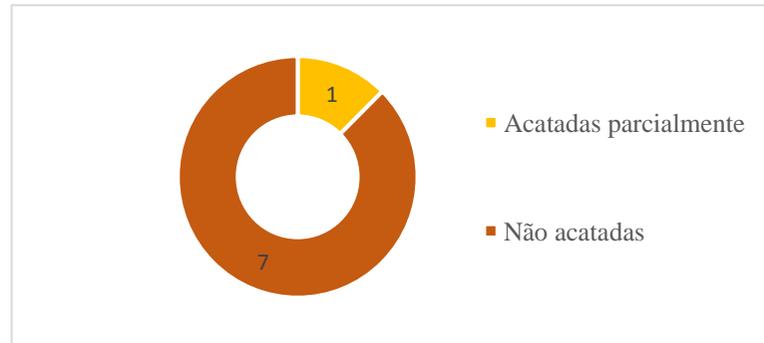




## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Setorial nº 3/2021

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun)

A Consulta Setorial foi realizada no período de 27 de outubro a 13 de dezembro de 2021, durante o qual foram recebidas **8 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições não acatadas, acatadas parcialmente e acatadas integralmente.



Processo 00058.050290/2021-18

**Dezembro/2021**

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Setorial nº 3/2021

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19110</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Runway Solutions  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Nome do Contribuinte:</b> Runway Solutions</p>	<p><b>Documento:</b> IS nº 154.209-001A  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS nº 154.209-001A - Item 6.7.4  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI nº 6586879)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  O item 6.7.4.1 se trata de normatização acerca da região conhecida como setback, que tem por finalidade a criação de uma distância mínima entre o final da cabeceira da RWY à cama de EMAS (Engineered Material Arresting System). De fato, quanto maior esta distância, melhor, pois sua parte frontal estará menos exposta à ação dos gases provenientes da combustão dos motores das aeronaves - jetblast. Entendemos que a distância de setback deva ser definida especificamente para cada projeto de implantação de EMAS, de acordo com a tecnologia do próprio fabricante do sistema, com a possibilidade de adoção de medidas mitigadoras que reduzam a ação do jetblast na cama de EMAS, possibilitando-se, assim, a redução dessa distância.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  A maioria dos aeroportos que optam pela solução de implantação de EMAS (Engineered Material Arresting System) para o caso de não conformidade de existência de RESA física, possuem “estrangulamento geométrico” em suas vizinhanças, ou seja, não há área disponível para a implantação de RESAs físicas. Assim, para a eficiência do projeto específico de cada localidade, torna-se área nobre qualquer extensão que se consiga obter em favor das distâncias declaradas da RWY. Como exemplo, pode-se adotar a implantação de camada de material inerte ao jetblast na parte frontal da cama de EMAS, com aumento das inspeções periódicas de manutenção para a detecção antecipada de possíveis problemas. Ademais, em que pese este item proposto na minuta de IS estar fundamentado nas ACs da FAA (Federal Aviation Administration), esta agência americana também permite o estudo do caso específico, autorizando e homologando camas de EMAS com setback de comprimento inferior a 23m.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição Não Aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>  Agradecemos a contribuição feita, mas o item 6.7.4 apresenta informações sobre o objetivo do recuo (setback), já o item 6.7.4.1 traz apenas uma recomendação de dimensão para esse recuo. Esclarece-se que essa recomendação não imputa, sob hipótese alguma, obrigação ao regulado.  Conforme item 5.1.3 da própria IS, as recomendações "apesar de não trazerem comando obrigatório, representam as práticas que a ANAC entende como desejáveis para o aumento da segurança e da eficiência das operações, merecendo os melhores esforços dos administrados para sua consecução".