



Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 16/2014, da proposta de revisão do Programa de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC)

Agosto – 2014

17 contribuições

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contribuição nº 1 |
| Colaborador: Cleber Leite de Oliveira |
| Instituição: ANAC |
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| SEÇÃO III, Artigo 43, Parágrafo VI |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| O RBAC 153 requer a implementação de SGSO para outros aeródromos civis públicos, não sujeitos à Certificação Operacional (RBAC 139), o que sugere a necessidade de adequação de uma das normas. |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| Não preenchido |
| ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC |
| Não acatado. O RBAC 139 encontra-se em fase de atualização no âmbito da Agenda Regulatório da ANAC e a proposta de emenda ao referido Regulamento amplia o escopo de sua aplicabilidade. Dessa forma, a contribuição apresentada será atendida quando da publicação da emenda ao RBAC 139. Adicionalmente, com a publicação das novas diretrizes estabelecidas no texto da Resolução que aprova a revisão do PSOE-ANAC, os setores da Agência responsáveis pela supervisão dos sistemas de gerenciamento da segurança operacional dos provedores de serviço da aviação civil deverão buscar implementar as medidas necessárias à implementação de seus dispositivos. |

| |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contribuição nº 2 |
| Colaborador: Leonardo Gonçalves Coutinho |
| Instituição: ANAC/SPO/GTPO-SP |
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| Art. 32. A ANAC, em resposta aos riscos identificados no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, deve: I - tomar ações coercitivas com respeito àqueles entes regulados que reiterada e deliberadamente infringirem a legislação; (...) |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| Art. 32. A ANAC, em resposta aos riscos identificados no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, deve: I - impor ações coercitivas contra os entes regulados que infringirem a legislação, em especial aqueles que o fazem de forma reiterada e/ou deliberada; (...) |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| O Código Brasileiro de Aeronáutica, nos artigos que tratam das providências administrativas, requer a aplicação de penalidades para todos aqueles que infringem a legislação, mesmo que não o façam de forma reiterada ou deliberada. O texto proposto na minuta dá a entender que somente serão impostas ações coercitivas contra os regulados que infringirem a legislação reiterada e deliberadamente, o que seria uma contradição com as disposições do CBA. A sugestão procura corrigir esse possível problema de interpretação, ao mesmo tempo em que destaca a preocupação com o alvo original do texto da minuta, que são os entes regulados que infringem a legislação de forma reiterada e/ou deliberada. |
| ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC |
| Acatado, conforme justificativa do proponente. |

| |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contribuição nº 3 |
| Colaborador: Leonardo Gonçalves Coutinho |
| Instituição: ANAC/SPO/GTPO-SP |
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| Art. 32. A ANAC, em resposta aos riscos identificados no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, deve: (...) II - realizar ações de promoção da segurança operacional ou acompanhar aqueles que demonstrarem comprometimento com a solução das deficiências; (...) |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| Art. 32. A ANAC, em resposta aos riscos identificados no ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, deve: |

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (...) II - realizar as apropriadas ações de promoção da segurança operacional; III - acompanhar e orientar aqueles que demonstrarem comprometimento com a solução das deficiências; (...) |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| Não foi possível entender por que o texto da minuta trata as ações “realizar as apropriadas ações de promoção da segurança operacional” e “acompanhar aqueles que demonstrarem comprometimento com a solução das deficiências” como excludentes entre si, sendo que ambas são relevantes dentro do escopo de gerenciamento de riscos. O texto sugerido procura eliminar essa mútua exclusão e dar o devido destaque a cada uma das ações. |
| ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC |
| Acatado parcialmente, conforme justificativa do proponente. Realizado ajuste editorial à alteração proposta. |

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contribuição nº 4 |
| Colaborador: Leonardo Gonçalves Coutinho |
| Instituição: ANAC/SPO/GTPO-SP |
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| Art. 35 |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| Incluir o seguinte inciso: Art. 35 (...) IV – Estabelecer e documentar procedimentos sobre as ações mitigadoras que deverão ser adotadas pela Agência após a ocorrência de um acidente ou incidente aeronáutico, antes da conclusão das investigações e da divulgação do relatório final pelo órgão investigador. |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| Considerando que a investigação de um acidente e a divulgação do respectivo relatório final pode demorar mais de um ano, a ANAC deve possuir mecanismos pré-estabelecidos que lhe permitam o levantamento de informações e a adoção de ações mitigadoras antes mesmo da conclusão dos trabalhos do CENIPA. Esses mecanismos evitariam a inércia da Agência durante o período das investigações e possivelmente permitiriam a ela se anteciper a algumas das recomendações de segurança emitidas pelo órgão investigador. |
| ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC |
| Não acatado. A proposta de inclusão do inciso trata de detalhamento e complementação do Inciso II. Como todas as atividades da agência devem estar previstas em descrições de procedimentos, essa necessidade aplica-se também às estabelecidas no Inciso II. |

