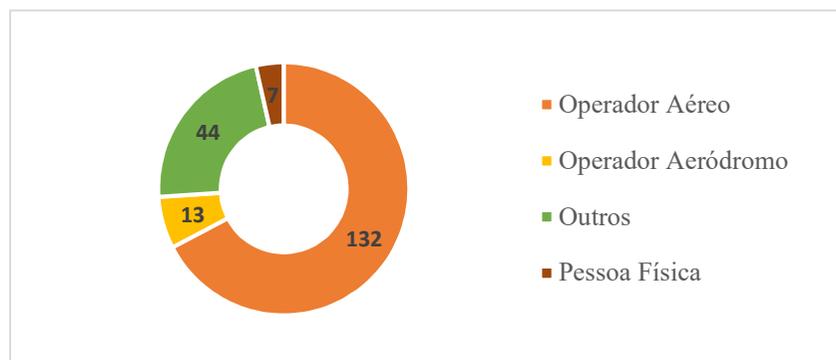




## Contribuições referentes à Consulta Pública nº 003/2022

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

A Consulta Pública foi realizada no período de 04 de fevereiro a 11 de abril de 2022, durante o qual foram recebidas **196 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.044058/2021-32

**Abril / 2022**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21302</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Josiane Soares Gomes <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Nome do Contribuinte:</b> JOSIANE SOARES GOMES	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 1º <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Prezados , Sou colaboradora de uma empresa de manutenção de pequeno porte . E infelizmente após varias tentativas vemos grande impossibilidade nesses procedimentos. Assim como os procedimentos do PPSP do RBAC 120 poderia ser repensado esse sistema para pequenas empresas. Já estamos a 3 anos tentando implementar e nada acontece. Pra empresas de grande porte , aeroportos até concordo , mais pra oficinas de pequeno nao vejo necessidade desse sistema. Imagine uma empresa com 4 pessoas envolvidas como lidar com esses procedimentos? Lembrando que essas empresas ja possuem manual de qualidade e tantos outros . Verifiquem por favor os procedimentos pra essas empresas , nao acho interessante generalizar tudo pra que nao acabe como o Rbac 120. Lembrando que muito dinheiro e colocado pra esses serviços e manuais e procedimentos e no final , vira arquivo.	
<b>Justificativa:</b> Repensem os procedimentos para empresa de pequeno e medio porte.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21307</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> JURCAIB - Junta De Representantes Das Companhias Aéreas Internacionais O Brasil</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> JURCAIB - Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais o Brasil</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 3º Parágrafo único</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugerimos que o prazo de reporte de 48 (quarenta e oito) horas seja alterado para que o reporte ocorra em até 72 (setenta e duas) horas ou 02 (dois) dias úteis da constatação da ocorrência que coloca em risco a segurança operacional.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Especialmente para as aéreas de bandeira estrangeira, que necessitam contato também com seus head offices, o reporte de ocorrências exigirá logística operacional diferenciada para controle da situação, bem como instrução aos colaboradores para o repasse de informações, o que justifica a necessidade de prazo maior para a tomada de tal providência.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21308</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> André Rodrigues De Souza <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> André Rodrigues de Souza	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 5º <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Na minha opinião sancionar reportes é o oposto de tudo que se foi trabalhado em segurança operacional até o momento, se já não recebíamos reportes de forma voluntária sem multas imagina como será com multas, vamos receber menos ainda, além de tudo não vai trazer segurança vai estar gerando perigo. Ao meu ver a ANAC tem que se tornar parceira e não problema. Sou à favor de padronização, de trazer facilidades e agilidades com sistemas simples e eficazes para diminuir a carga de trabalho e custos e facilitar os tramites, efetuar campanhas e treinamentos com parceria e clareza, formando grupos com empresas, padronizando formulários como é feito nos países de primeiro mundo.	
<b>Justificativa:</b> Esta questão de sancionar uma coisa que é de interpretação pessoal e que não se tem parâmetros para mensurar não da certo para segurança operacional, pois a grande dificuldade que temos é justamente o medo de se reportar e ser sancionado ou perseguidor ou até ser dispensado, este é o trabalho de anos das organizações para quebrar este paradigma e conseguir demonstrar que a segurança operacional é para melhorias e não para criar problemas, ao meu ver a ANAC com estas imposições esta indo na contra mão da segurança e criando mais problemas e custos as empresas e colaboradores que já não sabem mais como fazer para sobreviver no mercado.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21313</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Marina Teggi De Freitas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Nome do Contribuinte:</b> Marina Teggi de Freitas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 3º Parágrafo único  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      As ocorrências deverão ser reportadas na primeira semana de cada mês.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Considerando o volume de reportes a serem submetidos conforme lista apresentada neste documento, entendo que seria mais produtivo e melhor para a organização o envio dos relatos em formato de listagem ao início de cada mês.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21315</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 3º</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            Art. 3º São de reporte mandatório as ocorrências relacionadas no Anexo I desta Resolução.            Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração)            Art. 3º São de reporte mandatório as ocorrências relacionadas no Anexo I desta Resolução.            Parágrafo único. A compilação das ocorrências de Segurança Operacional do mês anterior deverá ser reportada à ANAC até o décimo dia útil do mês subsequente para o monitoramento da Segurança Operacional, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Tendo em vista a extensa lista que compõe o Anexo I da referida normativa, o volume de operações realizado pelos operadores regulados pelo RBAC 121, que grande parte do processo interno de tratativas das ocorrências com os operadores regulados pelo RBAC 121 dependem do envio de um reporte por parte dos envolvidos (Tripulantes, Mecânicos, Despachantes, Controladores de Tráfego Aéreo etc.), o prazo de 48h, a partir da constatação pode não ser praticável, considerando todo o processo de coleta de dados e de avaliação inicial por parte dos Setores de Segurança Operacional das Empresas Aéreas. Vale ressaltar que os Operadores Aéreos, regulados pelo RBAC 121, também obedecem normativas de comunicações emanadas pela Autoridade de Investigação (CENIPA) e necessitam, por vezes, de tempo hábil maior do que 48h para efetuar a comunicação formal de acidentes e incidentes à referida Autoridade.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21316</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº ____ DE _____ DE _____ DE _____. LISTA DE OCORRÊNCIAS PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº ____ DE _____ DE _____ DE _____. LISTA DE OCORRÊNCIAS	
<b>Justificativa:</b> Numeração do Anexo incorreta. Corrigir a numeração do Anexo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21317</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO I 1.1.1.2. Transporte ou tentativa de transporte de artigos perigosos em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorretos de artigos perigosos, ou ainda a descoberta de artigos perigosos não declarados.	
<b>Justificativa:</b> Já existe uma solicitação mandatória de reporte similar na IS 175-005 como NOAP e NOCLAP. Uma outra comunicação mandatória para a própria ANAC geraria sobrecarga de trabalho tanto para a Agência quanto para os Operadores Aéreos.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21318</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.6</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            ANEXO I            1.6.9. Transporte, tentativa de transporte ou movimentação de artigos perigosos e que tenha ou possa ter colocado em perigo a segurança da operação ou conduzido a uma situação de falta de segurança (por exemplo: incidente ou acidente com artigos perigosos, ou a presença de artigos perigosos não declarados ou mal declarados, conforme definido nas seções 175.381, 175.383 do RBAC nº 175).</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Já existe uma solicitação mandatória de reporte similar na IS 175-005 como NOAP e NOCLAP. Uma outra comunicação mandatória para a própria ANAC geraria sobrecarga de trabalho tanto para a Agência quanto para os Operadores Aéreos.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21319</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            ANEXO I            1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração)            ANEXO I            1.1.3.4. Rejeição (Abortiva) de decolagem com alta energia.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Por diversas vezes é necessária interromper a ação de decolagem sem que haja qualquer deslocamento da aeronave por questões técnicas menores e que não afetam a Segurança Operacional. Além disso, e com relação as rejeições de decolagem, operacionalmente entende-se que merecem atenção mandatória aquelas realizadas com alta energia de acordo com o manual de cada fabricante.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21320</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.1.3.5. Incapacidade de obter o desempenho requerido ou esperado durante uma decolagem, arremetida ou pouso. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.1.3.5. Incapacidade de obter o desempenho de performance requerido ou esperado durante uma decolagem, arremetida ou pouso.	
<b>Justificativa:</b> Por desempenho, pode-se entender uma grande variedade de situações. Seria importante delimitar este item de reporte obrigatório como desempenho de performance. Outros itens, como, por exemplo, decolagem com flaps incorretos etc., já estão cobertos em outros pontos da proposta de regulação.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21321</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO I 1.1.3.6. Decolagem, aproximação ou pouso efetivo ou tentativa, com parâmetros de configuração incorretos. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) ANEXO I 1.1.3.6. Decolagem, aproximação ou pouso efetivo ou tentativa, com parâmetros de configuração diferentes dos definidos na política operacional do operador aéreo ou manual do fabricante.	
<b>Justificativa:</b> Ajuste e alinhamento do texto na tentativa de deixar mais clara a interpretação para o regulado.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21322</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.1.3.11. Pouso curto ou longo. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.1.3.11. Pouso curto ou longo conforme definido em política operacional de cada operador.	
<b>Justificativa:</b> A definição de pouso curto ou longo não está clara na proposta de regulação e não necessariamente representa um risco à Segurança Operacional. Cada operador tem uma definição específica para esta condição operacional, assim como padrões diferentes para aproximação estabilizada.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21323</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.1.3.12. Pouso duro PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.1.3.12. Fator de carga no pouso que exceda os limites operacionais da aeronave.	
<b>Justificativa:</b> A definição de pouso duro não está clara na proposta de regulação.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21324</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            ANEXO I            1.1.4.9. Desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa.            1.1.4.10. Desligamento de motor em voo devido à ingestão de gelo ou de um objeto estranho.            1.1.4.11. Desligamento de mais de um motor em voo.            (...)            1.1.4.13. Alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)            Exclusão dos itens como reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Já existe uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(7)(8)(9)(13), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas:            “desligamento de motor em voo devido a um apagamento (flameout)”            “desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou a estrutura causada por uma fonte externa”            “desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho”            “desligamento de mais de um motor em voo”            “alarme espúrio (falso) de fogo durante o voo”.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21325</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            1.1.4.14. Cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)            Exclusão do item como item de reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Texto de caráter subjetivo, generalista e de difícil mensuração. Devido à dinâmica de adequação diária das malhas das empresas aéreas e considerando o cenário operacional em si, existem diversos fatores rotineiros, não relacionados à Segurança Operacional, que podem gerar a interrupção de um voo, a mudança não prevista da aeronave em rota, a parada não prevista ou desvio de uma rota, causados por dificuldades ou mau funcionamento.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21326</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            ANEXO I            1.1.5.2. Perda de consciência situacional (incluindo a situação dos sistemas, modos e ambiente, desorientação espacial e horizonte temporal).            1.1.5.3. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)            Exclusão dos itens como reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            De acordo com a NSCA3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro), já existe previsão para o reporte ao CENIPA de eventos classificados como acidente e incidente grave. Os itens 1.1.5.2 e 1.1.5.3, provavelmente, só serão identificados e evidenciados após um processo de investigação conduzidos pelo CENIPA. Além disso, poderá ocorrer sobreposição de reportes mandatórios para várias autoridades.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21327</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.1.5.4. Qualquer ocorrência em que artigos perigosos tenham sido transportados, mas não tenham sido carregados, segregados, separados ou afixados de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenham sido transportados sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exija. <b>PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)</b> Exclusão do item como reporte mandatório.	
<b>Justificativa:</b> Item já coberto como NOAP (IS 175-005) e pelo Manual de Artigos Perigos de cada Empresa Aérea aprovado pela ANAC.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21328</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.2</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            ANEXO I            1.2.1.4. Rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante (...)            1.2.1.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a aeronave estiver em movimento no solo. (...)            1.2.1.11. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor).            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)                Exclusão como item de reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Já existe uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(13)(15)(16), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas:            - “componentes do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a avião estiver em movimento no solo”            - “trincas, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maiores que os máximos aceitáveis pelo fabricante ou pela ANAC”            - “componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor)”.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21329</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.2.2.1. Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de uma hélice, rotor ou grupo motopropulsor. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração) 1.2.2.1. Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de uma hélice, rotor ou grupo motopropulsor, exceto quando causado por colisão com fauna.	
<b>Justificativa:</b> Evitar duplicidade com reportes mandatórios determinados pelo CENIPA (Ficha CENIPA 15).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21330</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC ANEXO I 1.2.2.4. Desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (flameout). (...) 1.2.2.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de embandeiramento de hélice ou na capacidade do sistema de controle de sobre velocidade (disparo) durante o voo. (...) 1.2.2.9. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos durante o voo ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes. <b>PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)</b> Exclusão como item de reporte mandatório.	
<b>Justificativa:</b> Já existe uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(4)(6)(10), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas: -“desligamento de motor em voo devido a um apagamento (flameout)” -“um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes” -“um sistema de passo bandeira ou habilidade do sistema controlar sobre velocidade (disparo) em voo”.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21331</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.2</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            1.2.2.10. Remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitas ou por mau funcionamento.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)            Exclusão como item de reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            A decisão por uma remoção de motor muitas vezes está associada à estratégia preventiva de manutenção e gestão da utilização e vida útil da frota de motores e não necessariamente a um mau funcionamento que gere um evento de segurança operacional. O monitoramento de telemetria dos motores garante aos operadores regulados pelo RBAC 121 a condição de remover um motor antecipadamente a um possível mau funcionamento.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21332</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.4</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            ANEXO I            1.4.3. Fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente.            1.4.4. Fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado. (...)            1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.            (...)            1.4.10. Falha, mau funcionamento ou defeito em sistemas de evacuação de emergência ou componentes, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação para evacuação encontrados defeituosos ou que falharem em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)            Exclusão como item de reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Já existe uma solicitação mandatória de reporte similar no RBAC 121.703(a)(1)(2)(5)(17), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas:            “fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente”            “fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado”            “um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine da tripulação ou dos passageiros durante o voo”            “sistemas de evacuação de emergência ou componentes, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação para evacuação de emergência dos passageiros, ou equipamentos de evacuação encontrados defeituosos ou que falharem em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas”.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21333</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.4</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            1.4.7. Incapacidade da tripulação de voo ou de cabine de aplicar o procedimento não normal ou de emergência correto para lidar com uma emergência.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Alteração)            1.4.7. Qualquer situação que implique na incapacidade da tripulação de voo ou de cabine de aplicar o procedimento não normal ou de emergência correto para lidar com uma emergência.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Na forma como está descrito, o item 1.4.7 leva a entender que deveriam ser reportadas apenas situações de incapacitação física dos tripulantes que afetem a aplicação de procedimento não normal ou de emergência. A redação do item deveria considerar qualquer situação que não permita a correta aplicação de tais procedimentos por parte da tripulação.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21334</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.4 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> TEXTO PROPOSTO PELA ANAC 1.4.15. Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro. PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão) Exclusão como item de reporte mandatório.	