</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>  -</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19111</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Runway Solutions  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Nome do Contribuinte:</b> Runway Solutions</p>	<p><b>Documento:</b> IS nº 154.209-001A  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS nº 154.209-001A - Item 6.7.5.1 - FIGURA 1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Sugerimos que a área definida pelo Item 6.7.5.1 seja apropriada apenas para as localidades que já possuam superfície natural para o cumprimento desta recomendação, no entorno da cama de EMAS (Engineered Material Arresting System). Já para as implantações que demandem novas construções, como pontes, plataformas ou aterros de grandes proporções, a adoção desta recomendação pode dificultar ou inviabilizar financeiramente o projeto de implantação de EMAS.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  De acordo com a recomendação estabelecida neste item, considera-se, a título de exemplo, um veículo de combate a incêndio comum, que possua 2,5m de largura. Pelo racional do item, cada região lateral da cama de EMAS (Engineered Material Arresting System), definida para a circulação de veículos deverá possuir a largura de: <math>(2 \times 2,5) + (2 \times 1,8) \text{ m} = 8,6\text{m}</math>, para cada lateral da cama de EMAS. No entanto, entendemos que o racional a ser alcançado por este item seria a possibilidade de circulação de veículos de resgate e combate a incêndio, no caso de um acidente (overrun) na cama de EMAS. Ou seja, a cama de EMAS não deveria causar uma dificuldade adicional para o resgate e combate a incêndio, no caso de um overrun. No que diz respeito à implantação da cama de EMAS, a FAA (Federal Aviation Administration) estabelece observações importantes. A cama de EMAS a ser implantada deve atender aos requisitos de suporte mínimo de circulação destes tipos de veículos CCI (carros contra-incêndio), de forma a não causar nenhuma dificuldade adicional ao trabalho de resgate, caso se julgue necessário que o veículo CCI entre sobre a cama de EMAS. Assim, no caso de aeroportos que possuam topografia favorável que permita a ampla circulação lateral à cama de EMAS de veículos CCI, entendemos que os próprios requisitos do RBAC 154.207 acerca de resistência de faixa de pista de pouso e decolagem já sejam suficientes para normatizar as características de suporte desta região lateral à RWY e imediações. Já no caso de aeroportos que necessitem de complementação geométrica de terreno para a implantação de EMAS, entendemos que a largura da área lateral deva ser estabelecida prioritariamente para a circulação de pequenos veículos para a manutenção e inspeções operacionais de rotina. Nos casos de atendimento a emergência, os veículos CCI devem conseguir realizar o combate a incêndio por esta área lateral, acessando a área de forma frontal e saindo de marcha a ré, em procedimento específico a ser definido pelo próprio operador aeroportuário. Ou, em último caso, utilizando a região da própria cama de EMAS para esta finalidade.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição Não Aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Agradecemos a contribuição feita, mas o item 6.7.5 do documento estabelece, com relação aos veículos, que as áreas laterais devem "oferecer espaço e suporte para a passagem de veículos".                  Já o item 6.7.5.1 traz uma recomendação de como se definir essa área. Esclarece-se que essa recomendação não imputa, sob hipótese alguma, obrigação ao regulado. Conforme item 5.1.3 da própria IS, as recomendações "apesar de não trazerem comando obrigatório, representam as práticas que a ANAC entende como desejáveis para o aumento da segurança e da eficiência das operações, merecendo os melhores esforços dos administrados para sua consecução".</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Setorial nº 3/2021