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contribuição nº 5 |
| Colaborador: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| Instituição: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO |
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| Art. 25. O Sistema de Supervisão da Segurança Operacional da ANAC, com base nos oito elementos críticos da supervisão da segurança operacional da OACI, deve garantir: ... VIII - o estabelecimento e implementação de processos e procedimentos para assegurar que sejam resolvidas deficiências identificadas pela ANAC ou outra autoridade competente que impactem na segurança operacional da aviação civil brasileira. Estes processos e procedimentos devem incluir, sem se limitar: a) o tratamento de recomendações recebidas; b) a resolução de conflitos identificados; e c) a adoção de medidas coercitivas apropriadas. |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| Art. 25. O Sistema de Supervisão da Segurança Operacional da ANAC, com base nos oito elementos críticos da supervisão da segurança operacional da OACI, deve garantir: ... Parágrafo único. Serão consideradas deficiências que impactam na segurança operacional da aviação civil brasileira, para os fins do disposto no inciso VIII, somente aquelas que estejam em desacordo com os parâmetros normativos ou de NADSO estabelecidos pelo ente regulador. |

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Defende-se ser necessária a existência de parâmetros normativos na avaliação da culpabilidade do PSAC.

Sendo assim, somente as deficiências em desconformidade com parâmetros normativos pré-existentes, bem como em desacordo com o NADSO estabelecido pelo ente regulador é que podem ensejar a adoção de medidas coercitivas.

Tal procedimento é indispensável para garantir a observância do princípio da legalidade e da segurança jurídica, não devendo o PSAC se sujeitar a medida coercitiva por situações não normatizadas.

A Administração Pública só pode agir de acordo com a previsão de lei, não podendo inovar na ordem jurídica e, nem mesmo, impor a seus administrados conduta não prevista em lei, sob pena de violar, além da legalidade, o princípio da segurança jurídica.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O texto sugerido estipula o limite da expressão “deficiências que impactam na segurança operacional da aviação civil” previsto no inciso VIII.

A argumentação da proponente, apesar de irrepreensível quanto a lógica jurídica, trai preocupação com a alínea “c” do inciso VIII do art. 25.

O art. 25 do Anexo a Minuta de Resolução (PSO-ANAC) trata dos objetivos do sistema, enquanto o art. 24 fixa os objetivos para a ANAC e justifica o SSSO como ferramenta.

O último parágrafo da argumentação da proponente resume bem:

“A Administração Pública só pode agir de acordo com a previsão de lei, não podendo inovar na ordem jurídica e, nem mesmo, impor a seus administrados conduta não prevista em lei, sob pena de violar, além da legalidade, o princípio da segurança jurídica.”

Deste modo, o parágrafo único proposto se mostra despiciendo, vez que se a “medida coercitiva” não tiver previsão legal o ato que a determinar será nulo, fato que pode ser questionado administrativa ou judicialmente.

Contribuição nº 6

Colaborador: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

Instituição: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 43. Como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO é requerida dos seguintes PSAC:

(...)

VI - aeródromos civis públicos sujeitos à aplicabilidade do RBAC 139; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 43. Como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO é requerida dos seguintes PSAC:

(...)

VI - aeródromos civis públicos sujeitos à aplicabilidade do RBAC 139 ou do RBAC 153; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O RBAC 139 engloba apenas os aeródromos com movimentação acima de um milhão de passageiros transportados. Contudo, o PSOE-ANAC não pode ser aplicado apenas em parte dos aeroportos, devendo incluir também os aeródromos com movimentação inferior a um milhão de passageiros.

Dessa forma, deve-se acrescentar o RBAC 153, aplicável também aos aeródromos com movimentação menor.

Veja-se que a não inclusão dos aeródromos com movimentação inferior a um milhão de passageiros na implementação do SGSO vulnera a segurança desses aeródromos, tornando-os mais propensos a situações de risco.

