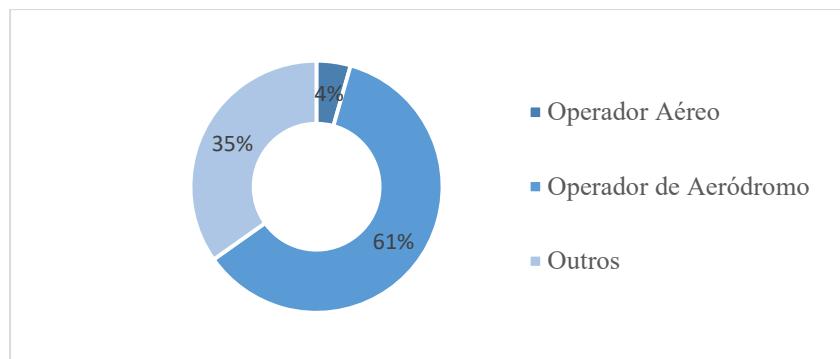




Contribuições referentes à Consulta Pública nº 005/2025

Proposta de [emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência"](#).

A Consulta Pública foi realizada no período de 7 de fevereiro a 25 de abril de 2025, durante o qual foram recebidas **69 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria do contribuinte:



Processo nº 00058.070806/2024-85

Maio/2025

CONTRIBUIÇÃO N° 31676	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37 (d)(10)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se que sejam definidos os padrões mínimos dos treinamentos como, por exemplo, conteúdo programático, carga-horária e periodicidade, considerando se tratar de treinamento inédito e de caráter abrangente envolvendo grande número de profissionais de diferentes organizações.	
Justificativa: Necessidade de estabelecimento de padrão mínimo a ser seguido pelo regulado, de forma a aumentar a segurança jurídica e o alcance do objetivo da norma, evitando o seu cumprimento ineficiente.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31677	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.325
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Aplicação da periodicidade dos exercícios simulados teóricos e práticos dos aeródromos Classe III também aos aeródromos Classe IV (1 exercício prático a cada intervalo máximo de 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.)	
Justificativa: Embora a probabilidade de ocorrerem eventos de interdição de pista nos aeródromos Classe IV seja maior em relação aos Classe III, por consequência do maior número de movimentos de aeronaves, isso constitui também maior dificuldade na realização dos simulados pela maior intensidade de operações aéreas que diminuem as janelas operacionais, requer o envolvimento de maior número de profissionais, equipamentos mais complexos e robustos, além de menor disponibilidade de aeronave crítica em solo etc.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31678	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.37
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se que o texto esclareça se o requisito do treinamento se aplica aos profissionais que atendam a qualquer tipo de aeronave, ou apenas de pequeno porte, e, se aplicável apenas às aeronaves de pequeno porte, até qual categoria.	
Justificativa: clareza do âmbito de aplicação do requisito.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31679	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iii)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Outros
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicitamos que a norma explice se a definição do tempo de retirada deverá considerar o prazo para atendimento pelo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA)	
Justificativa: Clareza para o melhor cumprimento da norma.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31680	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (b)(3)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Impossibilidade do operador do aeródromo em determinar o prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para removê-la.	
Justificativa: 1. o operador do aeródromo não detém equipe técnica capacitada para definir os locais e equipamentos a serem utilizados na aeronave para remoção; 2. mesmo definido o local e equipamentos a serem utilizados por equipe técnica qualificada na remoção, operador do aeródromo não dispõe dos equipamentos, apesar do PLEM listá-los; 3. o operador do aeródromo possui no PLEM os procedimentos de acionamento dos recursos internos ou externos, mas não tem o poder de garantir que uma vez acionado os recursos internos e externos que estes serão atendidos em tempo satisfatório, visto que não há relação hierárquica ou poder de polícia entre o explorador aéreo e o operador do aeródromo; 4. a quantidade de exploradores de aeronave no aeródromo é variada e sempre pode ocorrer operação de novo explorador de aeronave; 5. a minuta de RBAC não dispõe de definição "explorador de aeronave" proporcionando assim, dúvida e duplicidade de interpretação do regulado.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31681	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (b)(3)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Há necessidade de que o RBAC preveja critérios objetivos para que o operador aeroportuário identifique se houve ou não inércia do operador aéreo, ou que a norma preveja a atuação direta e imediata (em tempo real) da ANAC nestes casos, para que a agência avalie a adoção de providências adequadas pelo operador aéreo.	