<b>Justificativa:</b> Item de avaliação subjetiva e que já está coberto nos limites do RBAC 117. Qualquer situação que dê ampliação aos limites estabelecidos no RBAC 117 já é item de notificação obrigatória do operador aéreo à ANAC.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21335</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.4  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  TEXTO PROPOSTO PELA ANAC                  1.5.4. Colisão com animais, incluindo com aves.                  PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)                  Exclusão como item de reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Em duplicidade com reportes da ficha CENIPA 15 ou coordenação entre autoridades da ANAC e CENIPA para que seja realizado apenas um único reporte.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21336</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.5</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            1.5.11. Encontro com turbulência forte ou qualquer evento que resulte em ferimentos aos ocupantes ou relativamente ao qual se considere necessária uma inspeção da aeronave.  <b>PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão / Alteração)</b>            Exclusão do item ou revisão do texto para o seguinte: Encontro com turbulência forte que, por procedimento específico do fabricante, seja necessária uma inspeção da aeronave ou que resulte em ferimentos aos ocupantes da aeronave que caracterizem a classificação do evento como acidente aeronáutico.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Eventos como este já são de notificação obrigatória ao órgão responsável pela investigação de acidentes aeronáuticos (CENIPA) de acordo com a NSCA 3-13 e com o Anexo 13 da ICAO, que classifica como acidente aeronáutico qualquer fratura aos ocupantes com exceção àqueles causados aos dedos dos pés, das mãos e nariz. É possível que haja reporte em duplicidade para diferentes autoridades. Caso se opte pela manutenção do item, sugere-se ajustar o texto para a necessidade de reporte à Agência somente de eventos de turbulência forte que requeiram inspeção por manual do fabricante, uma vez que os cenários de turbulência forte são eventos com certa recorrência na rotina operacional e, na maioria das vezes, não requer qualquer tipo de inspeção, e tampouco resulta em ferimentos aos ocupantes das aeronaves.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21337</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 5.2</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            TEXTO PROPOSTO PELA ANAC            ANEXO I            5.2.6. Uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandados de suas portas, durante o voo.            PROPOSTA DAS EMPRESAS AÉREAS (Exclusão)            Exclusão como item de reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Já existe uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(12), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas:            “uma extensão ou retração não comandada do sistema de trem de pouso, ou abertura ou fechamento não comandados de suas portas durante o voo”</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21338</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.1. Danos estruturais importantes (por exemplo: trincas, deformação permanente, delaminação, descolamento, combustão, desgaste excessivo ou corrosão) detectados durante as operações de manutenção da aeronave ou de um componente.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Apoia-se a criação de um novo sistema de reportes, mas deixa-se claro que a grande maioria, pelo menos para a área de Manutenção, já tem previsão na IS 00-001B (Sistema de Dificuldades em Serviço). Acredita-se ser mais efetivo à Agência acessar os dados onde os relatórios de dificuldade em serviço são armazenados ao invés de solicitar às empresas aéreas um segundo reporte sobre o mesmo assunto, além do reporte previsto na referida IS. Além disso, nos preocupa as palavras que podem gerar interpretações dúbias como “importante”, “grave”, “significativo”, etc.. Considerando que o que pode ser significativo para uma pessoa pode não ser para outra (a menos que existam critérios claros de julgamento) e considerando também que o não reporte desses eventos pode gerar multas para as empresas (conforme Anexo 2 da proposta), entende-se que essa ausência de critério claro de classificação expõe as empresas aéreas a sanções que podem decorrer de interpretações de criticidade por parte do servidor da ANAC e que sejam diferentes da considerada pelas empresas. Nesse item, especificamente, já existe reporte similar já previsto no item B.2(d) da IS 00-001B:</p> <p>(d) Qualquer dano ou deterioração como fraturas, trincas, corrosão, delaminação e descolamentos; resultante de qualquer causa como flutter, perda de rigidez ou falha estrutural nos seguintes elementos: I- Estrutura primária ou um elemento estrutural principal (Principal Structure Element – PSE), conforme definido no manual de reparos do fabricante, onde este dano ou deterioração exceder os limites estabelecidos no manual de reparos aprovado do fabricante que requeira um reparo, substituição parcial ou completa; II- Estrutura secundária que possa colocar em risco a segurança de voo; III- Motores, hélices ou o sistema de rotores de uma aeronave de asas rotativas; Existe ainda uma solicitação de reporte mandatório similar no RBAC 121.703(a)(14), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas: “estrutura da aeronave que requeira grande (major) reparo”.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21339</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.2</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.2. Vazamento ou contaminação grave de fluidos (por exemplo: água, combustível, óleo, gás ou outros fluídos).</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>- Reporte similar já previsto no item B.1.2.1(k) da IS 00-001B:</p> <p>(k) Vazamento de fluidos hidráulicos, combustível, óleo ou outros fluidos que possam resultar em perigo de fogo ou possível perigo de contaminação da estrutura, sistemas ou equipamentos da aeronave ou ainda por em risco os ocupantes da aeronave;</p> <p>- Reporte similar já previsto no item B.1.2.2(h)(II) da IS 00-001B:</p> <p>II- Vazamento de combustível resultando em perda de grande quantidade, perigo de fogo ou contaminação;</p> <p>Existe ainda uma solicitação de reporte mandatório similar no para condição em voo no RBAC 121.703(a)(11), conforme segue abaixo, e uma repetição geraria sobrecarga de trabalho de reportes à ANAC e às Empresas Aéreas: “um sistema de combustível ou de alijamento de combustível que afete o fluxo de combustível ou cause vazamento perigoso durante o voo”</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21340</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão dos itens 3.3.1. falha não contida de componentes/fragmentos; e 3.3.2. falha na estrutura de suporte do motor.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>- Reporte similar já previsto no item B.1.3(c)(I) da IS 00-001B:</p> <p>(c) Falha ou mau funcionamento de qualquer parte de um motor ou de sua instalação ou carenagens resultando em: I- Falha incontida de componentes ou de suas partes;</p> <p>- Reporte similar já previsto no item B.1.3(c)(VI) da IS 00-001B:</p> <p>(c) Falha ou mau funcionamento de qualquer parte de um motor ou de sua instalação ou carenagens resultando em: VI- Falha da estrutura de fixação dos motores;</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21341</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.4</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.4. Danos, avaria ou defeito da hélice e que possa conduzir à separação, durante o voo, da hélice ou de uma parte importante da hélice e/ou mau funcionamento do controle do hélice.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.1.3(j)(IV) da IS 00-001B:</p> <p>(j) Adicionalmente, para hélices e transmissões; falha ou mau funcionamento de qualquer parte de uma hélice ou motor resultante de uma das situações: IV- Desprendimento de hélice ou de qualquer parte maior da mesma;</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21342</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.5 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.5. Danos, avaria ou defeito da caixa de velocidades/fixação do rotor principal que possa conduzir à separação, em voo, do conjunto do rotor e/ou mau funcionamento do comando do rotor.	
<b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.1.3(j)(IV) da IS 00-001B:  (j) Adicionalmente, para hélices e transmissões; falha ou mau funcionamento de qualquer parte de uma hélice ou motor resultante de uma das situações	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21343</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.6</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.6. Mau funcionamento significativo de sistemas ou equipamentos de segurança essenciais, incluindo os sistemas ou equipamentos de emergência durante os testes de manutenção, ou incapacidade de acionar esses sistemas após a manutenção.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.2(f) da IS 00-001B:</p> <p>(f) Falha de funcionamento de qualquer equipamento ou sistema de emergência, incluindo todas as portas de saída e iluminação, inclusive aqueles usados pela manutenção ou para propósitos de testes;</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21344</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.7 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.7. Montagem ou instalação incorreta de componentes da aeronave detectada durante uma inspeção ou um procedimento de teste que não tinha essa finalidade específica.	
<b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.2(a) da IS 00-001B:  (a) Montagem incorreta de partes ou de componentes de aeronaves encontradas durante inspeções ou procedimentos de testes não realizados com aquele propósito;	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21345</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.8</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.8. Avaliação errada de um defeito ou não conformidade grave com a MEL e com os procedimentos do “Technical logbook”.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.2(i) da IS 00-001B:</p> <p>(j) Qualquer falha, defeito ou mau funcionamento de equipamentos de solo usados para testes ou verificações de sistemas e equipamentos das aeronaves requeridos durante inspeções de rotina e procedimentos de testes que não identificarem com exatidão o problema e que possa resultar em situações perigosas.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21346</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.10 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.10. Qualquer defeito em uma peça essencial com vida limitada e que conduza à sua retirada antes do término do tempo de vida previsto.	
<b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.2(c) da IS 00-001B:  (c) Qualquer defeito em componentes com vida controlada ocasionando sua troca antes de completar sua vida em serviço;	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21347</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.11 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.11. Utilização de produtos, componentes ou materiais de origem desconhecida ou suspeita, ou de componentes essenciais não aeronavegáveis.	
<b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.2(h) da IS 00-001B:  (h) Produtos, partes e equipamentos de origem suspeita ou desconhecida;	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21348</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.12</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.12. Utilização de dados ou procedimentos de manutenção enganosos, incorretos ou insuficientes e que possam conduzir a erros graves de manutenção, incluindo dificuldades de linguagem.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.2(j) da IS 00-001B:</p> <p>(j) Procedimentos ou dados de manutenção insuficientes, incorretos ou duvidosos; que possam ocasionar erros de manutenção;</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21349</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.14 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.14. Liberação de uma aeronave após manutenção, com não conformidade que coloque em perigo a segurança do voo.	
<b>Justificativa:</b> Entende-se que não se trata de uma comunicação de segurança, mas de uma denúncia, porque em tese a empresa que liberou a aeronave em tal condição seria por negligência ou má fé.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21350</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.15 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Esclarecimento do item 3.15. Danos graves causados a uma aeronave durante as atividades de manutenção devido à manutenção incorreta ou utilização de equipamento de solo inadequado ou fora de serviço e que obriguem a serviços adicionais de manutenção	
<b>Justificativa:</b> - Não previsto diretamente na IS 00-001B.  - Melhor definição do que vem a ser dano “grave”.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21351</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.16 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.16. Ocorrências relacionadas com combustão, fusão, fumaça, formação de centelha, sobreaquecimento ou incêndio.	
<b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.1.5(c) da IS 00-001B:  (c) Fogo, explosão, fumaça ou liberação de gases tóxicos ou nocivos;	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21352</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 3.17</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 3.17. Qualquer ocorrência de manutenção em que o desempenho humano, incluindo a fadiga do pessoal, tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> - Reporte similar já previsto no item B.1.4 da IS 00-001B:</p> <p>B1.4 FATORES HUMANOS Qualquer incidente onde qualquer característica ou inadequação no projeto da aeronave possa induzir ou acarretar erros contribuintes para efeitos perigosos ou catastróficos. Ressalta-se que de acordo com a NSCA3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro), já existe previsão para o reporte ao CENIPA de eventos classificados como acidente e incidente grave. Os itens 1.1.5.2 e 1.1.5.3, provavelmente, só serão identificados e evidenciados após um processo de investigação conduzidos pelo CENIPA. Além disso, poderá ocorrer sobreposição de reportes mandatórios para várias autoridades.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21356</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Nathalia Cardoso Oliveira</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Nathalia Cardoso Oliveira</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>4.1.2. Colisão com animais selvagens, incluindo com aves. Contribuição: Exclusão da palavra “selvagens” Justificativa: O item especifica o tipo de animal que deve ser reportado, entretanto, colisão com animais pode incluir animais domésticos como cachorros.</p> <p>4.1.4. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi. Contribuição: Exclusão das palavras “efetiva ou potencial” Justificativa: Não é claro o que configura uma incurção potencial. Neste sentido se considerarmos apenas as incurções identificadas pelos operadores, a palavra “efetiva” se torna desnecessária.</p> <p>4.1.7. Objetos estranhos na área de movimento do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa. Contribuição: Substituição de “que tenham ou possam ter colocado em perigo” por “que tenham causado danos” Justificativa: A definição de FOD no RBAC 153 traz a seguinte redação: FOD (Foreign Object Debris) - Objeto estranho que possa causar dano a aeronave Neste sentido, o parágrafo 153.133 já estabelece a necessidade de monitoramento de FOD. Assim, o operador poderia acompanhar os dados relacionados a coleta destes objetos como parte de seu programa de monitoramento, informando aos órgãos reguladores quando estes efetivamente causarem danos a aeronaves. Ressalta-se ainda que os termos “possam ter colocado em perigo” não deixam clara a situação esperada já que deixam margem para interpretação quanto ao potencial de colocar em perigo uma aeronave.</p> <p>4.1.8. Presença de obstáculos, no aeródromo ou nas suas imediações, não publicados na AIP (Publicação de Informação Aeronáutica) ou em NOTAM (Aviso aos Aeronavegantes) e/ou que não estejam marcados ou iluminados de forma adequada. Contribuição: Incluir explicitamente a necessidade de relato de obstáculos móveis. Justificativa: Dado a natureza fixa dos obstáculos, não é claro se seria suficiente relatar apenas na primeira identificação ou ainda se se incluem os obstáculos móveis.</p> <p>4.1.9. Presença de passageiros ou de pessoas não autorizadas, sem supervisão, no pátio. Contribuição: Presença de passageiros sem supervisão, ou de pessoas não autorizadas, no pátio. Justificativa: Não é claro em que momento pessoas não autorizadas seriam supervisionadas.</p> <p>4.1.10. Efeito de sopro dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice. Contribuição: Danos a aeronave causados por impacto ou rajada da hélice, impacto do rotor, rajada de ar provocada por rotor de helicóptero ou por motor a jato. Justificativa: Não é claro que tipo de efeito deve ser reportado. Sugestão de especificação do efeito conforme MCA - - Manual de Investigação do SIPAER: Evento relacionado com danos a aeronave causados por impacto ou rajada da hélice, impacto do rotor, rajada de ar provocada por rotor de helicóptero ou por motor a jato.</p> <p>4.2.1. Perda ou falhas de comunicação entre:</p> <p>4.2.1.1. o aeródromo, um veículo ou o pessoal de terra e a unidade de serviços de tráfego aéreo ou unidade de serviços de gerenciamento de pátio;</p>	