É certo que se defende que as medidas de implementação do SGSO sejam proporcionais ao porte do aeródromo, sendo mais brandas nos aeródromos com movimentação inferior, o que não significa dizer que tais aeródromos não devam implementar medidas do SGSO.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Não acatado. O RBAC 139 encontra-se em fase de atualização no âmbito da Agenda Regulatória da ANAC e a proposta de emenda ao referido Regulamento amplia o escopo de sua aplicabilidade. Dessa forma, a contribuição apresentada será atendida quando da publicação da emenda ao RBAC 139. Adicionalmente, com a publicação das novas diretrizes estabelecidas no texto da Resolução que aprova a revisão do PSOE-ANAC, os setores da Agência responsáveis pela supervisão dos sistemas de gerenciamento da segurança operacional dos provedores de serviço da aviação civil deverão buscar implementar as medidas necessárias à implementação de seus

dispositivos.

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contribuição nº 7 |
| Colaborador: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| Instituição: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO |
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| Art. 13. Respeitadas as suas áreas de atuação, os Superintendentes são responsáveis por: ... Acrescentar inciso IX |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| Art. 13. Respeitadas as suas áreas de atuação, os Superintendentes são responsáveis por: ... <u>IX – coordenar os processos em que a atividade dos Provedores de Serviço de Aviação Civil (PSAC) dependa de ações de competência de entes governamentais.</u> |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| Muitos processos relativos à correção de não conformidades pelos PSAC dependem de ações e decisões de instâncias superiores ao limite de sua atuação, tais como obstáculos fora do sítio aeroportuário, necessidade de desapropriações etc, sendo o PSAC responsabilizado diretamente (através de sanções pecuniárias ou não) por uma ação corretiva. Sendo assim, sugere-se que, no caso de a atividade dos PSAC depender de ações de competência de entes governamentais, o Superintendente do ente regulador seja responsável pela coordenação do processo de correção da não conformidade identificada, de forma a atuar como mediador para a solução do problema. |
| ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC |
| Não acatado. O texto proposto não se adequa às atribuições regimentais da ANAC. |

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contribuição nº 8 |
| Colaborador: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| Instituição: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO |
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| Em que pese o seu Prefácio ter defendido a necessidade de garantir o crescimento sustentável da indústria da aviação civil, com base no equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional, tal medida não se encontra prevista no corpo do PSOE-ANAC. |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| Art. 39. O SGSO requerido pela ANAC deve: XII – garantir o crescimento sustentável da indústria da aviação civil, com base no equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional. |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| Um dos patamares do Safety Management Systems (SMS) diz respeito ao ALARP (As low as reasonably practicable) , conforme informado no prefácio do PSOE-ANAC, não se podendo assegurar segurança operacional dentro de hipóteses de solução inviáveis, tanto do ponto de vista técnico quanto do econômico. Defende-se, destarte, que as medidas de segurança operacionais sejam pautadas pelo princípio da razoabilidade, proporcionais ao porte e à complexidade das atividades de aviação civil desenvolvidas. A doutrina e a jurisprudência administrativista brasileira, seguindo a doutrina alemã, entende o princípio da proporcionalidade sob a ótica de três subprincípios, quais sejam: a adequação (Geeignetheit), a necessidade (Enforderlichkeit) e a proporcionalidade em sentido estrito (Vehältnismässigkeit). Sendo assim, a Infraero defende que as ações determinadas pelo órgão regulador que visem à segurança operacional sejam mitigadas pela necessidade de sustentabilidade econômica da indústria da aviação civil, de forma que haja uma adequação entre os meios e os fins. Assim, defende-se a adoção da medida adequada e necessária, idônea para atingir o fim pretendido (conformidade com os fins), isto |

é, o atingimento da garantia da segurança operacional mediante a utilização da medida economicamente mais viável.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Trata-se de proposta de objetivação de princípio enunciado no segundo parágrafo do Prefácio nos seguintes termos (grifou-se):

*“Entretanto, o crescimento significativo das atividades de transporte aéreo no cenário nacional e internacional traz consigo a necessidade de que as nações e regiões, bem como a indústria, respondam de forma proativa aos atuais e emergentes riscos à segurança operacional advindos desse crescimento. Essa capacidade de resposta, por sua vez, traduz-se no **desenvolvimento de regulação estratégica e de infraestrutura que sejam capazes de orientar e garantir o crescimento sustentável da indústria da aviação civil, com base no equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional.**”*

Por sua vez, o art. 39 do Anexo a Minuta de Resolução (PSOE-ANAC) está inserido na Seção I - objetivos da implementação do SGSO, do Capítulo VII - do sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO). Tem natureza principiológica e é dirigido aos PSAC - Provedores de Serviço de Aviação Civil.

