



## VOTO

**PROCESSO: 00058.070806/2024-85**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA**

**RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. Nos termos do artigo 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, cabe à Anac adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país, competindo-lhe regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil. À Diretoria da Anac, conforme artigo 11, inciso V, compete exercer o poder normativo da Agência.

1.2. Por seu turno, o Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, através de seu artigo 33, inciso I, alínea “c”, prevê que compete à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre segurança de aeronaves, pessoas e bens nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos e no seu entorno, bem como sobre proteção do desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e das operações em aeródromos em compatibilidade com seu entorno, nos assuntos de competência da Anac.

1.3. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da Anac e foi corretamente encaminhada pela área técnica competente.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme já exposto no relatório, trata-se de proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, intitulado “Aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência”, encaminhada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), após consulta pública, como resultado dos estudos referentes ao *recovery kit*, remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pistas de pouso e decolagem, com foco na remoção tempestiva e eficiente dessas aeronaves e na garantia da segurança operacional em situações de interdição total ou parcial da pista devido a incidentes ou acidentes aeronáuticos (SEI 11907017).

2.2. Uma das alterações propostas versa sobre o estabelecimento de requisito para que os operadores de aeródromos de classes III e IV, no âmbito dos Procedimentos de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), definam o prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para sua remoção, variando conforme os tipos de operações processadas no aeródromo e outras condições que possam impactar na remoção das aeronaves. Em atenção ao artigo 88-Q do Código Brasileiro de Aeronáutica, caso o explorador da aeronave, seja por inércia ou por ações insuficientes e tardias, não remova a aeronave inoperante no prazo que será estabelecido, caberá ao próprio operador de aeródromo proceder com a remoção, devendo ser ressarcido, pelo explorador da aeronave, por todas as despesas de remoção.

2.3. Outro ponto relevante da proposta trata da necessidade de acordos operacionais com os operadores aéreos que atuam no aeródromo processando voos domésticos ou internacionais, regulares e

com mais de 19 assentos. A previsão é de que esses acordos operacionais contenham entre outros aspectos os procedimentos para remoção, os meios e equipamentos disponíveis, a logística para disponibilização de equipamentos externos, os contatos para acionamento a qualquer hora, e, sobretudo, a declaração do operador aéreo de que dispõe de equipes treinadas para a remoção de aeronaves inoperantes, contemplando os tipos de aeronaves que operam no aeródromo.

2.4. Após a consulta pública, a área técnica acatou contribuição no sentido de estabelecer um prazo maior, no caso de 12 (doze) meses, para que os acordos operacionais sejam exigíveis dos operadores de aeródromo, com vistas a necessidade de envolvimento não apenas dos operadores aéreos domésticos que já operam nos aeródromos de Classes III e IV, mas também dos operadores aéreos internacionais, aumentando o espectro de tratativas a serem conduzidas pelos operadores de aeródromo nesse sentido.

2.5. É importante destacar também que a área técnica acatou contribuição quanto à possibilidade de remoção antecipada da aeronave inoperante – isto é, antes do prazo máximo estabelecido no PRAI –, pelo operador de aeródromo, caso não tenha sido firmado acordo operacional com o explorador da aeronave, desde que, entretanto, este seja notificado previamente, e não se evidencie progresso efetivo e contínuo nas ações de remoção, ou ainda, frente à sua manifesta incapacidade de executar o procedimento. Em todo caso, conforme estabelecido no artigo 2º da proposta apresentada pela SIA – com a qual também manifesto concordância –, o operador de aeródromo não deve ser responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional firmado com o respectivo operador aéreo.