Justificativa: Há necessidade de evitar a imputação de responsabilidade ao operador aeroportuário pelo operador aéreo nos casos de necessidade de remoção da aeronave. Ao deixar ao operador aeroportuário a responsabilidade por definir as hipóteses e momento em que atuará em substituição ao operador aéreo, cria-se insegurança jurídica na tomada de decisão, o que vai contra os objetivos da normatização.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31682	
Identificação	
Autor da Contribuição: Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária - Infraero	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37 (d)(10)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se que sejam definidos os padrões mínimos dos treinamentos como, por exemplo, conteúdo programático, carga-horária e periodicidade, considerando se tratar de treinamento inédito e de caráter abrangente envolvendo grande número de profissionais de diferentes organizações.	
Justificativa: Necessidade de estabelecimento de padrão mínimo a ser seguido pelo regulado, de forma a aumentar a segurança jurídica e o alcance do objetivo da norma, evitando o seu cumprimento ineficiente.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31724	
Identificação	
Autor da Contribuição: Bloco Dos Onze Aeroporto Do Brasil - BOAB - Aena Brasil - Aeroporto De Congonhas - Sbsp	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37 (d)(10)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
<p>(d) O operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, para a remoção de aeronaves inoperantes e a retomada operacional, conforme periodicidade estabelecida no Apêndice A deste Regulamento, com periodicidade mínima de 24 meses para exercícios práticos e de 12 meses para exercícios de mesa, exceto se a ANAC exigir maior frequência com base em histórico de eventos ou criticidade operacional</p> <p>(1) O exercício deve contar com pelo menos a participação direta de pelo menos 1 (um) operador aéreo que opere regularmente no aeródromo.</p> <p>(2) O exercício simulado referido no item (d) poderá ser realizado de forma conjunta por dois ou mais operadores de aeródromo, cumprindo-se a exigência para cada um dos participantes.</p>	
Justificativa:	
<p>Primeiramente, acreditamos que a atual periodicidade é excessiva e pode comprometer a operação regular e gerar despesas desproporcionais. A redação sugerida permite balancear efetividade e proporcionalidade, alinhando-se a boas práticas de gestão baseada em risco. Dessa forma, a frequência será baseada na criticidade operacional e histórico de incidentes locais, permitindo modulação conforme o nível de risco.</p> <p>Outro ponto, não menos importante, destacamos que é essencial que a norma que regula o operador aéreo estabeleça a obrigatoriedade de participação dos operadores aéreos. Os operadores de aeródromo não podem ser obrigados a ministrar curso, inclusive com penalidade prevista, sem que haja igual obrigação dos operadores aéreos, que são parte fundamental e primária na atividade de remoção.</p> <p>Além disso, uma dificuldade na participação ativa dos elementos que compõe a estrutura de resposta em exercícios desta natureza e aumentar a frequência levará a uma banalização na aferição deste objeto. A proposta de um grande simulado consiste numa ação complementar ao Curso de Gerenciamento de Remoção de Aeronaves com uma visão prática que consistirá em um trabalho conjunto que envolverá todos os principais operadores aeroportuários e aéreos em buscar soluções únicas e resultados com ações que serão aplicados em todos sistema de aviação civil. A vantagem comparado a vários exercícios em diferentes operadores que a equipe com tomada de decisão e aplicação das metodologias técnicas treinarão juntos e facilitará para abordagem de qualquer evento crítico com os principais operadores brasileiros. A ANAC poderá sortear ou delegar o aeroporto anfitrião para receber o treinamento bianual. Essa medida, além de factível, se mostra eficaz e econômica.</p> <p>Ainda, para que se atinja o objetivo da norma, qual seja, garantir remoção rápida, segura e eficaz, se faz essencial que a ANAC estabeleça, em norma própria voltada aos operadores aéreos, obrigação ao operador da aeronave em garantir conhecimento técnico e proficiência da sua equipe e das equipes de terceiros relacionadas à ação de remoção de aeronave. A obrigação de realização de simulados, treinamentos e demais ações de remoção de aeronave, por parte do operador aeroportuário, se mostra inócuia se não houver a obrigação do operador da aeronave em garantir o cumprimento da sua obrigação primária de remoção, por meio de infraestrutura, conhecimento técnico, proficiência e treinamento de equipes.</p>	