Confrontando o sujeito ativo do parágrafo do Prefácio com o sujeito ativo do art. 39, PSOE-ANAC, verifica-se que são distintos. Quem desenvolve “*regulação estratégica e de infraestrutura*” preocupada com a sustentabilidade da indústria, respeitando o “*equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional*” é o ente regulador estatal. O SGSO implementado (e mantido) por um PSAC se submete a regulação que considera esta sustentabilidade. Quando a ANAC requer um SGSO, já está cumprindo exigência normativa (vide argumento da proponente na Contribuição nº 1).

Conclui-se que da justificativa não decorre a assertiva (o inciso XII ao art. 39, PSOE-ANAC, proposto), pelo que não se aproveita a contribuição. No entanto, visando ressaltar a importância dos conceitos apresentados no caput e ressaltados pelo proponente propõe-se a complementação com um parágrafo único do art. 26, que ficaria com a seguinte redação:

“Art. 16. Como fator determinante para o desempenho do gerenciamento da segurança operacional exercido pela ANAC, a Diretoria da Agência deve estabelecer e comunicar:

I - os objetivos e metas de desempenho da segurança operacional para a indústria da aviação civil brasileira, orientados pelas diretrizes estabelecidas neste Programa;

II - o planejamento para a supervisão da segurança operacional que considere os objetivos e metas de desempenho da segurança operacional e determine os recursos e processos operacionais necessários ao alcance de tais objetivos e metas;

III - os parâmetros para análise crítica dos resultados alcançados pela supervisão da segurança operacional, com relação aos objetivos e metas de desempenho estipulados.

[Parágrafo único. A regulação deverá orientar e garantir o crescimento sustentável da indústria da aviação civil, com base no equilíbrio entre o gerenciamento financeiro e o gerenciamento da segurança operacional.]”

Contribuição nº 9

Colaborador: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

Instituição: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 46. Para fins de harmonização da implementação, operacionalização e manutenção do SGSO, bem como para priorização de seu acompanhamento por parte da ANAC, os PSAC descritos no art. 43 deste documento são agrupados nos seguintes segmentos:

I - segmento I: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 121, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento; e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento;

II - segmento II: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 46. Para fins de harmonização da implementação, operacionalização e manutenção do SGSO, bem como para priorização de seu acompanhamento por parte da ANAC, os PSAC descritos no art. 43 deste documento são agrupados nos seguintes segmentos:

I - segmento I: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 121, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento:

a) operador de aeródromo Classe I;

b) operador de aeródromo Classe II;

c) operador de aeródromo Classe III;

d) operador de aeródromo Classe IV;

e) provedores de serviços de manutenção;

f) centros de treinamento; e

g) organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento.

II - segmento II: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento:

a) operador de aeródromo Classe I;

b) operador de aeródromo Classe II;

c) operador de aeródromo Classe III;

d) operador de aeródromo Classe IV;

e) provedores de serviços de manutenção;

f) centros de treinamento; e

g) organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A ausência de subdivisões colocaria no mesmo patamar aeroportos com alta intensidade de tráfego, sujeitos a uma maior exposição aos perigos existentes, e aeroportos com número de operações menor e que, conseqüentemente, necessitam de medidas de mitigação em patamares diferenciados.

Ademais, as normas derivadas desse PSOE-ANAC, considerando a divisão inicialmente efetuada, tenderiam a disciplinar a atividade do PSAC igualando aeroportos com características desiguais em virtude dos conceitos apresentados, o que não está em consonância com a aplicação correta do princípio constitucional da igualdade, previsto no art. 5º da Constituição Federal.

De acordo com a doutrina e a jurisprudência, esse princípio consiste em "tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais na medida em que eles se desigualem" (CELSO RIBEIRO BASTOS, *Curso de Direito Constitucional*, São Paulo, Saraiva, 1978, p.225). Dessa forma, não é possível classificar no mesmo segmento aeródromos com diferentes movimentações.

Nesse contexto, propõe-se que seja dado tratamento desigual para cada categoria de aeródromos, nos moldes da classificação contida no RBAC 153. Sendo assim, será levado em consideração o porte, a complexidade e o nível dos riscos associados a cada classe de aeródromo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Não acatado. Os segmentos dispostos no Art. 46 visam justamente estabelecer os critérios para a escalabilidade da aplicação dos requisitos do SGSO, já atendendo em sua forma original o solicitado pelo proponente.