2.6. A proposta estabelece ainda que o operador de aeródromo realize treinamento para remoção de aeronaves inoperantes para os profissionais direta ou indiretamente envolvidos, assim como exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, para a remoção de aeronaves inoperantes, contando, para isso, com a participação direta de pelo menos 1 (um) operador aéreo que opere regularmente no aeródromo. Considerando os custos e a preparação para cada evento, a área técnica acatou contribuição para que a frequência exigida para simulados dos aeródromos de Classe IV seja a mesma que será exigida dos aeródromos de Classe III, isto é, 1 (um) exercício prático a cada intervalo de no máximo 24 (vinte e quatro) meses, intercalado com exercícios de mesa a cada 12 (doze) meses, exceto no período em que o exercício prático for realizado.

2.7. No que concerne às penalidades, a área técnica propôs sanções pecuniárias para eventual descumprimento quanto (i) à listagem de equipamentos disponíveis no aeródromo ou em suas adjacências para remoção de aeronaves, o que deverá estar previsto no PRAI; (ii) à realização de exercícios simulados na periodicidade prevista no regulamento; e (iii) aos acordos operacionais com os operadores aéreos que atuam no aeródromo, nos casos exigidos pelo regulamento. No mais, aproveitando a ocasião da revisão do normativo, a área identificou oportunidades de melhoria para a correção de incongruências que, no entanto, não trouxeram impacto regulatório e foram realizadas sem a necessidade de nova consulta pública.

2.8. Além do que foi apresentado pela área proponente, e de acordo com a análise consignada nos itens 4.11 e 4.12 da Nota Técnica nº 9 (SEI 11603857), verificou-se que das 69 (sessenta e nove) contribuições recebidas, 8 (oito) delas (com a exclusão das repetidas) possuem interface com a regulamentação voltada aos operadores aéreos – o que demanda, *a priori*, análise por parte da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), a quem por força regimental compete submeter ao Colegiado os projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos.

2.9. Em linhas gerais, as contribuições com impacto nos regulamentos da SPO, conforme análise da SIA, versam sobre o estabelecimento de obrigações específicas aos operadores aéreos, entre as quais se destacam (i) a de participação em treinamento para remoção de aeronaves inoperantes; (ii) de remoção da aeronave inoperante no prazo máximo definido, pelo operador de aeródromo, no PRAI; e, principalmente, (iii) de celebração de acordo operacional com o operador de aeródromo, nos casos exigidos pela proposta de emenda ao RBAC nº 153, isto é, quando o operador aéreo que atua no aeródromo processar voos domésticos ou internacionais, regulares e com mais de 19 (dezenove) assentos.

2.10. Ante todo o exposto, manifesto concordância com a proposta de revisão normativa, nos termos apresentados pela SIA, mas, em contrapartida, recomendo que a SPO avalie, no prazo de 30 (trinta) dias, as contribuições indicadas no item 4.12 da Nota Técnica nº 9 (SEI 11603857), inclusive sobre a pertinência de incorporação aos regulamentos sob sua responsabilidade, conduzindo, para isso, as tratativas necessárias com a SIA, no intuito de harmonizar os regulamentos da Agência, e sobretudo garantir a efetividade do conjunto normativo voltado à remoção de aeronaves inoperantes, com foco na remoção tempestiva e eficiente dessas aeronaves e na garantia da segurança operacional em situações de interdição total ou parcial da pista devido a incidentes ou acidentes aeronáuticos.

2.11. Ademais, solicito que a SIA mantenha o monitoramento das ocorrências e dos acordos relacionados à remoção de aeronaves inoperantes e à retomada operacional, conduzindo as tratativas necessárias com os operadores de aeródromo e operadores aéreos eventualmente impactados por ocorrências dessa natureza, com foco na observância do cumprimento aos requisitos que ora estão sendo deliberados, na medida de suas vigências.

### 3. DO VOTO

3.1. Diante do exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação** da emenda ao RBAC nº 153, como resultado dos estudos referentes ao *recovery kit*, remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pistas de pouso e decolagem, nos termos da minuta em anexo (SEI 11907017), com as observações constantes nos itens 2.10 e 2.11 deste voto.

É como voto.

**TIAGO SOUSA PEREIRA**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 18/09/2025, às 10:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **12039106** e o código CRC **B6C1B0B1**.