CONTRIBUIÇÃO N° 31725	
Identificação	
Autor da Contribuição: Bloco Dos Onze Aeroporto Do Brasil - BOAB - Aena Brasil - Aeroporto De Congonhas - Sbsp	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.325
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(8)(iii) definição do prazo máximo, a partir de análise conjunta do operador do aeródromo e operadores aéreos, que o explorador da aeronave inoperante terá para a sua remoção, o qual pode variar de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo, condições meteorológicas e equipamentos específicos de recuperação disponíveis por parte dos operadores aéreos.</p>	
Justificativa: Em relação à atuação do operador de aeródromo, em nossa visão, o texto da emenda deve reforçar com maior clareza que a responsabilidade pela remoção de uma aeronave inoperante, incluindo todos os custos (diretos e indiretos) dessa operação e responsabilidade pelo bem, é do explorador da aeronave. Nesse contexto, deve-se observar que o CBA, em seu artigo 88-Q, não deve ser interpretado de forma limitar a responsabilidade do explorador de aeronave, uma vez que o parágrafo primeiro, em que pese mencione expressamente a obrigatoriedade do resarcimento das despesas, em nenhum momento limitou ou transferiu a responsabilidade do explorador da aeronave pelo bem e eventuais danos causados. Portanto, mesmo na hipótese de atuação em caráter emergencial do operador de aeródromo, é necessário ressaltar que a aeronave inoperante, em ambos os casos, permanece sendo de responsabilidade integral do explorador da aeronave. Diante disso, propõe-se a seguinte redação para deixar mais clara a atuação do operador de aeródromo:	

CONTRIBUIÇÃO N° 31726	
Identificação	
Autor da Contribuição: Bloco Dos Onze Aeroporto Do Brasil - BOAB - Aena Brasil - Aeroporto De Congonhas - Sbsp	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (b)(3)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Para maior alinhamento regulatório, recomenda-se que sejam atualizados não apenas os dispositivos do RBAC 153, mas também dos regulamentos aplicáveis à aviação comercial, como os RBAC 135 e 121. A redação proposta para inclusão, visando maior objetividade, é: (a)(8)(iv) Caso o explorador da aeronave, seja por inércia ou ações insuficientes e tardias, não proceda à remoção da aeronave inoperante no prazo máximo definido no PRAI, caberá ao operador do aeródromo realizar a remoção, devendo ser resarcido, pelo explorador da aeronave, de todos os custos envolvidos, sem que haja qualquer responsabilização do operador do aeródromo em relação à aeronave removida e a eventuais danos causados no processo de remoção.	
Justificativa: Essa inclusão busca garantir maior eficácia nos processos e reforçar o papel do operador do aeródromo na preservação da operação regular.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31727	
Identificação	
Autor da Contribuição: Bloco Dos Onze Aeroporto Do Brasil - BOAB - Aena Brasil - Aeroporto De Congonhas - Sbsp	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37 (d)(10)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>(d) O operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, para a remoção de aeronaves inoperantes e a retomada operacional, conforme periodicidade estabelecida no Apêndice A deste Regulamento, com periodicidade mínima de 24 meses para exercícios práticos e de 12 meses para exercícios de mesa, exceto se a ANAC exigir maior frequência com base em histórico de eventos ou criticidade operacional</p> <p>(1) O exercício deve contar com pelo menos a participação direta de pelo menos 1 (um) operador aéreo que opere regularmente no aeródromo.</p> <p>(2) O exercício simulado referido no item (d) poderá ser realizado de forma conjunta por dois ou mais operadores de aeródromo, cumprindo-se a exigência para cada um dos participantes.</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>Primeiramente, acreditamos que a atual periodicidade é excessiva e pode comprometer a operação regular e gerar despesas desproporcionais. A redação sugerida permite balancear efetividade e proporcionalidade, alinhando-se a boas práticas de gestão baseada em risco. Dessa forma, a frequência será baseada na criticidade operacional e histórico de incidentes locais, permitindo modulação conforme o nível de risco.</p> <p>Outro ponto, não menos importante, destacamos que é essencial que a norma que regula o operador aéreo estabeleça a obrigatoriedade de participação dos operadores aéreos. Os operadores de aeródromo não podem ser obrigados a ministrar curso, inclusive com penalidade prevista, sem que haja igual obrigação dos operadores aéreos, que são parte fundamental e primária na atividade de remoção.</p> <p>Além disso, uma dificuldade na participação ativa dos elementos que compõe a estrutura de resposta em exercícios desta natureza e aumentar a frequência levará a uma banalização na aferição deste objeto. A proposta de um grande simulado consiste numa ação complementar ao Curso de Gerenciamento de Remoção de Aeronaves com uma visão prática que consistirá em um trabalho conjunto que envolverá todos os principais operadores aeroportuários e aéreos em buscar soluções únicas e resultados com ações que serão aplicados em todos sistema de aviação civil. A vantagem comparado a vários exercícios em diferentes operadores que a equipe com tomada de decisão e aplicação das metodologias técnicas treinarão juntos e facilitará para abordagem de qualquer evento crítico com os principais operadores brasileiros. A ANAC poderá sortear ou delegar o aeroporto anfitrião para receber o treinamento bianual. Essa medida, além de factível, se mostra eficaz e econômica.</p> <p>Ainda, para que se atinja o objetivo da norma, qual seja, garantir remoção rápida, segura e eficaz, se faz essencial que a ANAC estabeleça, em norma própria voltada aos operadores aéreos, obrigação ao operador da aeronave em garantir conhecimento técnico e proficiência da sua equipe e das equipes de terceiros relacionadas à ação de remoção de aeronave. A obrigação de realização de simulados, treinamentos e demais ações de remoção de aeronave, por parte do operador aeroportuário, se mostra inócuia se não houver a obrigação do operador da aeronave em garantir o cumprimento da sua obrigação primária de remoção, por meio de infraestrutura, conhecimento técnico, proficiência e treinamento de equipes.</p>	