Contribuição nº 10

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 7º A ANAC deve manter um plano de gerenciamento de crise que contemple a coordenação de suas atividades em casos de circunstâncias excepcionais que possam impactar de modo adverso à segurança operacional da aviação civil.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 7º A ANAC deve manter um plano de gerenciamento de crise que contemple a coordenação de suas atividades em casos de circunstâncias excepcionais que possam impactar de modo adverso a segurança operacional da aviação civil.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de texto: "Impactar" é verbo transitivo direto, tendo "a segurança operacional da aviação civil" como seu objeto direto. Colocando-se em outra ordem, trata-se de "circunstâncias excepcionais que possam impactar a segurança operacional da aviação civil de modo adverso".

A crase só se justificaria se o trecho fosse complementar a "adverso".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Acatado, conforme justificativa do proponente.

Contribuição nº 11

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 30. A ANAC deve estabelecer mecanismos que permitam aos PSAC lidar e resolver internamente deficiências em relação ao cumprimento aos regulamentos, no âmbito de seus respectivos SGSO, desde que comprovem à Agência a efetividade das ações corretivas aplicadas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 30. A ANAC deve estabelecer condições e circunstâncias sob as quais os PSAC seriam permitidos lidar e resolver internamente deficiências específicas em relação ao cumprimento aos regulamentos, no âmbito de seus respectivos SGSO, com a condição mínima de que comprovem à Agência a efetividade das ações corretivas aplicadas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendo que o texto da minuta, ao determinar à ANAC a criação de tais mecanismos para que os PSAC lidem e resolvam “deficiências”, limitando-se à condição de que seja comprovada a efetividade das ações corretivas, traz de forma genérica a aplicação de um conceito que deveria ser aplicado a casos específicos.

O capítulo V versa sobre a política do tratamento de violações (que devem ser diferenciadas de erros). Embora reconheça que algumas violações possam também ser tratadas internamente – especialmente se não premeditadas; ou se identificadas internamente, e não em auditorias da autoridade –, creio que caberia ao PSOE determinar primordialmente que a ANAC estabeleça condições e circunstâncias em que os PSAC devem poder lidar e resolver internamente as deficiências em relação ao cumprimento dos regulamentos. Apenas tendo estas condições e circunstâncias claramente definidas se poderia, então, discutir a criação de mecanismos que, nesses casos, permitissem aos PSAC tratar internamente essas deficiências específicas.

O texto proposto se baseia no texto do item 1.4 Enforcement policy do Anexo 19.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Acatado, conforme justificativa do proponente.

Contribuição nº 12

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 43. Como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO é requerida dos seguintes PSAC:

(...)

V - Organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves, certificadas segundo o RBAC 21;

(...)

Art. 46. Para fins de harmonização da implementação, operacionalização e manutenção do SGSO, bem como para priorização de seu acompanhamento por parte da ANAC, os PSAC descritos no art. 43 deste documento são agrupados nos seguintes segmentos:

I - segmento I: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 121, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento; e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento;

II - segmento II: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento;

III - segmento III: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de grande porte / alta complexidade e pelo RBAC 121, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento;

IV - segmento IV: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de médio porte / média complexidade, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento;

V - segmento V: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de pequeno porte / baixa complexidade, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento;

VI - segmento VI: tráfego aéreo agrícola, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 137; os provedores de serviço de manutenção por eles utilizados e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento; e

VII - segmento VII: tráfego da aviação geral de instrução (aeroclubes e escolas), envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelos RBHA 140 e 141, respectivamente; provedores de serviços de manutenção por eles utilizados e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 43. Como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO é requerida dos seguintes PSAC:

(...)

V - Organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves, certificadas segundo o RBAC 21;

(...)

Art. 46. Para fins de harmonização da implementação, operacionalização e manutenção do SGSO, bem como para priorização de seu acompanhamento por parte da ANAC, os PSAC descritos no art. 43 deste documento são agrupados nos seguintes segmentos:

I - segmento I: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 121, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento; e organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

II - segmento II: tráfego aéreo regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: operadores de aeródromo; provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

III - segmento III: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de grande porte / alta complexidade e pelo RBAC 121, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

IV - segmento IV: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de médio porte / média complexidade, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

V - segmento V: tráfego aéreo não regular, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 135 classificados como de pequeno porte / baixa complexidade, conforme disposto pela área técnica competente, e aqueles cujas operações têm impactos diretos na segurança operacional deste segmento: provedores de serviços de manutenção; centros de treinamento e organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento;