4.2.1.2. a unidade de serviços de gerenciamento de pátio e a aeronave, um veículo ou a unidade de serviços de tráfego aéreo.

Contribuição: Sugestão de detalhamento em subitens para facilitar a compreensão.

Justificativa: Não é claro que tipos de falha de comunicação devem ser reportadas já que são citados diversos entes.

4.2.2. Avaria, mau funcionamento ou defeito significativo dos equipamentos ou sistemas do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave ou os seus ocupantes.

Contribuição: Sugestão de esclarecimento que inclua apenas os serviços para os quais é aplicável o reporte no caso de falhas, a exemplo dos sistemas de balizamento e iluminação.

Justificativa: Não é claro que sistemas são incluídos neste item.

4.2.3. Deficiências significativas em relação à iluminação, à marcação ou à sinalização do aeródromo.

Contribuição: Reescrever o item para: “deficiência relacionada à indisponibilidade do sistema de iluminação” e exclusão dos termos “à marcação ou à sinalização do aeródromo” e inclusão de relato de divergências entre a infraestrutura existente e as informações aeronáuticas publicadas.

Justificativa: Hoje o RBAC 153 só prevê quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de pouso. Não há parâmetros semelhantes para os demais itens, de forma que se sugere especificação do tipo de deficiência significativa que impacte as operações. Além disso, sugere-se que sejam incluídos casos em que há publicação aeronáutica em divergência com a infraestrutura disponível.

4.2.4. Falha do sistema de alerta de emergência do aeródromo.

Justificativa: Não está previsto “sistema de alerta de emergência” no RBAC 153, de forma que não é possível identificar a que sistema o requisito se refere. Dessa forma, sugere-se a exclusão do item uma vez que as deficiências relacionadas ao sistema de combate a incêndio já estão previstas em outro item.

4.3.1. Incêndio, fumaça ou explosões nas instalações, imediações e equipamentos do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Contribuição: Retirada de “ou qualquer outra pessoa” ou esclarecimentos principalmente com relação às situações de incêndio nas imediações que seriam passíveis de relato.

Justificativa: Da forma posta, incêndios no entorno (sem qualquer relação com o aeroporto) que coloquem em risco pessoas não associadas ao aeroporto também representaria situação a ser relatada.

4.3.2. Ausência de notificação de uma mudança significativa nas condições de operação do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Contribuição: Sugestão de alteração do item sendo retirado das obrigações do aeroporto para que seja incluído na responsabilidade de relato para o operador da aeronave.

Justificativa: A alteração de condições (por exemplo VMC para IMC) é informada pela torre e pode ser identificada pelo piloto.

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

Contribuição: Alteração para: “Qualquer ocorrência que tenha causado dano a equipamento ou lesões a pessoas”.

Justificativa: O relato de acidentes não deve ser restrito aos casos em que houve contribuição de fatores humanos, mas também quando houver relação a fatores organizacionais e materiais. Adicionalmente, ressalta-se que a contribuição do desempenho humano só pode ser avaliada após a conclusão de uma investigação de forma que o relato inicial não pode se pautar pelo resultado desse processo, mas sim fornecer informações que o subsidiem.

4.3.3. Derramamentos significativos durante o abastecimento

Contribuição: Definição de derramamentos significativos.

Justificativa: Da forma posta, o item representa um item subjetivo de forma que se sugere que sejam especificados os derramamentos passíveis de relato.

4.3.4. Incapacidade de lidar com as más condições do pavimento da pista.

Justificativa: O termo “incapacidade de lidar” não deixa claro qual o requisito técnico para realizar o reporte. Ademais já existem outros relatos previstos com relação a condição da pista feitos por meio de relatórios periódicos (tais como relatório de medição do índice de serventia do pavimento e enviado à ANAC no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a conclusão da referida medição em conformidade com o RBAC 153).

4.3.6. ; 4.3.7; 4.3.8.; 4.4. em duplicidade com os itens: 4.1.7; 4.3.1; 4.2.1; 4.2.2; 4.2.3.