CONTRIBUIÇÃO N° 31728	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira Das Empresas Aereas - Abear (Voar Brasil) Categoria: Operador Aéreo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iii) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(8)(iii) Para operadores conforme RBAC 91, 135 e 129 deve-se definir o prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para sua remoção, o qual	
Justificativa: O uso do termo “tempestivamente” — embora juridicamente fundamentado no art. 88-Q do CBA — mostra-se insuficiente para capturar a realidade operacional, especialmente em situações que envolvem aeronaves de grande porte. O próprio Manual de Retomada Operacional reconhece que a avaliação da tempestividade não deve ser meramente temporal, mas sim contextualizada de acordo com o grau de complexidade e os recursos disponíveis.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31729	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira Das Empresas Aereas - Abear (Voar Brasil) Categoria: Operador Aéreo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iv) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(8)(iv) Para operadores regidos pelo RBAC 121, deve-se definir um fluxo de comunicação e coordenação entre o explorador da aeronave inoperante e o operador do aeródromo, estabelecido nos respectivos Planos de Resposta à Emergência (PRAI/PRE), com vistas à remoção da aeronave da forma mais célere possível, respeitados os princípios da segurança operacional, a complexidade do evento e os aspectos logísticos envolvidos.	
Justificativa: O uso do termo “tempestivamente” — embora juridicamente fundamentado no art. 88-Q do CBA — mostra-se insuficiente para capturar a realidade operacional, especialmente em situações que envolvem aeronaves de grande porte. O próprio Manual de Retomada Operacional reconhece que a avaliação da tempestividade não deve ser meramente temporal, mas sim contextualizada de acordo com o grau de complexidade e os recursos disponíveis. Há de se considerar que a complexidade envolvida em cada situação para cada aeroporto, com dezenas de variáveis, impossibilita a previsão de um prazo específico para cada situação de forma antecipada. Ressalta-se ainda o fato de a natureza do evento ser complexa e imprevisível em sua totalidade. Assim, a aferição de multas no caso de descumprimento dos prazos seria inadequada, uma vez que estas devem funcionar como uma referência e não como elementos de obrigatoriedade a serem cumpridos. Adicionalmente, destaca-se que a remoção da aeronave e a normalização das operações são de interesse de ambos (explorador da aeronave e gestor aeroportuário). Portanto, a inclusão de um fluxo de comunicação estruturado — entre o explorador da aeronave e o operador do aeródromo — é mais eficaz para garantir a retirada célere e segura da aeronave. Esse fluxo deve estar formalizado nos planos PRAI e PRE, com critérios claros de ativação, reporte, acompanhamento e eventual assunção da responsabilidade subsidiária por parte do operador aeroportuário. A proposta é coerente com as diretrizes do DOC 9137 Parte 5 da OACI e com os preceitos da FAA (AC 150/5200-31C), que enfatizam uma abordagem integrada e adaptável para remoção de aeronaves inoperantes. Essa visão também é defendida por entidades como a IATP e a ACI, as quais reconhecem a diversidade de recursos entre operadores e aeródromos, promovendo uma abordagem baseada em coordenação em vez de rigidez temporal.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31730	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira Das Empresas Aereas - Abear (Voar Brasil)	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador Aéreo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iv)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>NOTA: Exetuam-se da obrigatoriedade prevista neste item os operadores regidos pelo RBAC 121 com Plano de Resposta a Emergência compatibilizado com o PRAI do operador aeroportuário, cujas aeronaves, por suas características técnicas e operacionais, demandam procedimentos específicos e pessoal qualificado para sua remoção. Nesses casos, o operador do aeródromo deverá cooperar com o explorador da aeronave e com a autoridade competente para viabilizar a remoção segura, porém não será compelido a realizar a remoção diretamente.</p>	
Justificativa:	
<p>As aeronaves operadas por empresas regidas pelo RBAC 121 caracterizam-se por sua complexidade operacional, grande porte, e pela necessidade de procedimentos técnicos específicos e mão de obra altamente qualificada para realização de qualquer tipo de "aircraft recovery" (remoção ou movimentação pós-evento). A tentativa de remoção dessas aeronaves por pessoal não especializado, ainda que sob a responsabilidade do operador do aeródromo, pode causar as seguintes consequências: aumentar substancialmente o risco de danos estruturais à aeronave; colocar em risco a integridade física das equipes envolvidas; e gerar responsabilidade técnica e jurídica ao operador do aeródromo, que não possui atribuição técnica para tal tarefa.</p> <p>Dessa forma, deve-se integrar os PREs das Empresas aos PRAIs das Administradoras de forma a estabelecer os contatos (setores) e fluxo de acionamento para atuação conjunta na tomada de decisões e resposta ao evento.</p> <p>Assim, nos casos de operadores 121, sugere-se que o PRAI estabeleça mecanismos claros de comunicação e coordenação entre o operador do aeródromo, o explorador da aeronave e a autoridade competente, garantindo que a remoção ocorra de forma segura, no menor tempo possível e com os devidos responsáveis técnicos.</p>	