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19112</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Runway Solutions  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Nome do Contribuinte:</b> Runway Solutions</p>	<p><b>Documento:</b> IS nº 154.209-001A  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS nº 154.209-001A - Item 6.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  NESO (Nível Equivalente para Segurança Operacional) para undershoot - entendemos ser fundamental para a Segurança Operacional das atividades aeroportuárias a existência de área para proteção de um evento de undershoot, ou análise que justifique a possibilidade de seu encurtamento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  De acordo com o disposto na Nota Técnica n.º 8/2020/GTEA/GCOP/SIA:                  “7.1.3. Deve ser provida uma área de 150 metros anterior à cabeceira de modo a proteger aeronaves que realizem o toque antes de alcançar a cabeceira (undershoot).                  7.1.3.1. Essa área é contabilizada desde a cabeceira até o fim do sistema de desaceleração de aeronaves.                  7.1.3.2. Quando não for possível, por questões físicas e/ou operacionais, prover os 150 metros para proteção do undershoot, distâncias menores podem ser aceitas, mediante concessão de Nível Equivalente de Segurança Operacional (NESO), desde que:                  • A área de proteção ao undershoot não tenha menos de 60 metros de comprimento;                  • A pista seja provida de sistemas indicadores de trajetória de aproximação de precisão;                  • A pista disponha de procedimento de aproximação com guia vertical;                  e                  • Sejam atendidas as demais condicionantes identificadas ao longo da avaliação do NESO para o caso concreto”.</p> <p>Considerando que o trecho acima extraído desta NT fora produzido em consequência da implantação da cama de EMAS (Engineered Material Arresting System) no Aeroporto de Congonhas - SP, por meio de um pedido de avaliação feito pela INFRAERO à ANAC, como cita a própria NT, pode-se inferir que esta NT e demais decorrentes podem não se aplicar aos demais aeroportos e/ou operadores aeroportuários. Dessa forma, entendendo ser fundamental para a Segurança Operacional das atividades aeroportuárias a existência de área para proteção de um evento de undershoot, ou análise que justifique a possibilidade de seu encurtamento, solicitamos que este item também seja incluído nesta IS a ser publicada.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição Não Aceita	
<p><b>Fundamento:</b>                  Agradecemos a contribuição feita, mas entende-se que a contribuição já está contemplada pelos itens 6.4 e 6.5 da IS, quais sejam:                  6.4. Dessa forma, as disposições desta IS são focadas nas características físicas do sistema para proteção dos eventos de overrun.                  6.5. Tendo em vista as funções das RESA descritas no item 6.1 acima, devem ser observadas as disposições contidas no parágrafo 154.207(b) e na seção 154.209 para a proteção dos eventos undershoot, sendo que o sistema de desaceleração de aeronaves pode ser contabilizado como parte dessa área.                  6.5.1. Caso essa área não possa ser provida, a questão será tratada em processo específico, mediante análise de risco para o caso concreto.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Setorial nº 3/2021

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19113</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Runway Solutions  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Nome do Contribuinte:</b> Runway Solutions</p>	<p><b>Documento:</b> IS nº 154.209-001A  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS nº 154.209-001A - Item 6.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Deve ser obrigatória, quando da implantação de camas EMAS (Engineered Material Arresting System) em aeroportos brasileiros, que estas estejam em conformidade com normas e padrões técnicos internacionais, com certificação da FAA (Federal Aviation Administration).</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  De forma a assegurar a qualidade e conformidade internacional de requisitos de segurança operacional, é imperioso que haja a obrigatoriedade de implantação de camas EMAS (Engineered Material Arresting System), as quais estejam em conformidade com normas e padrões técnicos internacionais. É notório que a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) baseia suas definições nesta Instrução Suplementar e Notas Técnicas, a respeito deste tema, em normativos americanos da FAA (Federal Aviation Administration). Uma vez que não exista regulamento ou orientação brasileira a respeito de um determinado tema, é compreensível que se busque boas práticas internacionais até que uma norma brasileira a substitua e a regule. Portanto, o amparo nas regras da FAA é avaliado positivamente pelo setor regulado, por se tratar de um órgão experiente, atuante e de renome. É fato que a aceitação de implantação de um produto com relevância da natureza do EMAS nos aeroportos brasileiros sem a devida demonstração de atestação técnica por um órgão de renome, seria algo extremamente irresponsável e danoso à Segurança Operacional. Desta forma, considerando todo o apoio e suporte normativo da ANAC nos regulamentos da FAA, solicitamos que seja estabelecido que as camas de EMAS que vierem a serem implantadas nos aeroportos brasileiros possuam a certificação da FAA.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição Não Aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Agradecemos a contribuição feita, mas a Instrução Suplementar nº 154-002 trata dos sistemas de desaceleração de aeronaves, gênero do qual a espécie EMAS faz parte. Ao se estabelecer a Forma de Cumprimento do requisito sem adentrar a solução técnica específica, garante-se que não haverá barreiras normativas ao desenvolvimento de novas tecnologias e o acesso de novos fabricantes. Ademais, a ANAC não certifica produtos aeroportuários.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Setorial nº 3/2021