**Justificativa:**

O sistema de relatos é de grande importância à segurança operacional. Neste sentido, as sugestões buscaram deixar ainda mais claras as situações passíveis de relato de forma que esses dados sejam efetivamente informados à Agência.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21387</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fábio Almeida Esteves <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Nome do Contribuinte:</b> FÁBIO ALMEIDA ESTEVES	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> De: "4.1.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo." Para: "4.1.1. Colisão ou quase colisão, no solo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo."	
<b>Justificativa:</b> A obrigatoriedade de reporte, por parte das administrações dos aeródromos controlados, de reportes envolvendo ocorrências "em voo" pode causar dificuldades para as áreas operacionais, já que essas informações não são tipicamente tramitadas entre estas e os respectivos órgãos de controle. Adicionalmente, não vejo como informações duplicadas, onde uma tem a outra como fonte, pode contribuir para o incremento da base de dados.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21388</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fábio Almeida Esteves <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Nome do Contribuinte:</b> FÁBIO ALMEIDA ESTEVES	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> De: "4.1.10. Efeito de sopro dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice." Para: "4.1.10. Efeito de sopro dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice, que tenha causado dano ou tenha sido reportado à administração aeroportuária."	
<b>Justificativa:</b> Da forma como está, não são apresentados parâmetros para definir quando reportar.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21389</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fábio Almeida Esteves <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Nome do Contribuinte:</b> FÁBIO ALMEIDA ESTEVES	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.3 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> De: "4.3.3. Derramamentos significativos durante o abastecimento." Para: "4.3.3. Derramamentos, durante o abastecimento, que tenham produzido interdição da posição."	
<b>Justificativa:</b> O termo "significativo" é bastante vago e dá margem à diversas interpretações. Tipicamente, como os derramamentos de interesse acabam por determinar a interdição da posição de estacionamento, esta consequência poderia ser um bom parâmetro para caracterizar a obrigatoriedade do reporte.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21418</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º Inciso I</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Alteração do termo utilizado "Ocorrência" por "Evento de Segurança Operacional (ESO)", de forma que o Inciso I seria: "Evento de Segurança Operacional (ESO) é o evento relacionado com a segurança operacional e que põe em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, que possa pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas, incluindo as ocorrências aeronáuticas;".</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Unificação e adequação da terminologia que é utilizada junto ao RBAC 153 - Item 153.1(a)(26), com a respectiva definição de Evento de Segurança Operacional (ESO).</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21419</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º Inciso II</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Alteração do termo utilizado "notificação" por "comunicação", de forma que o Inciso II seria: "II - Reporte de segurança operacional é a comunicação, não caracterizada como denúncia, de uma ocorrência;".</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Adequação textual, melhorando o entendimento do requisito referente à ação de reporte.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21420</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 6º</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Inclusão do RBAC nº 153 no Art.6: "Permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 21, 121, 135 e 145 e 153 bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos no art. 6º desta Resolução."</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Inclusão do RBAC 153, como uma das regulações correlacionadas, referente aos reportes obrigatórios de segurança operacional, a serem repassados junto à Agência Reguladora.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21421</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.6 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão textual do termo "parqueamento" no subitem 1.6.5, da seguinte forma: "1.6.5. Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de pushback, power-back, taxiamento ou estacionamento."	
<b>Justificativa:</b> Adequação textual, abrangendo o procedimento de estacionamento, como passível de interferências de veículos, equipamentos ou pessoas durante as manobras de aeronaves.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21422</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.6 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão textual de novo subitem 1.6.xx: "Avaria, mau funcionamento ou defeito dos equipamentos rebocáveis, utilizados para assistência no solo, por exemplo: Prancha rebocável, Dolly rebocável, Escada rebocável, dentre outros."	
<b>Justificativa:</b> Inclusão de equipamentos rebocáveis, como passíveis de envolvimento em ocorrências durante as operações.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21423</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão textual de "(Veer-off ou Ouverrun)" no Item 4.1.3, da seguinte forma: "Excursão de pista de pouso e decolagem (Veer-off ou Ouverrun) ou de pista de táxi."	
<b>Justificativa:</b> Inclusão de conteúdo técnico, contemplando os cenários de Veer-off ou Overrun, em ocorrências de excursão de pista de pouso e decolagem.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21424</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Inclusão de "equipamentos" no Subitem 4.1.6, da seguinte forma: "Inobservância por parte das aeronaves, equipamentos ou veículos das autorizações, instruções ou restrições ao operar na área de movimento de uma aeródromo (por exemplo, utilização errada da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi ou da área restrita de um aeródromo)."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Inclusão textual, visando abranger também os equipamentos que são utilizados durante as operações na área operacional dos aeródromos.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21425</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Juliano Bianchi <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> Alexandre Juliano Bianchi	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A Embraer sugere a correção do texto referente ao Anexo I desta resolução. Texto original: ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº ____ DE _____ DE _____ DE _____. LISTA DE OCORRÊNCIAS Novo texto: ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº ____ DE _____ DE _____ DE _____. LISTA DE OCORRÊNCIAS	
<b>Justificativa:</b> No título referente ao Anexo I - Lista de Ocorrência localizado na página 2/13, existe um erro tipográfico. A Embraer sugere a correção, pois onde esta escrito ANEXO II, deveria ser ANEXO I.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 3º Parágrafo único <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A AZUL sugere que o prazo de 48 (quarenta e oito horas) do parágrafo único do art. 3º se inicie somente com o fim do processo investigativo ou validação da ocorrência por especialista, o que colaborará para uma cultura de segurança mais transparente e positiva, com reportes mais precisos e seguros. Ademais, como a classificação dessas ocorrências exigem a análise de especialistas e obtenção de dados específicos, é de suma importância que o prazo seja contado em dias úteis, para que finais de semana e feriados não impossibilitem a empresa de atender a obrigação no prazo determinado.	
<b>Justificativa:</b> O art. 3º da Resolução proposta estabelece o reporte mandatório para as ocorrências relacionadas no Anexo, com prazo de 48 (quarenta e oito horas) para ser realizada tal comunicação, a partir da constatação da ocorrência. Entretanto, ressalta-se que o início do prazo a partir da constatação da ocorrência possibilita interpretações distintas, gerando insegurança para os regulados, pois alguns eventos demandam processo investigativo ou validação de especialista para serem configurados. Dessa forma, diante da redação atualmente proposta por essa I. Agência, é possível que seja exigido o reporte a partir do momento em que o regulado tenha conhecimento de uma suposta ocorrência, a qual exija reporte mandatório, porém as informações podem ser insuficientes ou inexatas, já que nem sempre há apuração ou comprovação a tempo. Além disso, o prazo de 48h é muito exíguo, visto que diversos eventos descritos no Anexo da Resolução demandam um tempo maior somente para que sejam obtidos dados referentes a eles, tais como download de informações das aeronaves, questionamentos à tripulação, além das áreas de engenharia e manutenção.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 - 1</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Diversos - Especificado na contribuição  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  itens 1.1.1.2. (itens 175.381, 175.383 e 175.385 do RBAC 175), 1.1.2.2. (item 121.629 do RBAC 121), 1.1.4.5. (item B1.2, m), inciso V da IS nº 00-001), 1.1.4.9, 1.1.4.10., 1.1.4.11., 1.1.4.13. (previstos no item 121.703 do RBAC 121), 1.1.5.4. (itens 175.381, 175.383 e 175.385 do RBAC 175), 1.2.1.2. (IS nº 00-001, apêndice B), 1.2.1.3., 1.2.1.4. (previstos na IS nº 00-001, apêndice B, B2, d), 1.2.1.5. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2, a), 1.2.1.7. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, f), 1.2.1.8., 1.2.1.9. (previstos na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, k), 1.2.1.10. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, l), 1.2.1.11 (item 121.703 do RBAC 121), 1.2.1.12. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, b e o), 1.2.1.13. (item 121.703 do RBAC 121), 1.2.2.1., 1.2.2.2., 1.2.2.3. (previstos na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3), 1.2.2.4. (item 121.703 do RBAC 121), 1.2.2.8.1. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.3), 1.2.2.8.2. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.3), 1.2.2.8.3. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.3), 1.2.2.9. (item 121.703 do RBAC 121), 1.2.2.10. (item 121.705 do RBAC 121), 1.2.3.1. (item 121.703 do RBAC 121), 1.3. (reporte realizado ao DECEA), 1.3.7. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2., m), 1.4.1., 1.5.2. (reporte realizado ao DECEA), 1.5.13. (IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1.) e 1.6.9. (itens 175.381, 175.383 e 175.385 do RBAC 175)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.  Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.  Permitir a previsão dos mesmos reportes e notificações em diversos dispositivos normativos gera instabilidade jurídica sobre sua realização e a forma que ela deve ser realizada, de modo que tais itens devem ser excluídos dessa Resolução. Assim, recomenda-se, visando mitigar os problemas apresentados, que as ocorrências já previstas para reporte em outros normativos sejam excluídas da Resolução proposta.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 – 2</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Diversos - Especificado na contribuição <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Tal alteração contemplaria especialmente os itens 1.1.1.1., 1.1.2.1., 1.1.3.1, 1.1.3.2., 1.1.3.5., 1.1.3.7., 1.1.4.1, 1.1.4.2., 1.1.4.3., 1.1.4.5., 1.1.4.7., 1.1.4.9., 1.1.4.10, 1.1.4.11., 1.1.4.12., 1.1.4.13., 1.1.5.1., 1.1.5.2., 1.1.5.3., 1.1.5.4., 1.2.1.2., 1.2.1.3., 1.2.1.4., 1.2.1.8., 1.2.1.9., 1.2.1.11., 1.2.1.12., 1.2.1.13., 1.2.2.1., 1.2.2.2., 1.2.2.3., 1.2.2.6., 1.2.2.8, 1.2.2.8.1., 1.2.2.9., 1.2.2.10., 1.2.3.1., 1.3.4., 1.3.5., 1.3.6., 1.3.8., 1.3.9., 1.3.10., 1.5.1., 1.5.10., 1.5.11., 1.5.13., 1.5.14., 1.6.4. e 1.6.17. do Anexo da Resolução, pois se tratam de ocorrências que necessitam de processo investigativo para sua apuração.	
<b>Justificativa:</b> O art. 3º da Resolução proposta estabelece o reporte mandatório para as ocorrências relacionadas no Anexo, com prazo de 48h (quarenta e oito horas) para ser realizada tal comunicação, a partir da constatação da ocorrência. Entretanto, ressalta-se que o início do prazo a partir da constatação da ocorrência possibilita interpretações distintas, gerando insegurança para os regulados, pois alguns eventos demandam processo investigativo ou validação de especialista para serem configurados. É possível que seja exigido o reporte a partir do momento em que o regulado tenha conhecimento de uma suposta ocorrência, a qual exija reporte mandatório, porém as informações podem ser insuficientes ou inexatas, já que nem sempre há apuração ou comprovação a tempo. Além disso, o prazo de 48h é muito exíguo, visto que diversos eventos descritos no Anexo da Resolução demandam um tempo maior somente para que sejam obtidos dados referentes a eles, tais como download de informações das aeronaves, questionamentos à tripulação, além das áreas de engenharia e manutenção. Para que situações similares sejam evitadas, sugere-se que o prazo de 48 (quarenta e oito horas) do parágrafo único do art. 3º se inicie somente com o fim do processo investigativo ou validação da ocorrência por especialista, o que colaborará para uma cultura de segurança mais transparente e positiva, com reportes mais precisos e seguros.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -3</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Diversos - Especificado na contribuição  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  itens 1.1.3.6., 1.1.3.8., 1.1.3.11., 1.1.3.12., 1.1.4.4., 1.1.4.6., 1.2.2.4., 1.5.3. e 1.5.12.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  diversas ocorrências exigem a validação de especialista, como os itens 1.1.3.6., 1.1.3.8., 1.1.3.11., 1.1.3.12., 1.1.4.4., 1.1.4.6., 1.2.2.4., 1.5.3. e 1.5.12., com análise dos times de manutenção, Maintenance Operations Quality Assurance (“MOQA”) ou Flight Data Monitoring (“FDM”), pode demandar mais de 48h somente apenas para que seja feito o levantamento de dados, para posterior análise dos especialistas. Dessa forma, também se recomenda que, se a sugestão de alteração do parágrafo único do art. 3º não seja acolhida, que ao menos o prazo para reporte se inicie a partir de sua validação por um especialista.  Finalmente, o item 1.1.4.8. trata de ocorrência que só chega ao conhecimento do operador por meio de reporte do administrador aeroportuário, razão pela qual requer-se que o termo inicial para o prazo de reporte mandatório seja da validação de sua ocorrência pelo operador aéreo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -4</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.9. Continuação da aproximação por instrumentos abaixo dos mínimos publicados com referências visuais inadequadas. <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Impossível determinar sem ser reporte ou denúncia.	
<b>Justificativa:</b> Impossível determinar sem ser reporte ou denúncia.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -5</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.8.3. Falha não contida de componentes/fragmentos. <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Subjetivo / Difícil compreensão do item	
<b>Justificativa:</b> Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Subjetivo / Difícil compreensão do item	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -6</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.3. Instruções contraditórias de diferentes unidades ATS conduzindo potencialmente à perda de separação. <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Necessário definir como será realizada a definição de perda de separação, pois a aeronave não possui ferramenta para identificação de separação entre aeronaves.	