CONTRIBUIÇÃO N° 31731

Identificação

Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37
(d)(10)

Tipo de Contribuição: Esclarecimento

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(10) Treinamento para remoção de aeronaves inoperantes deve ser direcionado a todos os profissionais diretamente ou indiretamente envolvidos na atividade, devendo observar carga horária mínima, conteúdo programático padronizado e periodicidade de reciclagem, conforme Instrução Suplementar a ser publicada pela ANAC.

Justificativa:

Para garantir isonomia entre operadores, previsibilidade de custos e efetividade do treinamento, é necessário padronizar os critérios mínimos do curso, evitando interpretações divergentes que gerem insegurança jurídica ou excessos onerosos.

CONTRIBUIÇÃO Nº 31732

Identificação

Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (e)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(d) O operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, com periodicidade mínima de 24 meses para exercícios práticos e de 12 meses para exercícios de mesa, exceto se a ANAC exigir maior frequência com base em histórico de eventos ou criticidade operacional.

Justificativa:

A atual periodicidade é excessiva e pode comprometer a operação regular e gerar despesas desproporcionais. A nova redação permite balancear efetividade e proporcionalidade, alinhando-se a boas práticas de gestão baseada em risco. Dessa forma, a frequência será baseada na criticidade operacional e histórico de incidentes locais, permitindo modulação conforme o nível de risco.

