

PROPOSTA DE EMENDA AO RBAC Nº 154 E EDIÇÃO DA IS Nº 154-002A

1. APRESENTAÇÃO

A presente Justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor:

- Emenda ao **RBAC nº 154**, intitulado "Projeto de Aeródromos"; e
- Edição da **Instrução Suplementar nº 154-002, Revisão A** (IS nº 154-002A), intitulada "Características físicas de aeródromos".

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

O desenvolvimento dos estudos regulatórios e posteriormente a proposição dos ajustes normativos foi pautado com base nas alterações propostas abaixo descritas, cujo inteiro teor encontra-se nas Notas Técnicas nº 37/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 4508990) e nº 45/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 4720034) do processo SEI nº 00058.017259/2020-86.

2.1. Emenda ao RBAC nº 154

Os fundamentos técnicos que embasaram os itens a serem internalizados exigindo a emenda ao RBAC nº 154 devido à Emenda 15 ao Anexo 14, Volume I, à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional da OACI, encontram-se pormenorizados na Nota Técnica nº 37/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA. Segue, abaixo, um resumo dos referidos fundamentos técnicos. Confira-se:

Do Problema	<p>Os padrões e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), tratam dos aspectos técnicos e operacionais da aviação civil internacional, e são importantes para a manutenção da segurança e a regularidade da aviação civil internacional. Nesse sentido, deve-se avaliar a proposta de alteração da OACI, verificando-se a pertinência e impactos da adoção ou não dessas alterações, sendo que neste último caso, ocorrerá o distanciamento da regulação brasileira da padronização internacional, e no caso em tela, especialmente dos requisitos de infraestrutura aeroportuária.</p>
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">➤ Manter a regulamentação brasileira alinhada com os padrões internacionais e a integração da aviação civil nacional com a da maioria dos países do mundo;➤ Avaliar os impactos da adoção de itens não internalizados no RBAC nº 154;➤ Estar alinhado com o PSOE-ANAC, em especial os artigos 5º e 24º, bem como com os objetivos estratégicos (OE) nºs 2 e 8 do Plano estratégico 2020/2026 da ANAC.
Escopo	<p>Este projeto restringe-se às alterações propostas pela Emenda 15 ao Anexo 14 que impactam no RBAC nº 154.</p>
Agentes afetados	<ul style="list-style-type: none">▪ Operadores de aeródromos;▪ Projetistas de aeródromos; <p><i>De acordo com as disposições transitórias do RBAC nº 154 [154.601(a)], não há, a priori, necessidade de adequação das infraestruturas existentes.</i></p>
Competência para regular	<ul style="list-style-type: none">✓ Decreto nº 21.713/1946, que promulga a convenção de Chicago.✓ Lei nº 11.182, de 2005 – Lei de criação da ANAC:<ul style="list-style-type: none">- Art. 2º e os incisos IV e XXI do art. 8º✓ Resolução nº 381/2016 - regimento interno da ANAC:<ul style="list-style-type: none">- Inciso XIII do art. 31º e o inciso I do art. 33º
Dos Impactos	<p>A análise de impacto realizada neste projeto, buscou avaliar, primariamente, o impacto da alteração proposta pela OACI em relação ao RBAC nº 154, e, de forma secundária, avaliou também eventuais impactos aos regulados.</p> <p>As alterações propostas na Emenda 15 ao Anexo 14 são, em sua maioria, adequações da redação de requisitos, de modo a clarificar as suas aplicabilidades e funções. Dessa forma, boa parte das alterações foram classificadas com impacto em relação ao normativo RBAC nº 154.</p> <p>Em relação às infraestruturas existentes não há necessidade de adequação, em função da disposição transitória prevista no parágrafo 154.601(a) do RBAC nº 154, valendo as disposições para novas infraestruturas.</p>
Alternativas propostas	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Alternativa A: não alterar, ou seja, não internalizar as alterações da Emenda 15;<input type="checkbox"/> Alternativa B: alterar o RBAC nº 154, adotando os itens indicados para serem internalizados;

**Alternativa
sugerida
e o porquê**

Considerando os baixos impactos que as alterações da OACI trazem as normas da ANAC, bem como aos regulados que venham a ser afetados, conforme disposições transitórias do RBAC nº 154, e considerando ainda o alinhamento com os padrões internacionais da OACI, ao PSOE-ANAC e ao planejamento estratégico, a equipe deste projeto normativo sugere a adoção da seguinte alternativa:

- Alternativa B: alterar o RBAC nº 154, adotando os itens indicados para serem internalizados;

Além da internalização, ao RBAC nº 154, dos itens indicados em função da emenda 15 ao anexo 14 da CACI (Convenção sobre a Aviação Civil Internacional), também foram feitas alterações no regulamento em função da edição da IS de características físicas e algumas oportunidades de melhorias detectadas ao longo do projeto e que constam resumidas abaixo:

- Diversos parágrafos e notas do RBAC nº 154 e alguns itens do apêndice G foram transportados para a IS proposta;
- Capacidade de suporte da faixa preparada – a redação dos parágrafos 154.207(g)(2) e 154.207(g)(4), que tratam da capacidade de suporte de faixa preparada, foram adequados para evitar dupla interpretação dos requisitos;
- Aderência na pista de pouso e decolagem – no parágrafo 154.201(h), que trata da superfície de pista de pouso e decolagem, foi inserido requisito sobre a aderência de novas pistas de pouso e decolagem;
- Parágrafo 154.15(a)(59) – o item que trata da definição de objeto frangível foi revisado para alinhamento ao previsto no anexo 14;
- Revisão de toda a seção 154.101 - Dados aeronáuticos e a supressão de todo o Apêndice E - REQUISITOS DE QUALIDADE DE DADOS AERONÁUTICOS, - do RBAC nº 154, pois esses conteúdos foram retirados do RBAC nº 154 na emenda 14 ao anexo 14 – VOL. I, onde houve a revisão do capítulo 2 (CHAPTER 2) e a retirada do apêndice 5 (*Appendix 5*) do referido anexo. Importante destacar que o conteúdo deste apêndice foi movido para o anexo do PANS-AIM, que aborda assuntos de competências do COMAER;
- Retirada do parágrafo 154.205(a)(6) do RBAC nº 154, em função da exclusão do item 3.3.7 do anexo 14, vol. I durante a emenda 14. Além disso, a redação atual deste parágrafo trata de condições climáticas severas, algo distante da realidade dos aeródromos brasileiros;
- Revisão do parágrafo 154.207(b)(1), para fins de clareza textual do parágrafo, evitando interpretações equivocadas, deixando claro que o comprimento da faixa de pista de pouso e decolagem está associado às extremidades da pista de pouso e decolagem. Destaca-se que essa proposta não traz qualquer prejuízo das análises das superfícies limitadores de obstáculos por parte do DECEA;
- Parágrafo 154.221(e)(1) – a redação do parágrafo foi revisada para alinhamento ao previsto no anexo 14;
- Parágrafo 154.225(c) – a redação do item que trata da resistência do pavimento nos pátios de aeronaves foi revisada para manter o alinhamento com o anexo 14 da OACI, e seguindo a mesma lógica indicada para as pistas de pouso e decolagem e para as pistas de táxi, em relação à resistência do pavimento;
- A Figura D-6 do RBAC nº 154 foi revisada, para alinhamento à figura do anexo 14, em função de pequena divergência em relação à medição da distância da posição de espera;

- A Figura E-2 do parágrafo 154.405(b), que trata da sinalização de área anterior à cabeceira quando a mesma não for adequada para o uso normal por aeronaves, foi revisada para evitar erros de interpretação gráfica;
- Por último, e conforme diretriz da superintendência de alinhamento à OACI, o RVR das barras de parada será alterado e exigido o seu provimento para RVR menor que 550m.

2.2. Edição da IS 154-002

A adoção da IS como instrumento normativo adotado pela SIA, visando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC, fundamenta-se no art. 14º da Resolução ANAC nº 30, de 21 de maio de 2008.

Nesse cenário, a IS presta-se para indicar formas de cumprimento de requisitos previstos em RBAC estabelecidas como aceitas pela ANAC, sendo necessária a compatibilidade do dispositivo face às regras previstas no regulamento.

Caso não seja adotado o procedimento previsto em IS, caberá à Agência avaliar se o procedimento adotado atende aos objetivos da IS (cenário em que a IS será a baliza da verificação) ou se o procedimento garante nível de segurança equivalente ou superior ao estabelecido no RBAC (hipótese em que a IS não servirá de baliza para a análise, cabendo a avaliação puramente em relação ao conteúdo dos requisitos estabelecidos no RBAC).

Considerando o cenário descrito, constata-se que a IS não deverá ser adotada para os casos em que não haja meio alternativo de cumprimento, de modo que do regulado será exigida a fiel adoção de um procedimento específico. Para tais casos, mostra-se necessário que o requisito estabelecido no RBAC seja por si suficiente para a completa especificação do procedimento almejado pela Agência ou que o procedimento específico seja definido em ato normativo acessório, de caráter vinculante, a exemplo de portaria do Superintendente que fixe meios específicos de ação.

No caso da proposta em tela, objetiva-se prover esclarecimento, detalhamento e orientação acerca da aplicação de requisitos atinentes às características físicas de aeródromos, contidos na Subparte C do RBAC nº 154.

Do exposto, considerando a natureza da instrução suplementar, constata-se que suas disposições possuem natureza de orientação quanto à forma preferencial de cumprimento do regulamento pelos agentes regulados, o que demonstra ser o instrumento adequado para disciplinar a matéria.