<b>Justificativa:</b> Necessário definir como será realizada a definição de perda de separação, pois a aeronave não possui ferramenta para identificação de separação entre aeronaves.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -7</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.8. Arrumação ou proteção incorreta da bagagem, correio ou carga que possa, por qualquer razão, representar um perigo para a aeronave, o seu equipamento ou ocupantes, ou impedir a evacuação de emergência.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  A manutenção da segurança em relação a bagagem, correio ou carga, para garantir que não represente um perigo para a aeronave, na realidade é um processo de gerenciamento contínuo, realizado durante todo o voo e com informações transmitidas aos clientes sempre antes da decolagem e pouso. O item deverá ser excluído, pois se trata de um processo contínuo e transmitido aos clientes.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  A manutenção da segurança em relação a bagagem, correio ou carga, para garantir que não represente um perigo para a aeronave, na realidade é um processo de gerenciamento contínuo, realizado durante todo o voo e com informações transmitidas aos clientes sempre antes da decolagem e pouso. O item deverá ser excluído, pois se trata de um processo contínuo e transmitido aos clientes.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -8</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>          Não ficou claro sobre quando reportar e se estão se referindo ao uso do propileno glicol disponibilizado em aeroporto, bem como se os erros são quanto aos tipos (cores) ou lugares de aplicação. Também já há previsão desse reporte no item 121.629 do RBAC 121. SUGESTÃO: Exclusão do item, porém, caso permaneça, que seja esclarecido para: "1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>          Não ficou claro sobre quando reportar e se estão se referindo ao uso do propileno glicol disponibilizado em aeroporto, bem como se os erros são quanto aos tipos (cores) ou lugares de aplicação. Também já há previsão desse reporte no item 121.629 do RBAC 121. SUGESTÃO: Exclusão do item, porém, caso permaneça, que seja esclarecido para: "1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)."</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -9</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.2. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, não faz sentido a previsão do termo "potencial". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também deve ser retirado o termo "potencial".</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, não faz sentido a previsão do termo "potencial". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também deve ser retirado o termo "potencial".</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -10</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.3. Incursão na Área de Aproximação Final e de Decolagem (FATO).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro o contexto do evento. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente. 1.1.3.3. Ingresso de Aeronaves não autorizadas em áreas de fases críticas do aeródromo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não ficou claro o contexto do evento. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente. 1.1.3.3. Ingresso de Aeronaves não autorizadas em áreas de fases críticas do aeródromo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -11</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Considera-se decolagem abortada até completar a potência de decolagem e trazer para full stop position. Só é possível apurar mediante abertura de processo investigativo.  1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada após aplicação de potência de decolagem. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item também seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Considera-se decolagem abortada até completar a potência de decolagem e trazer para full stop position. Só é possível apurar mediante abertura de processo investigativo.  1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada após aplicação de potência de decolagem. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item também seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -12</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.14. Cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro o contexto do evento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não ficou claro o contexto do evento.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -13</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.5.1. Liberação não intencional de carga ou de outros equipamentos transportados externamente.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, também não ficou claro o contexto do evento. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também esclarecer a ocorrência.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, também não ficou claro o contexto do evento. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também esclarecer a ocorrência.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -14</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.5. Perda de um sistema. <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2, (a). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.5. Perda de um sistema que apresente risco operacional".	
<b>Justificativa:</b> Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2, (a). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.5. Perda de um sistema que apresente risco operacional".	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -15</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (f). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema que apresente risco operacional".</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (f). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema que apresente risco operacional".</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -16</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (I). Se o item parar de funcionar (Red flag) não é indicação errônea, é falha, então já é abarcado no item 1.2.1.5 e 1.2.1.7. Falha despachada, item MEL ou falha em voo QRH. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação, exceto quando coberto pelos itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7.";</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (I). Se o item parar de funcionar (Red flag) não é indicação errônea, é falha, então já é abarcado no item 1.2.1.5 e 1.2.1.7. Falha despachada, item MEL ou falha em voo QRH. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação, exceto quando coberto pelos itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7.";</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -17</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadore  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.2.1,(b) e (o). Não ficou claro se é em caso de PAN PAN ou MAYDAY. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados em caso de PANPAN ou MAYDAY, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional)". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.2.1,(b) e (o). Não ficou claro se é em caso de PAN PAN ou MAYDAY. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados em caso de PANPAN ou MAYDAY, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional)". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -18</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.8.1. impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo;  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Necessário classificar se reverso previamente pinado deverá ser considerado e se são ocorrências MEL ou de falha inesperada. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Exclusão do item. Caso não seja excluído, reescrever para "1.2.2.8.1. item MEL e/ou falha inesperada de impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; (caso reverso previamente pinado for considerado, incluir também na descrição do item). Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Necessário classificar se reverso previamente pinado deverá ser considerado e se são ocorrências MEL ou de falha inesperada. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Exclusão do item. Caso não seja excluído, reescrever para "1.2.2.8.1. item MEL e/ou falha inesperada de impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; (caso reverso previamente pinado for considerado, incluir também na descrição do item). Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo."</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -19</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.8.2. Impossibilidade de controlar a potência, o empuxo ou as rotações;  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Dificil compreensão do item e reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja esclarecido.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Dificil compreensão do item e reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja esclarecido.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -20</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro o conceito de condições de segurança. 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança, por exemplo uma autorização do serviço ATC que gere uma condição insegura para o voo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não ficou claro o conceito de condições de segurança. 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança, por exemplo uma autorização do serviço ATC que gere uma condição insegura para o voo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -21</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.7. Desvio não intencional da aeronave em relação à autorização emitida pelo Controle de Tráfego Aéreo (ATC).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B1.2., (m). Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja alterado para: "1.3.7. Desvios inesperados na direção lateral ou vertical da rota planejada que não sejam causados por ações comandadas pelo piloto".</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B1.2., (m). Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja alterado para: "1.3.7. Desvios inesperados na direção lateral ou vertical da rota planejada que não sejam causados por ações comandadas pelo piloto".</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -22</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.11. As interferências nas frequências (SMA) ou nos sinais dos sistemas de navegação.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Item não é claro sobre quais interferências seriam graves a ponto de ensejar um reporte mandatório. Exclusão do item ou que seja esclarecido.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Item não é claro sobre quais interferências seriam graves a ponto de ensejar um reporte mandatório. Exclusão do item ou que seja esclarecido.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -23</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN-PAN”).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Não ficou claro que se ocorrer o cancelamento do PAN-PAN ou MAYDAY , eles ainda deverão ser comunicados. Esse tipo de ocorrência já é notificada ao CENIPA. Não ficou claro se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados Excluído, pois já é feito ao CENIPA ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Se não for excluído, que seja alterado para: 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN PAN”), que não tenha a declaração de emergência cancelada.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Não ficou claro que se ocorrer o cancelamento do PAN-PAN ou MAYDAY , eles ainda deverão ser comunicados. Esse tipo de ocorrência já é notificada ao CENIPA. Não ficou claro se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados Excluído, pois já é feito ao CENIPA ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Se não for excluído, que seja alterado para: 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN PAN”), que não tenha a declaração de emergência cancelada.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -24</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Necessário clarificar se é apenas quando realmente ocorreu o acúmulo ou circulação. 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Necessário clarificar se é apenas quando realmente ocorreu o acúmulo ou circulação. 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -25</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.4.14. Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro se é somente durante o voo. 1.4.14. Incapacitação durante o voo de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não ficou claro se é somente durante o voo. 1.4.14. Incapacitação durante o voo de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -26</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.4.15. Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro se caso haja a identificação de fadiga de forma preventiva se também deverá ser reportado 1.4.15. Ocorrência reativa de fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não ficou claro se caso haja a identificação de fadiga de forma preventiva se também deverá ser reportado 1.4.15. Ocorrência reativa de fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -27</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>          Não ficou claro se são todos os alertas ou apenas o warning. Somente possível através de uso de FDM, não sendo possível obedecer ao prazo proposto. 1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrados como warning, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).</p>	
<p><b>Justificativa:</b>          Não ficou claro se são todos os alertas ou apenas o warning. Somente possível através de uso de FDM, não sendo possível obedecer ao prazo proposto. 1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrados como warning, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -28</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.6. Evento não previsto de más condições do pavimento da pista.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro se faz referência a condições ruins de pista ou eventos relacionados a más condições de pista. 1.5.6. Evento não previsto relacionados a más condições do pavimento da pista.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não ficou claro se faz referência a condições ruins de pista ou eventos relacionados a más condições de pista. 1.5.6. Evento não previsto relacionados a más condições do pavimento da pista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -29</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro qual seria o evento. 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência que tenha gerado atitude anormal na aeroanve</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não ficou claro qual seria o evento. 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência que tenha gerado atitude anormal na aeroanve</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -30</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não está claro o momento de incursão. 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi durante o push.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não está claro o momento de incursão. 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi durante o push.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -31</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não está claro o momento de excursão. 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi durante o push.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não está claro o momento de excursão. 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi durante o push.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -32</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.4. Contaminação significativa da estrutura, dos sistemas e do equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo, além de ser necessário definir o que seria uma contaminação significativa. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também é necessário esclarecer o item.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo, além de ser necessário definir o que seria uma contaminação significativa. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também é necessário esclarecer o item.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21426 -33</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079761)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O uso de propileno glicol não é aplicável a todas os operadores aéreos. 1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado, se aplicável.	
<b>Justificativa:</b> O uso de propileno glicol não é aplicável a todas os operadores aéreos. 1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado, se aplicável.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21427</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079839)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Recomenda-se que os itens 1.1.1.2., 1.1.2.2., 1.1.4.5., 1.1.4.9, 1.1.4.10., 1.1.4.11., 1.1.4.13. e 1.1.5.4. sejam excluídos ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.  Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados os esclarecidos:  - "1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)."  - 1.1.3.2. retirar o termo "potencial".  - 1.1.3.3. deve se referir ao ingresso de aeronaves não autorizadas em áreas de fases críticas do aeródromo.  - "1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada após aplicação de potência de decolagem"  - 1.1.4.14 esclarecer o contexto.  - 1.1.5.1. esclarecer a ocorrência.  Também se sugere a exclusão do item 1.1.3.9.  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.1.1.1., 1.1.2.1., 1.1.3.1, 1.1.3.2., 1.1.3.5., 1.1.3.7., 1.1.4.1, 1.1.4.2., 1.1.4.3., 1.1.4.5., 1.1.4.7., 1.1.4.9., 1.1.4.10, 1.1.4.11., 1.1.4.12., 1.1.4.13., 1.1.5.1., 1.1.5.2., 1.1.5.3. e 1.1.5.4.sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.  Na eventualidade de a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.1.3.6., 1.1.3.8., 1.1.3.11., 1.1.3.12., 1.1.4.4., 1.1.4.6., 1.2.2.4., 1.5.3. e 1.5.12.sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir de sua validação por um especialista.</p>	
<b>Justificativa:</b>	