CONTRIBUIÇÃO N° 31733	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iii) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (iii) definição do prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para sua remoção, o qual pode variar de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo;	
Justificativa: A norma exige que o operador de aeródromo defina prazo máximo para remoção, mas não estabelece diretrizes objetivas ou critérios técnicos mínimos. A ausência de critérios técnicos padronizados pode gerar disputas entre operador de aeródromo e operadores aéreos. Ainda, há de se esclarecer que incidentes envolvendo aeronaves são singulares, dificilmente uma situação será semelhante à outra, eis que existem vários tipos de aeronaves, situações de crise, equipamentos necessários, etc. Assim, solicita-se que a norma forneça diretrizes técnicas para o cálculo do prazo máximo de remoção, levando em conta a classe do aeródromo, capacidade local, disponibilidade de equipamentos, tipos de aeronaves que operam no sítio etc. A definição de critérios referenciais (ex. tempo mínimo para mobilização de equipamentos e/ou recovery kits, etc) fortaleceria a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, conforme princípios do art. 2º da Lei nº 13.874/2019 e o art. 88-Q do Código Brasileiro de Aeronáutica.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31734	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iv)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento
	Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
(iv) caso o explorador da aeronave, seja por inércia ou por ações insuficientes e tardias, não remova a aeronave inoperante dentro do prazo máximo definido no PRAI, o operador de aeródromo deverá proceder com a remoção, devendo ser ressarcido, pelo explorador da aeronave, por todas as despesas de remoção;	
Justificativa:	
A subjetividade da expressão pode gerar questionamentos judiciais e dificultar o ressarcimento. Sugere-se que o conceito de 'ações insuficientes e tardias' seja melhor definido ou exemplificado na norma ou em IS complementar, com parâmetros objetivos como: ausência de mobilização de equipamentos em X horas após o evento, não apresentação de plano de ação, etc.	
Além disso, o texto deve esclarecer o procedimento para comprovação da tentativa de cobrança e posterior execução do ressarcimento ao operador de aeródromo.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31735

Identificação

Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.37

Tipo de Contribuição: Esclarecimento

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Art. 2º O operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido.

Justificativa:

A norma resguarda o operador de aeródromo desde que atue conforme o PRAI e acordo operacional. Contudo, seria importante que a ANAC estabelecesse o conteúdo mínimo do Acordo Operacional que obrigatoriamente deverá ser seguido pelos Operadores Aéreos e Operadores Aeroportuários, com possibilidade de serem incorporados outros dispositivos em comum acordo entre as partes.

Sem essa coercitividade, a discussão para formalização dos acordos poderá se estender de maneira desarrazoada.

Assim, caso as partes não cheguem em consenso acerca dos demais termos do Acordo, obrigatoriamente deverá ser assinado o documento com os requisitos mínimos estabelecidos pela ANAC. Dentre eles, deve haver a disposição de que o operador aeroportuário não responderá civilmente, exceto por dolo ou culpa grave, para garantir conformidade com o Código Civil (arts. 186 e 927).

Além disso, faz-se necessário que as Seguradoras das Cias aéreas sejam signatárias ou de alguma forma manifestem ciência a não oposição aos termos do acordo. Isso forneceria maior segurança jurídica à indenização pelas despesas advindas da operação de remoção que venha a ser realizada pelo Operador de Aeródromo, bem como eximindo o Operador de Aeródromo de eventuais danos causados, a qualquer título - diante da renúncia expressa, de forma irrevogável e irretratável, pelo Operador/Proprietário/Seguradora desse Direito previsto no Código Civil.

CONTRIBUIÇÃO N° 31736	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice B - 153.325
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O valor das multas para descumprimento dos simulados e acordos operacionais (R\$ 5.250 a R\$ 10.500) pode ser proporcionalmente alto quando aplicados os multiplicadores (2, 5 e 6). Recomenda-se que os valores das sanções sejam ajustados considerando inclusive a priorização de aplicação de pena de advertência e prazos para adequação antes da aplicação da penalidade de multa. Ainda, deve-se considerar o dolo ou culpa grave como elemento subjetivo do tipo para ensejar a aplicação da sanção administrativa.	
Justificativa: Isto porque, um simulado envolve diversos agentes e atores, além de organização e agenda. No mais, inevitavelmente está sujeito à ocorrência de fatos externos (caso fortuito e/ou força maior) que podem inviabilizar a realização do simulado. Por exemplo, caso ocorra uma emergência aeronáutica em datas próximas ao simulado, os agentes envolvidos na referida emergência terão dificuldades em comparecer ao simulado, o que poderá ensejar seu cancelamento, suspensão e/ou adiamento para recomposição de agenda. Assim, a priorização da aplicação da penalidade de advertência, aliado à análise do dolo ou culpa grave da concessionária em caso de descumprimento se alinha ao princípio da razoabilidade e à função pedagógica da sanção administrativa.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31737

Identificação

Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37
(d)(10)

Tipo de Contribuição: Esclarecimento

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(10) Treinamento para remoção de aeronaves inoperantes deve ser direcionado a todos os profissionais diretamente ou indiretamente envolvidos na atividade, devendo observar carga horária mínima, conteúdo programático padronizado e periodicidade de reciclagem, conforme Instrução Suplementar a ser publicada pela ANAC.

