

JUSTIFICATIVA

PROPOSTA DE EMENDA AO RBAC N° 154 E AO RBAC N° 153 E EDIÇÃO DA IS 154.111-001A

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a apresentar as propostas de documentos indicados acima.

1.2. As propostas são decorrentes da fase de estudos de revisão do RBAC n° 154, que tratou do aprimoramento do referido normativo, abordando os seguintes temas: sistema de luzes de aproximação (ALS) para aproximação de precisão Categoria I (CAT I); RESA para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2; implementação do método ACR-PCR para avaliação da resistência dos pavimentos; e alinhamento de aplicabilidade em relação ao tipo de uso dado ao aeródromo.

1.3. 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 no RELATÓRIO DE AIR N° 1/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI n° 7015188), processo SEI n° 00058.012303/2022-23.

1.4. Por fim, o projeto normativo está alinhado com o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC), que é parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), – disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/arquivos/psoe_anac.pdf, que foi aprovado pela Resolução n° 352, de 10 de fevereiro de 2015, bem como com o PSSO-ANAC, o Plano Estratégico 2020/2026 da ANAC – disponível em: https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/Plano_20202026.pdf.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Problemas Identificados

2.1.1. Sistema de luzes de aproximação (ALS) para aproximação de precisão Categoria I (CAT I)

2.1.1.1. Dificuldades dos regulados para o cumprimento do requisito do Sistema de Luzes de Aproximação (ALS) para aproximação de precisão Categoria I (CAT I), ocasionando reiterados pedidos de isenção para o requisito de ALS para CAT I.

2.1.2. RESA para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2

2.1.2.1. Regra de aplicabilidade de RESA, para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2, em aeroportos certificados com pista existente, antes de 12 de maio de 2009, mais exigente do que a exigência para aeroportos certificados com pista nova, depois de 12 de maio de 2009, para o mesmo tipo de operação.

2.1.2.2. Nesse cenário, foi aventada a oportunidade de melhoria regulatória relacionada à aplicabilidade de RESA para as pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2 de modo a esclarecer se o arranjo normativo vigente é o mais adequado para o atendimento do interesse público, tendo em vista que fora levantado questionamento acerca da aplicabilidade por um ente regulado durante determinada reunião sobre certificação operacional de aeroporto.

2.1.3. ACR-PCR

2.1.3.1. Alteração e atualização da metodologia de cálculo de resistência de pavimento, e estabelecimento de regra de transição entre a metodologia atual e a nova, denominada de ACR/PCR.

2.1.3.2. A proposição relacionada a determinação da resistência de pavimentos é fundamentada na Emenda 15 ao Anexo 14 da OACI, Volume I, prevista na State Letter AN 4/1.2.28-20/35, de 3 de abril de 2020, com efetivação prevista para novembro de 2024, que descontinuou o método ACN-PCN, previsto no item 154.111(b)(1) do RBAC nº 154, que objetiva comparar a resistência de pavimentos destinados a aeronaves com peso de rampa superior a 5.700 kg, expressas através do Número de Classificação de Pavimentos (PCN) com as necessidades da aeronave expressas através do Número de Classificação de Aeronaves (ACN), em virtude do aperfeiçoamento tecnológico da engenharia de pavimentos propostas pela OACI.

2.1.4. Alinhamento de aplicabilidade em relação ao tipo de uso dado ao aeródromo

2.1.4.1. As atuais normas da SIA consideram a propriedade como parâmetro de aplicabilidade. Porém, foi identificado, no bojo da revisão normativo do RBAC nº 153 e face à Resolução nº 576/2020, que o parâmetro de aplicabilidade baseado no tipo de uso dado aeródromo é mais adequado. Este entendimento encontra-se pacificado no VOTO DIR-RC 6971427. Assim, torna-se necessário a alteração do RBAC nº 154 para alinhamento de aplicabilidade em relação ao tipo de uso dado ao aeródromo.

2.2. Proposta

2.2.1. Sistema de luzes de aproximação (ALS) para aproximação de precisão Categoria I (CAT I)

2.2.1.1. Para o problema de Sistema de luzes de aproximação (ALS) para aproximação de precisão Categoria I (CAT I), propõe-se manter inalterado a exigência do RBAC nº 154 e fazer material complementar orientativo sobre o ALS.

2.2.2. RESA para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2

2.2.2.1. Para o problema de RESA para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2 é proposta a alteração do regulamento para estabelecer a possibilidade de RESA de 30 m para pistas existentes ou novas com operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2 em aeroportos certificados

2.2.3. ACR-PCR

2.2.3.1. Em relação ao método ACR-PCR propõe-se alterar o regulamento, estabelecendo o ACR/PCR como metodologia padrão, com previsão de transição para atualização do ACN/PCN para o ACR/PCR.

2.2.3.2. Nesse cenário proposto, além da alteração do RBAC nº 154, são necessárias alterações pontuais no RBAC nº 153, revogação da IS 153.103-001A e edição da IS 154.111-001A.

2.2.3.3. Com relação ao RBAC nº 153, foram alterados, tão somente: o parágrafo 153.103(a), que trata das condições operacionais quanto ao pavimento; o parágrafo 153.1(a)(38), que define o método ACR-PCR; e as siglas ACR e PCR na seção 153.3.