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

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

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

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

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

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

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

-1.1.3.3. Não ficou claro o contexto do evento.

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

- 1.1.4.14 Não ficou claro o contexto do evento

- 1.1.5.1. Não ficou claro o contexto do evento

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

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

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

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

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21428</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.2  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079855)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Recomenda-se que os itens 1.2.1.2. , 1.2.1.3., 1.2.1.4., 1.2.1.5. , 1.2.1.7., 1.2.1.8., 1.2.1.9., 1.2.1.10., 1.2.1.11 , 1.2.1.12., 1.2.1.13., 1.2.2.1., 1.2.2.2., 1.2.2.3. , 1.2.2.4., 1.2.2.8.1., 1.2.2.8.2. , 1.2.2.8.3., 1.2.2.9. , 1.2.2.10. , 1.2.3.1. sejam excluídos ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.  Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos:  -"1.2.1.5. Perda de um sistema que apresente risco operacional".  -"1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema que apresente risco operacional".  -"1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação, exceto quando coberto pelos itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7."  -"1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados em caso de PANPAN ou MAYDAY, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundores, leme direcional)".  "1.2.2.8.1. item MEL e/ou falha inesperada de impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; (caso reverso previamente pinado for considerado, incluir também na descrição do item)".  - 1.2.2.8.2 solicita-se esclarecimento.  Também se sugere a exclusão do item 1.2.2.8.3.  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.2.1.2., 1.2.1.3., 1.2.1.4., 1.2.1.8., 1.2.1.9., 1.2.1.11., 1.2.1.12., 1.2.1.13., 1.2.2.1., 1.2.2.2., 1.2.2.3., 1.2.2.6., 1.2.2.8, 1.2.2.8.1., 1.2.2.9., 1.2.2.10. e 1.2.3.1. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

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

**Justificativa:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1.2.2.8.2 difícil compreensão do item.

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

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

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

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

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.3 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Recomenda-se que os itens 1.3. e 1.3.7. sejam excluídos ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos: -1.3.1. detalhar o que determinaria a falta de condição de segurança. -"1.3.7. Desvios inesperados na direção lateral ou vertical da rota planejada que não sejam causados por ações comandadas pelo piloto". -1.3.11 solicita-se esclarecimento. Também se sugere a exclusão do item 1.3.3. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.3.4., 1.3.5., 1.3.6., 1.3.8., 1.3.9. e 1.3.10. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos ("NOAP"), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos ("NOCLAP"), bem como Service Difficulty Report ("SDR") a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos ("CENIPA") e Departamento de Controle do Espaço Aéreo ("DECEA"), etc. Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados. Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.	

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

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

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

-1.3.7. precisa ser melhor definido.

