



## VOTO

**PROCESSO: 00058.070806/2024-85**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (SIA)**

**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. Conforme artigo 11, inciso V, do mesmo diploma legal, compete à Diretoria Colegiada da Anac, 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. Além disso, a Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, através de seu artigo 9º, estabelece que serão objeto de consulta pública, previamente à tomada de decisão pela Diretoria Colegiada, as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados. Nesse mesmo sentido, a Instrução Normativa (IN) nº 154, de 20 de março de 2020, em seu artigo 31, determina que a realização de consulta pública seja previamente deliberada pela Diretoria Colegiada, observados os procedimentos para as reuniões de Diretoria da Anac.

1.4. 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 instauração de consulta pública sobre a Emenda nº 09 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, encaminhada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), 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 10653440 e 11105106).

2.2. Em síntese, as alterações propostas para o RBAC nº 153 buscam trazer requisitos para que os operadores de aeródromos de Classes III e IV, no âmbito dos seus respectivos Planos de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), definam o prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para remoção, variando de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo. Caso o explorador da aeronave, seja por inércia ou por ações insuficientes e tardias, não

remova a aeronave inoperante no prazo a ser estabelecido, a SIA propõe que o próprio operador de aeródromo proceda com a remoção, cabendo-lhe o ressarcimento, a ser realizado pelo explorador da aeronave, por todas as despesas da remoção.

2.3. Considerando a necessidade de uma interpretação sistemática e adequada do Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), bem como os incentivos para a remoção célere da aeronave daquele que deu causa à interdição do aeródromo (operador aéreo), **solicito que a área técnica, em conjunto com os principais interessados (aeródromos e operadores aéreos), avalie, durante a consulta pública, se a remoção de aeronaves que causem restrições à operação deve ser tratada como uma obrigação ou uma faculdade para o operador aeroportuário, no caso de inércia ou atraso do operador aéreo.**

2.4. É importante frisar que, conforme o artigo 2º da proposta apresentada pela SIA – com o qual manifesto plena 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 estabelecido com o respectivo operador aéreo. A ideia é prover maior segurança jurídica aos atores envolvidos, conciliação de responsabilidades e mitigação de prejuízos, de modo a assegurar, principalmente, uma tempestiva retomada operacional e a continuidade na prestação do serviço de transporte aéreo no aeródromo.

2.5. No mais, a proposta estabelece que o operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, para a remoção de aeronaves inoperantes e a retomada operacional, contando com a participação direta de pelo menos 1 (um) operador aéreo que opere no aeródromo, conforme a seguinte periodicidade: (i) para operadores de aeródromo de classe III, 1 (um) exercício prático a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, intercalado com exercícios de mesa a cada 12 (doze) meses; e (ii) para operadores de classe IV, 1 (um) exercício prático a cada intervalo máximo de 12 (doze) meses, intercalado com exercícios de mesa a cada 6 (seis) meses.

2.6. No mais, a área técnica propõe que o operador de aeródromo estabeleça acordos operacionais com os operadores aéreos que atuam no aeródromo processando voos domésticos ou internacionais, regulares e com mais de 19 assentos, contendo, 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. Segundo a proposta, tal treinamento, inclusive, deve ser direcionado a todos os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes.

2.7. No que concerne às penalidades, a área técnica propôs sanções pecuniárias para eventual descumprimento quanto à listagem de equipamentos disponíveis para remoção de aeronaves, à realização de exercícios simulados na periodicidade prevista no regulamento, e aos acordos operacionais a serem celebrados com os operadores aéreos que atuam no aeródromo. No que se refere a estas infrações específicas, a área técnica ajustou a divulgação dos valores de multa à sistemática de dosimetria definida pelas Resoluções nº 761 e 762, de 28 de dezembro de 2024, que prevê, entre outros procedimentos, o estabelecimento de valores únicos de referência de multa e a utilização de fator multiplicador correspondente ao grupo em que se enquadra o regulado que, no caso concreto, se refere à classe do aeródromo (SEI 11104763).

2.8. Com base no que foi apresentado, manifesto concordância com a proposta de alteração normativa, inclusive com os prazos sugeridos para o início da vigência dos requisitos indicados, de modo que, no meu entendimento, está pronta para submissão à consulta pública, pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, tendo-se em conta o interesse geral dos agentes econômicos e usuários dos serviços prestados, nos termos do artigo 9º, §2º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras.

### 3. DO VOTO

3.1. Diante do exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública, pelo prazo de 45 dias**, sobre a proposta de 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 das minutas em anexo (SEI 10653440 e 11105106).

É como voto.

**TIAGO SOUSA PEREIRA**  
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 05/02/2025, às 17:16, 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 **11106740** e o código CRC **047813E7**.

SEI nº 11106740