VI - segmento VI: tráfego aéreo agrícola, envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelo RBAC 137; os provedores de serviço de manutenção por eles utilizados e responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento; e

VII - segmento VII: tráfego da aviação geral de instrução (aeroclubes e escolas), envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelos RBHA 140 e 141, respectivamente; provedores de serviços de manutenção por eles utilizados e organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves para esse segmento; e

VIII - segmento VIII: Organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves, certificadas segundo o RBAC 21, que não estejam classificadas nos segmentos anteriores;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Diferentemente do que se fez para a os detentores de certificado de manutenção de produtos aeronáuticos, tratados no artigo 43, IV, para “organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves, certificadas segundo o RBAC 21” não se limitou a aplicabilidade da exigência de SGSO aos que prestem serviço aos (ou de outra forma estejam vinculados aos serviços prestados por) PSAC apresentados nos incisos I, II ou III do artigo 43. Ocorre que, no artigo 46, ao agrupar “os PSAC descritos no art. 43” (e o “os” indica que todos os PSAC descritos no art. 43 deveriam ser agrupados), apenas são citadas as organizações que envolvidas com esses segmentos. Assim, uma organização que eventualmente apenas possua produtos sendo utilizados por PSAC não incluídos nos incisos I, II ou III do artigo 43, deixaria de estar agrupada em algum segmento do art. 46 – ou seja, apesar de ser requerida desta organização a implantação de um SGSO, pelo art. 43, V, não há definição da priorização de seu acompanhamento pela ANAC, em relação aos demais PSAC.

Separo a contribuição em duas discussões.

Inicialmente, penso que se deve ter claro qual o critério para relacionar um dado modelo de aeronave com um segmento. Enquanto, em alguns casos, isso pode ser mais claro (por exemplo, com as grandes aeronaves da Boeing ou Airbus, que serão geralmente utilizadas por operadores segundo o RBAC 121; ou com pequenas aeronaves utilizadas para instrução, como CAP-4 ou AB-115; ou ainda aeronaves usadas especificamente para atividades aeroagrícolas), diversas outras podem ser utilizadas por mais de um segmento, como um PA34/EMB-810 (táxis aéreos e escolas/aeroclubes), AS350 (táxis aéreos e escolas/centros de treinamento), além das utilizadas pelos diferentes segmentos de táxi aéreo, que hoje (baseado na IS 119-002) se distinguem pelo número de aeronaves do operador – e não pelos modelos de aeronave. Ainda, deve-se considerar que a operação da aeronave por determinado segmento é algo dinâmico – o que poderia exigir, por exemplo, que um fabricante fosse levado de um segmento a outro mais prioritário em razão de uma empresa de táxi aéreo que utiliza uma única aeronave de seu modelo ter incluído uma 4ª aeronave em sua frota (ainda que não seja de um modelo deste fabricante). Então, creio ser difícil haver clara divisão dos fabricantes entre os segmentos. Nesta linha, sugiro que os fabricantes sejam agrupados em razão de características das aeronaves projetadas por eles próprios, deixando a regra mais simples de ser aplicada e menos sujeito a situações temporárias e fora de seu alcance. Para isso, poderiam ser usados como critérios as categorias de aeronaves (normal, transporte, etc), o número de assentos para passageiros ou peso máximo de decolagem, como já é feito para outros requisitos. Não foi desenvolvida proposta específica para esta observação, em razão de que, para definir valores específicos para cada critério (e possíveis relações entre eles), se exigem conhecimentos específicos do mercado ao qual a regra se aplica – o que não tenho.

Em segundo lugar, penso que se deve determinar se é requerido que organizações fabricantes de aeronaves que não sejam operadas por um PSAC incluído nos incisos I, II ou III do artigo 43 possuam SGSO. Considerando que devem, optei por incluir um segmento

específico para estas organizações no art. 46.

Caso se considere que não é devido que tais organizações possuam SGSO, se deveria alterar a minuta do art. 43, V, para algo como “V - Organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves, certificadas segundo o RBAC 21, que estejam envolvidas com atividades aéreas dos PSAC apresentados nos incisos I, II e III deste artigo;”, não se incluindo um segmento VIII proposto.

Por fim, observo que padronizei o texto do art. 46 referente a “Organizações responsáveis pelo desenho/projeto ou fabricação de aeronaves” com o constante no art. 43.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Quanto às categorias elencadas na proposta de art. 46 e pelo fato de um mesmo modelo de aeronave poder ser operado para mais de uma finalidade, a sugestão não foi acatada uma vez que prevaleceria a categoria mais restritiva para fins de classificação e priorização de ações da Agência adicionalmente ao fato de que os atuais critérios já englobam a criticidade do modelo de aeronaves de maneira indireta.