2.2.3.4. No tocante às Instruções Suplementares, considerando que é a seção 154.111 do RBAC nº 154 que estabelece o método ACR-PCR como forma de divulgação de resistência de pavimentos, foi editada a IS 154.111-001A para estabelecer as orientações para aplicação do método ACR-PCR. Dessa forma, a IS 153.103-001A será revogada pela IS 154.111-001A.

2.2.3.5. Por fim, na proposta de Resolução de aprovação das emendas aos RBACs nº 154 e 153 foi prevista transição para atualização do método ACN-PCN para o método ACR-PCR.

2.2.4. Alinhamento de aplicabilidade em relação ao tipo de uso dado ao aeródromo

2.2.4.1. Para o problema de alinhamento de aplicabilidade em relação ao tipo de uso dado ao aeródromo é proposta alteração do RBAC nº 154 para estabelecer a aplicabilidade para aeródromos de uso público.

2.3. Resumo dos impactos das alterações propostas

2.3.1. As propostas de emendas aos RBACs nº 154 e 153 e edição da IS 154.111-001A objetivam sanar os problemas indicados, trazendo os seguintes impactos.

2.3.2. Sistema de luzes de aproximação (ALS) para aproximação de precisão Categoria I (CAT I)

2.3.2.1. Alinhamento à OACI e a outras autoridades de aviação civil.

2.3.2.2. Manutenção da estabilidade regulatória e da decisão tomada desde a Emenda nº 02 ao RBAC nº 154.

2.3.2.3. Benefícios à segurança operacional como: prevenção do evento de *undershoot*; auxílio na visualização da pista por um piloto; facilitador na identificação do aeródromo em condições de visibilidade comprometida; auxílio no processo de decisão em uma operação de aproximação, minimizando a probabilidade de ocorrência de aproximações perdidas.

2.3.3. RESA para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2

2.3.3.1. Alinhamento à OACI e a outras autoridades de aviação civil.

2.3.3.2. Possibilidade de exigência de RESA para aeroportos certificados novos.

2.3.3.3. Tratamento isonômico entre aeroportos certificados novos e existentes.

2.3.4. ACR-PCR

2.3.4.1. Alinhamento à OACI e a outras autoridades de aviação civil.

2.3.4.2. Aumento do nível de *compliance* da ANAC na USOAP.

2.3.5. Alinhamento de aplicabilidade em relação ao tipo de uso dado ao aeródromo

2.3.5.1. Aumento do nível de segurança operacional do sistema aeroportuário brasileiro.

2.4. Agentes Afetados

2.4.1. Os principais agentes afetados com essa proposta de revisão e como serão afetados estão indicados a seguir.

2.4.1.1. Sistema de luzes de aproximação (ALS) para aproximação de precisão Categoria I (CAT I)

- ANAC;

- Operadores de aeródromos com pista de aproximação CAT I (PA 1), cerca de 28 aeródromos, sendo que destes apenas 14 aeródromos (aproximadamente 2,6% do total) não possuem o ALS;
- Operadores aéreos; e
- DECEA.

2.4.1.2. RESA para pistas para operação visual com código de referência de aeródromo 1 ou 2

- ANAC; e
- Operadores de aeródromo.

2.4.1.3. ACR-PCR

- ANAC;
- Operadores de aeródromos;
- Operadores aéreos; e
- Comando da aeronáutica/DECEA.

2.4.1.4. Alinhamento de aplicabilidade em relação ao tipo de uso dado ao aeródromo

- ANAC; e
- Operadores de aeródromo.

3. Competência Legal

3.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, por meio do seu art. 8º, incisos IV e X, atribui à ANAC a competência de realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil; bem como de regular e fiscalizar a segurança da aviação civil.

3.2. O Brasil é signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), promulgada através do Decreto nº 21.713 de 27 de agosto de 1946.

3.3. A Convenção sobre Aviação Civil Internacional da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, concluída em Chicago a 07 de dezembro de 1944, firmada pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945, e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, prescreve que os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em seus regulamentos.

3.4. Por sua vez, da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), de 1986, em seu artigo 12, vem a competência para regular a infraestrutura aeronáutica e os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

3.5. A Lei nº 11.182/2005, traz no seu artigo 2º:

“Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária. (grifos acrescidos)

3.6. Do artigo 5, da referida Lei, tem-se:

“Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.”

3.7. Dos incisos constantes no artigo 8º, da mesma Lei tem-se:

“Art. 8º.

(...)

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;” (grifos acrescidos)

3.8. Do regimento interno da ANAC, atualizado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, que estabelece em seu artigo 9º como competência da Diretoria Colegiada exercer o poder normativo da Agência, delegando por seu artigo 33 à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) a atribuição de propor à Diretoria atos normativos sobre matéria de sua competência, dentre as quais se insere esta objeto da presente AIR:

Art. 9º À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como:

(...)

VIII - exercer o poder normativo da Agência;

(...)

Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:

I-submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são:

a) segurança de aeronaves, pessoas e bens nas operações destinadas ao transporte aéreo sob responsabilidade do operador de aeródromo;

b) segurança de pessoas e equipamentos nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos sob coordenação do seu operador;” (grifos acrescidos)

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1. Convite

- 4.1.1. 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 das propostas ora apresentadas.
- 4.1.2. As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>
- 4.1.3. 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 das propostas. Salienta-se que o texto final das novas regras poderão sofrer alterações em relação aos textos propostos em função da análise dos comentários recebidos.

4.2. Prazo para contribuições

- 4.2.1. 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.

4.3. Contato

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

Gerência Técnica de Normas – GTNO

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA

Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas – GNAD

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