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19114</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Pedro Fernando Almeida Di Donato  <b>Categoria:</b> Pessoa física  <b>Nome do Contribuinte:</b> Pedro Fernando Almeida Di Donato</p>	<p><b>Documento:</b> IS nº 154.209-001A  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS nº 154.209-001A - Item 1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim (SEI nº: 6586876)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Favor verificar o arquivo em anexo algumas sugestões com as justificativas.  Note que são comentários pessoais, independentes da minha lotação na ANAC.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Favor verificar o arquivo em anexo algumas sugestões com as justificativas.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> Contribuição Parcialmente Aceita	
<p><b>Fundamento:</b>  Agradecemos a contribuição feita, e os comentários feitos em relação aos itens 6.3 e 6.8.7 foram aceitos.  As demais contribuições não foram acatadas pelos motivos ora expostos:  6.7.4.2, Figura 1 e Figura 2 - A IS em questão trata apenas do requisito 154.209 do RBAC nº 154. O requisito 154.207, referente à faixa de pista e à sua função de proteção ao sobrevoo, não é objeto da Forma de Cumprimento em questão e continuará a ser obrigatório aos aeródromos que possuem sistema de desaceleração de aeronaves. Cabe apontar, no entanto, que a velocidade de projeto foi definida com base em uma área total de proteção de overrun, composta pela soma da faixa de pista com a RESA, conforme detalhado na Nota Técnica nº 8/2020/GTEA/GCOP/SIA (nº SEI! 4463325).  6.7.2.1, 6.7.5.1, 6.8.6, 6.8.11 e 6.9.4 - Entende-se que as alterações propostas não são necessárias para o objetivo do documento. Destaca-se que a frangibilidade de auxílios visuais e a obrigação da RESA em minimizar os danos às aeronaves já estão explicitados no RBAC nº 154.  6.5.1 - O sistema de desaceleração de aeronaves, por definição, é projetado para a proteção aos eventos de overrun. Não obstante, a SIA continuará estudando o tema e a questão deverá ser aprofundada pela regulação oportunamente. Destaca-se o contido no item 8.6 da Nota Técnica nº 8/2020/GTEA/GCOP/SIA (nº SEI! 4463325).  6.10 - As informações aeronáuticas não são objeto do RBAC nº 154 e, por consequência, não devem ser objeto da IS em questão. Destaca-se, no entanto, que o tema está sendo tratado pela SIA, conforme item 5.3 da Nota Técnica nº 3/2021/GTEA/GCOP/SIA (nº SEI! 5696831).</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>  Itens 6.3 e 6.8.7 da IS</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Setorial nº 3/2021