Quanto à criação de uma categoria que englobasse qualquer outro detentor de aprovação de projeto de tipo ou de produção que estivesse fora das 7 categorias já elencadas no critério de escalabilidade apresentado no Art. 46 para que não pudesse ser interpretado o SGSO não ser aplicável a esse segmento, a sugestão não foi acatada pois o Art. 43 estabelece a aplicabilidade de forma explícita.

Quanto à sugestão de padronização da referência ao segmento, a sugestão foi acatada de forma a deixá-la mais alinhada ao exposto no Anexo 19 à Convenção de Aviação Civil Internacional por todo o texto, a saber:

3.1.3 *As part of its SSP, each State shall require that the following service providers under its authority implement an SMS:*
(...)

d) organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft, in accordance with Annex 8;

Contribuição nº 13

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 43. Como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO é requerida dos seguintes PSAC:

I - Escolas de aviação civil e centros de treinamento aprovados que estejam expostos a riscos à segurança operacional durante a prestação de seus serviços, certificados segundo o RBHA 141 e RBAC 142, ou outros que vierem a substituí-los, respectivamente;
(...)

Art. 46. Para fins de harmonização da implementação, operacionalização e manutenção do SGSO, bem como para priorização de seu acompanhamento por parte da ANAC, os PSAC descritos no art. 43 deste documento são agrupados nos seguintes segmentos:
(...)

VII - segmento VII: tráfego da aviação geral de instrução (aeroclubes e escolas), envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelos RBHA 140 e 141, respectivamente; provedores de serviços de manutenção por eles utilizados e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 43. Como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO é requerida dos seguintes PSAC:

I – Aeroclubes, escolas de aviação civil e centros de treinamento de aviação civil que estejam expostos a riscos à segurança operacional durante a prestação de seus serviços, certificados, respectivamente, segundo o RBHA 140, o RBHA 141 (ou regulamentos que vierem a substituí-los) e o RBAC 142;
(...)

Art. 46. Para fins de harmonização da implementação, operacionalização e manutenção do SGSO, bem como para priorização de seu acompanhamento por parte da ANAC, os PSAC descritos no art. 43 deste documento são agrupados nos seguintes segmentos:
(...)

VII - segmento VII: tráfego da aviação geral de instrução (aeroclubes, escolas de aviação civil e centros de treinamento de aviação civil), envolvendo os PSAC responsáveis pelas operações regidas pelos RBHA 140 e 141 (ou regulamentos que vierem a substituí-los) e pelo RBAC 142, respectivamente; provedores de serviços de manutenção por eles utilizados e organizações de projeto e fabricantes de aeronaves para esse segmento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendo que as propostas para os artigos 43 e 46 devam ser analisadas em conjunto, com objetivo de esclarecer de quais instituições vinculadas à instrução se exigiria a implementação de SGSO.

Na minuta, no artigo 43, apenas as escolas de aviação civil (RBHA 141) e os centros de treinamento (RBAC 142) eram mencionados; enquanto no artigo 46, mencionavam-se os aeroclubes (RBHA 140) e as escolas de aviação civil (RBHA 141). Entendo que todas as

instituições vinculadas à instrução “que estejam expostas a riscos à segurança operacional durante a prestação de seus serviços” (de forma geral, as que realizem operações de voo) devam ser incluídas tanto no artigo 43 quanto no 46, como por sinal já estabelecem a minuta de RBAC 140, RBAC 141 e o já publicado RBAC 142.

Assim, no artigo 43, foi incluída menção a aeroclubes e ao RBHA 140. Também foi sugerida alteração no texto, retirando o “aprovados”, por entender que é desnecessário, considerando que já existe “certificados [segundo o regulamento aplicável]”. Entendo que só caberia o “aprovados” se a aprovação for uma condição requerida adicionalmente em relação à certificação.

No artigo 46, foi incluída menção a centros de treinamento de aviação civil, certificados pelo RBAC 142. Ainda, foi incluído o texto “(ou regulamentos que vierem a substituí-los)”, que prevê a substituição dos RBHAs 140 e 141 pelos RBACs equivalente. Já há menção a centros de treinamento nos incisos referentes a operadores 121 ou 135, porém dessa forma não ficariam classificados em nenhum segmento os centros de treinamento que não prestem serviços a estes operadores, ou que não estejam prestando serviços num dado período. Se considerado necessário, poderia se acrescentar um parágrafo explicativo, na linha de:

“Para os PSAC que estejam agrupados em mais de um segmento, devem ser seguidos os critérios de priorização do segmento mais crítico (o de menor numeração).”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Acatado, conforme justificativa do proponente.