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

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

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

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -1</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 3º Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Não é possível atender o prazo proposto. A maioria das ocorrências necessitam ser investigadas por especialistas para se ter a classificação final do que se trata a ocorrência e esse processo leva mais de 48 horas. Além disso, finais de semana e feriados também influenciam na impossibilidade atender ao prazo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas úteis após a conclusão do processo investigativo e/ou validação do evento realizado pelo especialista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -2</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.1.1. Utilização de dados incorretos ou de registros errados nos equipamentos usados na navegação ou nos cálculos de desempenho e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -3</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.1.2. Transporte ou tentativa de transporte de artigos perigosos em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorretos de artigos perigosos, ou ainda a descoberta de artigos perigosos  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Já há previsão para esse reporte (formulário NOAP/NOCLAP) no RBAC 175 (itens 175.381, 175.383 e 175.385), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Exclusão do item. Entretanto, caso a sugestão não seja acolhida, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -4</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.2.1. Tipo de combustível errado ou combustível contaminado.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -5</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Não ficou claro sobre quando reportar e se estão se referindo ao uso do propileno glicol disponibilizado em aeroporto, bem como se os erros são quanto aos tipos (cores) ou lugares de aplicação. Também já há previsão desse reporte no item 121.629 do RBAC 121.	
<b>Justificativa:</b> Exclusão do item, porém, caso permaneça, que seja esclarecido para: "1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado referente ao uso (tipo ou local de aplicação do produto disponibilizado nos aeroportos)." 	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -6</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.1. Excursão de pista de pouso e decolagem ou de pista de táxi.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -7</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.2. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, não faz sentido a previsão do termo "potencial".	
<b>Justificativa:</b> Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também deve ser retirado o termo "potencial".	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -8</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.3. Incursão na Área de Aproximação Final e de Decolagem (FATO).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro o contexto do evento. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.1.3.3. Ingresso de Aeronaves não autorizadas em áreas de fases críticas do aerodromo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -9</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Considera-se decolagem abortada até completar a potência de decolagem e trazer para full stop position. Só é possível apurar mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada após aplicação de potencia de decolagem. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item também seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -10</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.5. Incapacidade de obter o desempenho requerido ou esperado durante uma decolagem, arremetida ou pouso. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -11</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.6. Decolagem, aproximação ou pouso efetivo ou tentativa, com parâmetros de configuração incorretos.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante validação do time de Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de download dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -12</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.7. Colisão com o solo (strike) da cauda, pá de hélice, ponta de asa ou nacele, durante a decolagem ou o pouso.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -13</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.8. Continuação da aproximação sem satisfazer os critérios de aproximação estabilizada definidos pelo operador aéreo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante validação do time de Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de dowload dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -14</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.9. Continuação da aproximação por instrumentos abaixo dos mínimos publicados com referências visuais inadequadas.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Impossível determinar sem reporte ou denúncia.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -15</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.11. Pouso curto ou longo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante validação do time de Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de download dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -16</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.3.12. Pouso duro. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Somente é possível descobrir mediante validação do time de Maintenance Operations Quality Assurance ("MOQA") ou Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de dowload dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.	
<b>Justificativa:</b> Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -17</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.1. Perda de controle. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -18</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.2. Atitude indesejada da aeronave excedendo atitude de arfagem normal, ângulo de inclinação ou velocidade imprópria para as condições. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Não ficaram claros os critérios que devem ser utilizados. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -19</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.3. Falha em manter a altitude designada.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -20</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.4. Ativação de qualquer proteção de envelope de voo, incluindo aviso de stall, stick shaker, stick pusher e proteções automáticas.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Somente é possível descobrir mediante validação do time de Flight Data Monitoring ("FDM"). Devido aos diferentes meios de dowload dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -21</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.5. Desvio não intencional da rota planejada ou designada de duas vezes o nível de desempenho de navegação requerido ou 10 milhas náuticas, o que for menor.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B; B1.2, (m), inciso V. Perda de Requerid navigation performance("FDM"). Esse item é reportado para manutenção em TLB. MCC. Não é possível determinar pelo FDM. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -22</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.6. Superação de limites constantes do manual de voo da aeronave.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Necessário definir os critérios para reportes para clarificar o item. Essas ocorrências necessitam de validação do time do Maintenance Operations Quality Assurance ("MOQA"). Não é possível atender o prazo de 48 horas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.1.1.4.6. Superação de limites constantes do manual de voo da aeronave quando detectado.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -23</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.7. Operação com altímetro incorretamente regulado.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Altímetro incorretamente regulado é de difícil determinação pelo FOQA. Erros de altimetria somente são possíveis mediante investigação interna. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -24</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.8. Ocorrências relacionadas com o sopro de reatores ou com a perturbação de rotores ou hélices que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Esse tipo de reporte chega até a empresa através de reporte da ADM aeroportuária, a informação nao chega imediatamente, chegando por vezes até com meses de defasagem.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -25</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.9. Desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Excluir item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -26</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.10. Desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -27</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.11. Desligamento de mais de um motor em voo. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -28</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.12. Interpretação errônea pela tripulação, de modos automáticos ou de qualquer outra informação recebida, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -29</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.13. Alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -30</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.4.14. Cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro o contexto do evento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Esclarecer o contexto.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -31</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.5.1. Liberação não intencional de carga ou de outros equipamentos transportados externamente.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. Além disso, também não ficou claro o contexto do evento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também esclarecer a ocorrência.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -32</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.5.2. Perda de consciência situacional (incluindo a situação dos sistemas, modos e ambiente, desorientação espacial e horizonte temporal).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -33</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.5.3. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -34</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.1.5.4. Qualquer ocorrência em que artigos perigosos tenham sido transportados, mas não tenham sido carregados, segregados, separados ou afixados de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenham sido transportados sem que tenha sido provida a informação  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Já há previsão para esse reporte (formulário NOAP/NOCLAP) no RBAC 175 (itens 175.381, 175.383 e 175.385), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Além disso, somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Exclusão do item. Entretanto, caso a sugestão não seja acolhida, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Se não for excluído, caso não seja revisto o parágrafo único do art. 3º, que o item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -35</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.2. Falha, mau funcionamento ou defeito na estrutura da aeronave que requeira grande ("major") reparo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -36</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.3. Trincas, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maiores que os máximos aceitáveis pelo fabricante ou pela ANAC.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B2, (d). Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -37</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.4. Rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B2, (d). Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -38</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.5. Perda de um sistema.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2, (a). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.5. Perda de um sistema que apresente risco operacional".</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -39</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (f). Além disso, é possível um projeto de perdas de sistemas sem causar risco operacional.	
<b>Justificativa:</b> Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema que apresente risco operacional".	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -40</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.8. Vazamento de quaisquer fluidos que tenham resultado em perigo de incêndio ou possibilidade de contaminação de estrutura, sistemas ou equipamentos da aeronave, ou que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualque  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (k). Além disso, somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -41</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.9. Falha, mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível ou de um sistema de alijamento de combustível com consequências para o fornecimento, a distribuição ou fluxo do combustível ou que cause vazamento perigoso durante o voo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1. Além disso, somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -42</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1, (I). Se o item parar de funcionar (Red flag) não é indicação errônea, é falha, então já é abarcado no item 1.2.1.5 e 1.2.1.7. Falha despachada, item MEL ou falha em voo QRH.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação, exceto quando coberto pelos itens 1.2.1.5 e 1.2.1.7.";</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -43</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.11. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -44</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadore  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.2.1,(b) e (o). Não ficou claro se é em caso de PAN PAN ou MAYDAY. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja reescrito "1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados em caso de PANPAN ou MAYDAY, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundores, leme direcional)". se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -45</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.1.13. Uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandados de suas portas, durante o voo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -46</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2. Propulsão (incluindo motores, hélices e sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não está clara qual seria a ocorrência.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.2.2. Mau funcionamento ou defeito de propulsão (incluindo motores, hélices e sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU)</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -47</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.1. Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de uma hélice, rotor ou grupo motopropulsor.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -48</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.2. Dano ou avaria do rotor principal/de cauda ou da transmissão e/ou de sistemas equivalentes.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -49</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.3. Extinção, corte de qualquer motor ou de APU, quando necessário para o voo (por exemplo, em ETOPS (Extended Twin-engine Oerations), sob MEL (Minimum Equipment List).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -50</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.4. Desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (flameout).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante validação do time de FDM. Devido aos diferentes meios de download dos dados das aeronaves, não é possível atender ao prazo de 48 horas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir da validação de especialista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -51</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de embandeiramento de hélice ou na capacidade do sistema de controle de sobre velocidade (disparo) durante o voo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -52</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.8. Avaria ou mau funcionamento de qualquer peça de um motor, grupo motopropulsor, APU ou transmissão e que resulte em uma ou mais das seguintes situações: <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -53</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.8.1. impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B,B1.3. Necessário classificar se reverso previamente pinado deverá ser considerado e se são ocorrências MEL ou de falha inesperada. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Exclusão do item. Caso não seja excluído, reescrever para "1.2.2.8.1. item MEL e/ou falha inesperada de impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; (caso reverso previamente pinado for considerado, incluir também na descrição do item)". Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo."	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -54</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.8.2. Impossibilidade de controlar a potência, o empuxo ou as rotações;  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Dificil compreensão do item e reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja esclarecido.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -55</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.8.3. Falha não contida de componentes/fragmentos. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.3. Subjetivo / Difícil compreensão do item	
<b>Justificativa:</b> Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -56</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.9. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos durante o voo ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já previsto no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço). Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -57</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.2.10. Remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas ou por mau funcionamento. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -58</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.2.3.1. Qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave que ocorra ou seja detectada a qualquer momento, se, na opinião do operador, essa falha, mau funcionamento ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>          Já há previsão para esse reporte no RBAC 121 (121.703, relatório de dificuldades em serviço), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>          Excluir o item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -59</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3. INTERAÇÃO COM OS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (ANS) E DE GERENCIAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados (nessa caso DECEA)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -60</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro o conceito de condições de segurança.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança, por exemplo uma autorização do serviço ATC que gere uma condições insegura para o voo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -61</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.3. Instruções contraditórias de diferentes unidades ATS conduzindo potencialmente à perda de separação. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Necessário definir como será realizada a definição de perda de separação, pois a aeronave não possui ferramenta para identificação de separação entre aeronaves.	
<b>Justificativa:</b> Exclusão do item.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -62</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.4. Interpretação errada de comunicações rádio e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -63</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.5. Desvio intencional de instrução ATC que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -64</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.6. Não observância das distâncias mínimas de separação.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -65</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.7. Desvio não intencional da aeronave em relação à autorização emitida pelo Controle de Tráfego Aéreo (ATC).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS n 00-001, apêndice B, B1.2., (m).</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído, que seja alterado para: "1.3.7. Desvios inesperados na direção lateral ou vertical da rota planejada que não sejam causados por ações comandadas pelo piloto".</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -66</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.8. As ocorrências de LEVEL BUST que aconteceram em situações ou circunstâncias que possam constituir risco para a segurança do voo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -67</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.9. Violação do espaço aéreo, incluindo ingresso não autorizado em um espaço aéreo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -68</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.10. Ocorrências relacionadas com a similaridade de indicativos de chamada.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo. A companhia fica ciente da ocorrência aeronáutica mediante comunicação fornecida pelo órgão competente</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -69</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.3.11. As interferências nas frequências (SMA) ou nos sinais dos sistemas de navegação.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Item não é claro sobre quais interferências seriam graves a ponto de ensejar um reporte mandatório.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item ou que seja esclarecido.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -70</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN-PAN”). <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Não ficou claro que se ocorrer o cancelamento do PAN-PAN ou MAYDAY , eles ainda deverão ser comunicados. Esse tipo de ocorrência já é notificada ao CENIPA. Não ficou claro se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados	
<b>Justificativa:</b> Excluído, pois já é feito ao CENIPA ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Se não for excluído, que seja alterado para: 1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN-PAN”), que não tenha a declaração de emergência cancelada.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 71</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Necessário clarificar se é apenas quando realmente ocorreu o acúmulo ou circulação.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 72</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.4.14. Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Não ficou claro se é somente durante o voo.	
<b>Justificativa:</b> 1.4.14. Incapacitação durante o voo de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 73</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.4.15. Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro se caso haja a identificação de fadiga de forma preventiva se também deverá ser reportado</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.4.15. Ocorrência reativa de fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 74</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, com outra aeronave, com o solo ou com um obstáculo, incluindo quase colisão de voo controlado contra o terreno (quase CFIT).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 75</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.2. ACAS RA (Aviso de Resolução do Sistema Anticolisão de Bordo). <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Não ficou claro se os casos de projeção deverão ser reportados e também se os outros meios de reporte ainda deverão ser utilizados (nessa caso DECEA).	
<b>Justificativa:</b> Exclusão do item ou criação de um artigo que cite que haverá um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 76</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro se são todos os alertas ou apenas o warning. Somente possível através de uso de FDM, não sendo possível obedecer ao prazo proposto.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrados como warning, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 77</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.6. Evento não previsto de más condições do pavimento da pista.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro se faz referência a condições ruins de pista ou eventos relacionados a más condições de pista.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.5.6. Evento não previsto relacionados a más condições do pavimento da pista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 78</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.7. Eventos de esteira de turbulência.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não ficou claro qual seria o evento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.5.7. Eventos de esteira de turbulência que tenha gerado atitude anormal na aeroanve.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 79</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.10. Evento com granizo que tenha resultado em danos à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 80</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.11. Encontro com turbulência forte ou qualquer evento que resulte em ferimentos aos ocupantes ou relativamente ao qual se considere necessária uma inspeção da aeronave. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 81</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.12. Encontro com "tesoura de vento" ou tempestade que tenha ou que possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente possível através de uso de Flight Data Monitoring ("FDM"), não sendo possível obedecer ao prazo proposto.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do validação de especialista.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 82</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.13. Evento de formação de gelo que resulte em dificuldades de controle da aeronave, danos à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Reporte já é previsto na IS nº 00-001, apêndice B, B1.2.1. Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Exclusão do item. Caso não seja excluído e se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 83</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.5.14. Encontros com cinzas vulcânicas. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Se uma aeronave voltar com resquício de cinza vulcânica terá que passar por inspeção e manutenção com a equipe de manutenção para apuração, de modo que depende de apuração mediante processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 84</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Não está claro o momento de incursão.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi durante o push.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 85</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi. <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Não está claro o momento de excursão.	
<b>Justificativa:</b> 1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi durante o push.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 - 86</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.4. Contaminação significativa da estrutura, dos sistemas e do equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo, além de ser necessário definir o que seria uma contaminação significativa.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo. Também é necessário esclarecer o item.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -87</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.8. Arrumação ou proteção incorreta da bagagem, correio ou carga que possa, por qualquer razão, representar um perigo para a aeronave, o seu equipamento ou ocupantes, ou impedir a evacuação de emergência.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  A arrumação ou proteção incorreta da bagagem que possa impedir a evacuação de emergência é um gerenciamento contínuo da cabine de passageiros, transmitido aos clientes antes da decolagem e pouso.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  O item deverá ser excluído, pois se trata de um processo contínuo e transmitido aos clientes.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -88</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.9. Transporte, tentativa de transporte ou movimentação de artigos perigosos e que tenha ou possa ter colocado em perigo a segurança da operação ou conduzido a uma situação de falta de segurança (por exemplo: incidente ou acidente com artigos perigosos  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Já há previsão para esse reporte (formulário NOAP/NOCLAP) no RBAC 175 (itens 175.381, 175.383 e 175.385), então, conforme o art. 6º da Resolução proposta, permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil, como RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos na Resolução. Assim, não há razão para o reporte dessa ocorrência estar previsto também nessa Resolução.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Exclusão do item. Entretanto, caso a sugestão não seja acolhida, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc) e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -89</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.11. Derramamentos significativos durante o abastecimento.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Necessário definir critérios para ser considerado significativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  1.6.11. Derramamentos significativos acima do especificado no manual do fabricante durante o abastecimento</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -90</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  O uso de propileno glicol não é aplicável a todos os operadores aéreos.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado, se aplicável.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21429 -91</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 1.6.17. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079869)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Somente é possível descobrir mediante abertura de processo investigativo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, que esse item seja alterado para constar que o prazo para reporte dessa ocorrência se iniciará a partir do término do processo investigativo.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21430</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional
<b>Categoria:</b> Operador Aéreo	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.4
<b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração
	<b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
<p>Recomenda-se que o item 1.4.1 seja excluído ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.</p> <p>Caso não sejam aceitas as propostas de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos:</p> <p>- "1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado "MAYDAY" ou "PAN-PAN"), que não tenha a declaração de emergência cancelada."</p> <p>- "1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que tenha causado acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo."</p> <p>- "1.4.14. Incapacitação durante o voo de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes."</p> <p>- "1.4.15. Ocorrência reativa de fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro."</p>	
<b>Justificativa:</b>	
<p>O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos ("NOAP"), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos ("NOCLAP"), bem como Service Difficulty Report ("SDR") a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos ("CENIPA") e Departamento de Controle do Espaço Aéreo ("DECEA"), etc.</p> <p>Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.</p> <p>Não só isso, como também alguns reportes já são previstos em Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil e instruções suplementares, como RBAC nº 21, 121, 135 e 145 e a IS nº 00-001, inclusive contando com prazos específicos para serem realizados e com a previsão de sanções por seu descumprimento, pois eles continuarão em vigor, conforme o art. 6º da própria Resolução proposta.</p>	

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

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

-1.4.1. Não ficou claro que se ocorrer o cancelamento do PAN-PAN ou MAYDAY, eles ainda deverão ser comunicados.

-1.4.6. Necessário clarificar se é apenas quando realmente ocorreu o acúmulo ou circulação.

-1.4.14. Não ficou claro se é somente durante o voo.