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19115</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aereas S.A  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> GOL LINHAS AEREAS S.A</p>	<p><b>Documento:</b> IS nº 154.209-001A  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS nº 154.209-001A - Item 6.7.2  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Esclarecimento a partir de consulta a AC150/5220-22-B FAA</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Em consulta à AC150/5220-22B, Engineered Materials Arresting Systems (EMAS) for Aircraft Overruns, noto que a circular abrange a questão do comprimento equivalente de uma RESA de maneira diferente. No que tange o dimensionamento, o documento da FAA leva em consideração o modelo e peso da aeronave envolvida em uma hipotética excursão, Ex. DC-9 @ GW 114.000lbs com uma área provida de EMAS de 400m, poderia livrar a pista com velocidade 75kts. Entendo que o modelo apresentando na IS é uma versão simplificada do cálculo, onde de forma geral leva-se em consideração a velocidade de excursão máxima para um peso fixo de aeronave (como definido pela equação <math>v=4,012 \cdot v((60+ L_{RESA} ) )</math>). Todavia, entendo que o EMAS tem sua “arresting capacity” proporcionalmente afetada pelo peso da aeronave. Por que foi utilizado o modelo matemático simplificado? Qual foi o modelo de aeronave e peso referência utilizado para fins de cálculo?;</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição Não Aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Agradecemos a contribuição feita, mas o embasamento técnico para a definição da velocidade de projeto do sistema de desaceleração encontra-se na Nota Técnica nº 8/2020/GTEA/GCOP/SIA (nº SEI! 4463325), mais especificamente no seu item 6.3. Em suma, a definição se deu por equivalência tomando como base uma RESA de 240 m de comprimento e uma velocidade de projeto de 70 nós.                  De fato o peso da aeronave tem influência direta na capacidade de desaceleração do sistema. Por esse motivo, o item 6.7.1 da proposta de IS estabelece que o sistema deve possuir comprimento suficiente para parar a aeronave mais exigente do conjunto de aeronaves que operam no aeródromo. Naturalmente, quanto mais pesada for a aeronave mais exigente, maior deverá ser a capacidade de desaceleração do sistema.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Setorial nº 3/2021

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19116</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aereas S.A  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> GOL LINHAS AEREAS S.A</p>	<p><b>Documento:</b> IS nº 154.209-001A  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS nº 154.209-001A - Item 4.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Esclarecimento sobre prazo para reparos ou manutenção.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  2) Em relação à IS Nº154.209 noto que esta não abrange questões de reparos ou manutenção do sistema EMAS (necessidade de NOTAMs, manutenção preventiva, monitoramento das estruturas, bem como os prazos máximos para interdição do recurso etc.) No caso do prazo máximo de indisponibilidade para reparos, a FAA por exemplo, define este tempo como 45 dias.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição Não Aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Agradecemos a contribuição feita, mas a Instrução Suplementar nº 154-002, assim como todo o RBAC nº 154, trata apenas do projeto dos sistemas de desaceleração de aeronaves. Aspectos relacionados à manutenção ainda são objetos de estudo e serão tratados pela regulação oportunamente.                  A Nota Técnica nº 3/2021/GTEA/GCOP/SIA (nº SEI! 5696831) traz os avanços do grupo de estudo estabelecido SIA com relação à manutenção dos sistemas de desaceleração de aeronaves.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Setorial nº 3/2021

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 154.209-001, Revisão A (IS nº 154.209-001A), que trata do projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves, visando a proteção dos eventos de excursão longitudinal de pista (overrun).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19117</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gol Linhas Aereas S.A  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Nome do Contribuinte:</b> GOL LINHAS AEREAS S.A</p>	<p><b>Documento:</b> IS nº 154.209-001A  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS nº 154.209-001A - Item 4.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Esclarecimento sobre operacionalidade do recurso</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Entendemos que a IS em tela detalha os critérios de projeto para a construção do EMAS. Porém permanecem as dúvidas sobre como será regulamentada a disponibilidade do recurso, seu tempo de vida útil e quais ações serão tomadas durante a necessidade de manutenção ou após ocorrência aeronáutica cuja aeronave atinga a área protegida do EMAS.                  Em outras palavras, gostaríamos de maiores informações sobre quais as medidas deverão ser tomadas nos cenários acima, por parte do operador aeroportuário, e os seus impactos (Divulgação de novas distâncias declaradas, NOTAM de indisponibilidade de EMAS, nova sinalização horizontal, etc).                  Tais informações são relevantes como plano de contingência a ser adotado por ambos os operadores (aeroportuário e aéreo).</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Contribuição Não Aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  Agradecemos a contribuição feita, todavia, a Nota Técnica nº 3/2021/GTEA/GCOP/SIA (nº SEI! 5696831) traz os avanços do grupo de estudo estabelecido SIA com relação à reparabilidade e à manutenção dos sistemas de desaceleração de aeronaves. Essas questões ainda são objeto de estudo e serão tratadas pela regulação oportunamente.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  -</p>	