Contribuição nº 14

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 70. Os acordos internacionais que tem impacto sobre a segurança operacional devem ser periodicamente avaliados pela ANAC, de forma a garantir que sejam mantidos os padrões de segurança operacional da indústria da aviação civil brasileira.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 70. Os acordos internacionais que têm impacto sobre a segurança operacional devem ser periodicamente avaliados pela ANAC, de forma a garantir que sejam mantidos os padrões de segurança operacional da indústria da aviação civil brasileira.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de texto: “têm”, no plural (com sujeito “os acordos internacionais”), deve levar acento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Acatado, conforme justificativa do proponente.

Contribuição nº 15

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Em alinhamento com esse compromisso, e considerando a distribuição de responsabilidades entre as duas autoridades responsáveis pela aviação civil no país, o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), foi aprovado em 8 de janeiro de 2009.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Em alinhamento com esse compromisso, e considerando a distribuição de responsabilidades entre as duas autoridades responsáveis pela aviação civil no país, o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) foi aprovado em 8 de janeiro de 2009.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de texto. Retirada da vírgula entre o sujeito (“Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR)”) e o verbo (“foi”).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Acatado, conforme justificativa do proponente.

Contribuição nº 16

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

| Instituição: ANAC |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| De acordo com o art. 3º do PSO-BR, cabe à Agência Nacional de Aviação Civil elaborar e aprovar seu PSOE contendo as diretrizes para si, enquanto órgão regulador, e para seus entes regulados nas áreas de sua competência legal, ou seja, as áreas cobertas pelos Anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional. Especificamente com relação ao Anexo 1, restringindo-se ao pessoal certificado pela ANAC. |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| De acordo com o art. 3º do PSO-BR, cabe à Agência Nacional de Aviação Civil elaborar e aprovar seu PSOE contendo as diretrizes para si, enquanto órgão regulador, e para seus entes regulados nas áreas de sua competência legal, ou seja, as áreas cobertas pelos Anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional (especificamente com relação ao Anexo 1, restringindo-se ao pessoal certificado pela ANAC). |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| Sugestão de melhoria do texto. A última frase busca completar a frase anterior. Como sugestão, entendo que fica melhor colocar o trecho entre parênteses, ou após hífen: "(...) Internacional - especificamente com relação ao Anexo 1, restringindo-se ao pessoal certificado pela ANAC." Uma outra opção de melhoria seria torná-la uma oração completa: "Especificamente com relação ao Anexo 1, a aplicabilidade se restringe ao pessoal certificado pela ANAC." |
| ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC |
| Acatado, conforme justificativa do proponente. |

| Contribuição nº 17 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral |
| Instituição: ANAC |
| TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR |
| SUMÁRIO |
| TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO |
| [não incluído texto sugerido, por se tratar de uma contribuição referente à formatação apenas. Vide justificativa abaixo] |
| JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE |
| Há duas questões de formatação: - não há uma numeração de páginas contínua para todo o documento. Com isso, no sumário, o prefácio aparece na página 2, sendo seguido pelo capítulo I, que aparece na página 1, e pelo capítulo II, que também apareceria na página 2 – ou seja, há duas sequências de numeração de páginas no documento, havendo assim, duas páginas de número 2 diferentes no sumário. Uma sugestão para tratar isto seria numerar as páginas da capa ao prefácio em números romanos. Sugiro também, além da alteração do sumário, que tal numeração conste nas páginas. - Em alguns itens do sumário, o número da página não se encontra ao final da linha, à direita, mas antes, junto ao nome. Por exemplo, em "SEÇÃO I DIRETRIZES DA ANAC PARA A SEGURANÇA OPERACIONAL 4" e em "SEÇÃO I DOS PROCESSOS DA GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL 16". Ainda, há que se verificar a adequação dos títulos dos capítulos e seções ao constante no sumário. Por exemplo, a seção I do capítulo IX tem nome "DOS PROCESSOS DA GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL" no sumário e "PROCESSOS DA GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL" (sem o "DO" no início) no corpo do texto. Neste sentido, creio que se deveria padronizar a utilização da preposição entre todos os capítulos e seções, no sumário e no corpo do texto. |
| ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC |
| Acatado, conforme justificativa do proponente. |