A adoção da solução da edição de Instrução Suplementar para esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisitos atinentes às características físicas de aeródromos contidos Subparte C do RBAC nº 154, ratifica os mesmos argumentos já expostos na Nota Técnica nº 34/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 3545093) que subsidiou a proposta de edição da IS nº 154-001, conforme trecho replicado a seguir:

Quando da adoção da alternativa “Requisito de desempenho atrelado a meio preferencial de atendimento previsto no Apêndice G (conteúdo de futura IS)”, o requisito passou a prever o objetivo do elemento de infraestrutura ou de suas características, atrelado aos perigos que devem ser mitigados por meio das especificações do projeto da infraestrutura. **Os parâmetros prescritivos anteriormente fixados no RBAC passaram a compor o Apêndice G, transitatoriamente, até ser gradualmente substituído à medida que forem aprovadas Instruções Suplementares contendo as referências técnicas previstas no Apêndice** e orientações adicionais e materiais complementares destinados a facilitar a compreensão por parte do operador acerca dos requisitos estabelecidos no RBAC e a

divulgar as melhores práticas identificadas pela ANAC para a infraestrutura aeroportuária. (grifo nosso)

Ademais, a solução encontrada alinhada à recomendação consignada no Despacho DIR/RB (SEI nº [3765003](#)), abonada pela Diretoria Colegiada. Confira-se.

recomendou que a área técnica avaliasse a alternativa de não incluir, de forma prescritiva na revisão do RBAC 153, o método PCI como procedimento obrigatório para avaliação das condições funcionais de pavimentos aeroportuários, e sim o desempenho esperado pela Agência em termos de “*condições funcionais do pavimento*” ...

...

Tal recomendação alinha-se à prática normativa da Agência constante das Diretrizes para Qualidade Regulatória, notadamente àquela orientada a regulação técnica, que diz: “*A ANAC deve modelar seu arcabouço técnico-regulatório com base no risco associado às operações e orientado ao desempenho esperado dos entes regulados*”. **Assim, as revisões dos regulamentos têm caminhado no sentido de priorizar requisitos orientados a desempenho em detrimento do estabelecimento de métodos obrigatórios, tratando das possíveis formas de cumprimento dos requisitos em Instruções Suplementares.** (grifo nosso)

Necessário destacar, neste ponto, que a metodologia aplicada pela GTEA/SIA, com as devidas adaptações, adotou o que consta no Apêndice G do RBAC nº 154, no Anexo 14 à Convenção de Chicago e nas Partes 1, 2 e 3 do DOC 9157 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), além da Advisory Circular (AC) nº 150/5300-13A e da AC 150/5320-6F da Federal Aviation Administration (FAA). Para maior detalhamento, recomenda-se a avaliação das fundamentações e das fontes normativas contidas no documento Tabela Justificativa – IS 154-002A Características Físicas (SEI nº [4720956](#)), elaborado pela GTEA.

2.2.1. Designação da Instrução Suplementar

A numeração das Instruções Suplementares é realizada conforme o dispositivo do normativo que trata do procedimento a ser descrito na IS, e de acordo com as diretrizes estabelecidas nos arts. 15º e 4º da resolução ANAC nº 30/2008.

Seguindo esta linha, verifica-se que o tema características físicas de aeródromos guarda relação com requisitos específicos das seções 154.201, 154.203, 154.205, 154.207, 154.209, 154.211, 154.213, 154.217, 154.219, 154.221 e 154.225.

Desse modo, considerando que o tema é aplicável a dispositivos diversos e que a norma terá por esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisitos atinentes às características físicas de aeródromos, julgou-se adequado que a referência basilar se encontrasse no RBAC nº 154, intitulado de “Projeto de Aeródromos”. Considerando, assim, a correlação dos assuntos, optou-se pela elaboração de única IS, não sendo possível que a identificação da IS mencione o requisito específico relacionado (seção ou parágrafo). Nesse sentido, considerando a existência de outra instrução suplementar do RBAC nº 154 com identificação genérica, qual seja, IS 154-001, a presente proposta de IS deverá ser identificada como IS nº 154-002.

2.3. Aplicabilidade e outros ajustes

É imperioso ressaltar que as infraestruturas abertas às operações aeroportuárias passaram por um processo de análise quanto ao cumprimento do RBAC nº 154, quais sejam, processo de inscrição ou alteração cadastral (ou aprovação/atualização de MOPS, no âmbito da certificação), assim sendo, não será exigida a adequação dessas infraestruturas ao RBAC e à IS propostos.

Contudo, quando uma infraestrutura existente for objeto de alteração (processo de alteração cadastral) ou para uma nova infraestrutura, a sua adequação ao RBAC nº 154 deverá ser observada, podendo o operador de aeródromo adotar a respectiva IS ou propor uma forma alternativa de cumprimento.

3. CONSULTA PÚBLICA

3.1. Convite

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Consulta Pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações, a respeito da proposta ora apresentada.

As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Consulta Pública serão devidamente analisados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a deliberação da Diretoria a respeito da proposta. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos.

3.2. Prazo para contribuições

Os comentários referentes a esta Consulta Pública devem ser enviados no **prazo de 45 (quarenta e cinco) dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

3.3. Contato

Para informações adicionais a respeito desta Consulta Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA
Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas – GNAD
Gerência Técnica de Normas – GTNO
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate – Torre A
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil
E-mail: gtno.gnad.sia@anac.gov.br