-1.4.15. Não ficou claro se caso for identificada fadiga de forma preventiva também deverá ser reportado.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 21431

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

**Categoria:** Operador Aéreo

**Nome do Contribuinte:** AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

**Documento:** Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Anexo 1 - 1.5

**Tipo de Contribuição:** Alteração

**Arquivo anexo:** Não

#### Contribuição

##### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Recomenda-se que os itens 1.5.2. e 1.5.13. sejam excluídos ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios.

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

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

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

- "1.5.7. Eventos de esteira de turbulência que tenha gerado atitude anormal na aeronave."

Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.5.1., 1.5.10., 1.5.11., 1.5.13. e 1.5.14. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.

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

##### Justificativa:

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

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

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

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

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

-1.5.3. Não ficou claro se são todos os alertas ou apenas o warning.

-1.5.6. Não ficou claro se faz referência a condições ruins de pista ou eventos relacionados a más condições de pista.

-1.5.7. Não ficou claro qual seria o evento.

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

Não só isso, como diversas ocorrências exigem a validação de especialista, como os itens 1.5.3. e 1.5.12., com análise do time de Flight Data Monitoring (“FDM”), pode demandar mais de 48h somente apenas para que seja feito o levantamento de dados, para posterior análise dos especialistas.

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

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21432</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Nome do Contribuinte:</b> AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1.6 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Recomenda-se que o item 1.6.9. seja excluído ou, caso essa proposta não seja aceita, que seja criado um artigo com previsão de um sistema único de reporte que englobará NOAP, NOCLAP, SDR, reportes para o CENIPA, DECEA, etc e que, o reporte nesse sistema, anulará a necessidade reportar nos outros meios. Caso não seja aceita a proposta de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos: -"1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi durante o push". -"1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi durante o push". -1.6.4. solicita-se esclarecimento. -"1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado, se aplicável." Também se sugere a exclusão do item 1.6.8. Se a alteração proposta para o parágrafo único do art. 3º não for aceita, sugere-se que os itens 1.6.4. e 1.6.17. sejam alterados para constar que o prazo para reporte dessas ocorrências se iniciará a partir do término do processo investigativo.	
<b>Justificativa:</b> O programa de reportes é proposto no âmbito de competência da Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"), porém diversas ocorrências previstas já são reportadas por meio de outros meios, tais como notificação de Ocorrências com Artigos Perigosos ("NOAP"), Notificação de Condições Latentes com Artigos Perigosos ("NOCLAP"), bem como Service Difficulty Report ("SDR") a órgãos como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos ("CENIPA") e Departamento de Controle do Espaço Aéreo ("DECEA"), etc. Tal situação resultará na realização de reportes em duplicidade, algo ineficiente para os reguladores e fiscalizadores que certamente gerará retrabalho, o que poderá inclusive prejudicar a construção de uma cultura de segurança positiva e colaborativa, tal como demandará a criação de uma infraestrutura somente para atender esses reportes duplicados.	

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

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

Caso não seja aceita a proposta de exclusão, recomenda-se que os itens a seguir sejam alterados ou esclarecidos, pelas razões a seguir:

-1.6.2. Não está claro o momento de incursão.

-1.6.3. Não está claro o momento de excursão.

-1.6.4. É necessário definir o que seria uma contaminação significativa.

-1.6.15. O uso de propileno glicol não é aplicável a todas os operadores aéreos.

O item 1.6.8. deve ser excluído, porque a manutenção da segurança em relação a bagagem, correio ou carga, para garantir que não represente um perigo para a aeronave, na realidade é um processo de gerenciamento contínuo, realizado durante todo o voo e com informações transmitidas aos clientes sempre antes da decolagem e pouso.

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

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21433</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Juliano Bianchi <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> Alexandre Juliano Bianchi	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A Embraer sugere alterar a palavra “superação” por “violação” no item 1.1.4.6 localizado na página 3/13. Texto original: 1.1.4.6. Superação de limites constantes do manual de voo da aeronave. Novo texto: 1.1.4.6. Violação de limites constantes do manual de voo da aeronave.	
<b>Justificativa:</b> A Embraer entende que a palavra superação passa o entendimento de que o limite seria para mais, e, na verdade temos limites cuja violação seria para menos (exemplo: VMC, temperatura mínima de operação).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21444</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto De Salvador S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 3º Parágrafo único</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Art. 3º São de reporte mandatório as ocorrências relacionadas no Anexo I desta Resolução.</p> <p>Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução.</p> <p>Sugere-se prazo dilatado, o período mínimo de 72 horas, a contar do primeiro dia útil.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Especificidades operacionais dos Aeródromos.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21445</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto De Salvador S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>4.1.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo. Sugere-se que o registro mandatório seja apenas em colisões, excluindo o conceito de quase colisão.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>na prática, as equipes operacionais não registram as quase colisões, ficando os registros quando da observação da equipe SGSO e/ou Meio Ambiente.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21446</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto De Salvador S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.1</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>4.1.4. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.[ Sugere-se que o registro mandatório seja apenas em caso de incursão efetiva.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>a incursão potencial, não concretizada, assim como quase colisões, embora possam ser monitoradas, não devem ser obrigatórias devido à subjetividade da análise, muitas vezes realizada de forma equivocada.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21447</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto De Salvador S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>4.3.3. Derramamentos significativos durante o abastecimento. Sugere-se definir a metragem cúbica utilizada como referência de criticidade.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Estabelecer o parâmetro do que é considerado como impacto significativo, crítico ou pequeno.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21448</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto De Salvador S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>4.3.7. Presença de passageiros ou de pessoas não autorizadas, sem supervisão, no pátio. Sugere-se a exclusão deste item, uma vez que já é apresentado no 4.1.9.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Encontra-se mencionado no item 4.1.9.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21449</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Do Aeroporto De Salvador S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Nome do Contribuinte:</b> Concessionária do Aeroporto de Salvador S.A.</p>	<p><b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Anexo 1 - 4.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>4.3.8. Incêndio, fumaça ou explosões nas instalações, imediações e equipamentos do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.</p> <p>Sugere-se a exclusão deste item, uma vez que já é apresentado no 4.3.1</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Encontra-se mencionado no item 4.3.1</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21450</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Cristiano Viana Serra Villa <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Nome do Contribuinte:</b> Cristiano Viana Serra Villa	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugiro adicionar uma nota de esclarecimento no Art. 2º a respeito do uso de unidades de massa para a quantificação de PMD (uma força). Um exemplo de nota esclarecedora seria a que aparece no RBAC-E nº 94: "Nota: a unidade de medida considerada para o rótulo "peso máximo de decolagem" é a de massa (kg), em razão do uso já consagrado pela comunidade aeronáutica, que rotula de "peso" o que tecnicamente se refere a "massa". Alternativamente, pode-se buscar a utilização apropriada do SI e obter um alinhamento ainda mais direto com o Anexo 5 à Convenção.	
<b>Justificativa:</b> Esta contribuição tem a finalidade de promover o esclarecimento a respeito do uso de unidades de massa na quantificação da força peso na definição do PMD.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21451</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Cristiano Viana Serra Villa <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Nome do Contribuinte:</b> Cristiano Viana Serra Villa	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 2º <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugiro adicionar uma nota de esclarecimento no Art. 2º a respeito do uso de unidades de massa para a quantificação de PMD (uma força). Um exemplo de nota esclarecedora seria a que aparece no RBAC-E nº 94: "Nota: a unidade de medida considerada para o rótulo "peso máximo de decolagem" é a de massa (kg), em razão do uso já consagrado pela comunidade aeronáutica, que rotula de "peso" o que tecnicamente se refere a "massa". Alternativamente, pode-se buscar a utilização apropriada do SI e obter um alinhamento ainda mais direto com o Anexo 5 à Convenção.	
<b>Justificativa:</b> Esta contribuição tem a finalidade de promover o esclarecimento a respeito do uso de unidades de massa na quantificação da força peso na definição do PMD.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21452</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Cristiano Viana Serra Villa <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Nome do Contribuinte:</b> Cristiano Viana Serra Villa	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 6º <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugiro remover completamente o Art. 6º, e adicionar ao Art. 8º um prazo para a adequação para o sistema de dificuldades em serviço funcionar dentro do Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira (adequação dos RBAC 21, 121, 135 e 145, eventual adequação da minuta de Anexo I da Resolução).	
<b>Justificativa:</b> Manter as informações de dificuldades em serviço no sistema atual, ainda mais sem a comunicação das ocorrências aeronáuticas associadas, pode ser prejudicial para a segurança. As informações das ocorrências com dificuldades em serviço são relevantes para o gerenciamento da segurança tanto do ponto de vista de melhoria do produto quando de mitigar riscos nas operações. Nesse sentido, manter o Art. 6º tal como proposto poderá empobrecer o rol de informações disponíveis no SDCPS, com impactos perceptíveis para o gerenciamento da segurança. Adicionalmente, do ponto de vista normativo, surge uma incompatibilidade entre a proposta de Art. 6º na Resolução e a Portaria Conjunta nº 1, de 30 de abril de 2019. Diz o Art. 8º da referida Portaria: Art. 8º A coleta de dados deverá ser realizada através do portal único de notificação de segurança operacional. Já o Art. 10 diz: Art. 10. Os dados coletados deverão ser direcionados aos sistemas da ANAC e do COMAER, de acordo com sua natureza. Frente a esses artigos, o Art. 6º da minuta de Resolução aparece destoante do espírito da Portaria do SDCPS Brasil.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº Email</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Igor Carneiro Penna <b>Categoria:</b> Outros <b>Nome do Contribuinte:</b> Igor Carneiro Penna	<b>Documento:</b> Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Art. 6º e Parágrafo Único <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI! nº: 7079879)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O artigo sexto da minuta de resolução, dar a entender que as comunicações de falhas e relatórios de dificuldades terão sua sistemática mantida, não sofrendo alterações com a entrada do Portal Único de Notificação. Também é motivo de preocupação o conteúdo do parágrafo único do artigo sexto. Entende-se que havendo regulamentos específicos, sobre qualquer modalidade de reporte, toda a sistemática irá prevalecer em relação ao Portal Único de Notificação. Tal entendimento pode inviabilizar a ideia de construção do Projeto que tem por seu objetivo primário unificar, em um mesmo canal, as diversas modalidades de reporte de eventos de segurança operacional existentes.	
<b>Justificativa:</b> Tal interpretação, contraria o disposto no documento intitulado “Requisitos de Alto Nível do SDCPS Brasil”, aprovado pelo diretor presidente da ANAC e pelo chefe do DECEA. Tanto o reporte de dificuldade em serviços quanto o reporte de falhas e defeitos são apontados como integrantes do Portal Único de Notificação. Ressalta-se que durante o desenvolvimento do Portal Único foram consideradas a inclusão destes sistemas de reporte, sendo feitas reuniões de alinhamento com os responsáveis pelos sistemas e envidando-se esforços nas construções de telas e regras de negócio necessárias. Em uma breve análise, convido-os para que possamos rever o conteúdo do Art. 6º para que ele esteja alinhado ao documento “Requisitos de Alto Nível do SDCPS Brasil”, que em conjunto com demais dispositivos normativos, norteia o projeto do Portal Único de Notificação.	