Justificativa:

Para garantir isonomia entre operadores, previsibilidade de custos e efetividade do treinamento, é necessário padronizar os critérios mínimos do curso, evitando interpretações divergentes que gerem insegurança jurídica ou excessos onerosos.

CONTRIBUIÇÃO N° 31738

Identificação

Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (e)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(d) O operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, com periodicidade mínima de 24 meses para exercícios práticos e de 12 meses para exercícios de mesa, exceto se a ANAC exigir maior frequência com base em histórico de eventos ou criticidade operacional.

Justificativa:

A atual periodicidade é excessiva e pode comprometer a operação regular e gerar despesas desproporcionais. A nova redação permite balancear efetividade e proporcionalidade, alinhando-se a boas práticas de gestão baseada em risco. Dessa forma, a frequência será baseada na criticidade operacional e histórico de incidentes locais, permitindo modulação conforme o nível de risco.

CONTRIBUIÇÃO N° 31739	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iii) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (iii) definição do prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para sua remoção, o qual pode variar de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo;	
Justificativa: A norma exige que o operador de aeródromo defina prazo máximo para remoção, mas não estabelece diretrizes objetivas ou critérios técnicos mínimos. A ausência de critérios técnicos padronizados pode gerar disputas entre operador de aeródromo e operadores aéreos. Ainda, há de se esclarecer que incidentes envolvendo aeronaves são singulares, dificilmente uma situação será semelhante à outra, eis que existem vários tipos de aeronaves, situações de crise, equipamentos necessários, etc. Assim, solicita-se que a norma forneça diretrizes técnicas para o cálculo do prazo máximo de remoção, levando em conta a classe do aeródromo, capacidade local, disponibilidade de equipamentos, tipos de aeronaves que operam no sítio etc. A definição de critérios referenciais (ex. tempo mínimo para mobilização de equipamentos e/ou recovery kits, etc) fortaleceria a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, conforme princípios do art. 2º da Lei nº 13.874/2019 e o art. 88-Q do Código Brasileiro de Aeronáutica.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31740

Identificação

Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325
(a)(8)(iv)

Tipo de Contribuição: Esclarecimento

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(iv) caso o explorador da aeronave, seja por inércia ou por ações insuficientes e tardias, não remova a aeronave inoperante dentro do prazo máximo definido no PRAI, o operador de aeródromo deverá proceder com a remoção, devendo ser ressarcido, pelo explorador da aeronave, por todas as despesas de remoção;

Justificativa:

A subjetividade da expressão pode gerar questionamentos judiciais e dificultar o ressarcimento. Sugere-se que o conceito de 'ações insuficientes e tardias' seja melhor definido ou exemplificado na norma ou em IS complementar, com parâmetros objetivos como: ausência de mobilização de equipamentos em X horas após o evento, não apresentação de plano de ação, etc.

Além disso, o texto deve esclarecer o procedimento para comprovação da tentativa de cobrança e posterior execução do ressarcimento ao operador de aeródromo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 31741

Identificação

Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.37

Tipo de Contribuição: Esclarecimento

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Art. 2º O operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido.

Justificativa:

A norma resguarda o operador de aeródromo desde que atue conforme o PRAI e acordo operacional. Contudo, seria importante que a ANAC estabelecesse o conteúdo mínimo do Acordo Operacional que obrigatoriamente deverá ser seguido pelos Operadores Aéreos e Operadores Aeroportuários, com possibilidade de serem incorporados outros dispositivos em comum acordo entre as partes.

Sem essa coercitividade, a discussão para formalização dos acordos poderá se estender de maneira desarrazoada.

Assim, caso as partes não cheguem em consenso acerca dos demais termos do Acordo, obrigatoriamente deverá ser assinado o documento com os requisitos mínimos estabelecidos pela ANAC. Dentre eles, deve haver a disposição de que o operador aeroportuário não responderá civilmente, exceto por dolo ou culpa grave, para garantir conformidade com o Código Civil (arts. 186 e 927).

Além disso, faz-se necessário que as Seguradoras das Cias aéreas sejam signatárias ou de alguma forma manifestem ciência a não oposição aos termos do acordo. Isso forneceria maior segurança jurídica à indenização pelas despesas advindas da operação de remoção que venha a ser realizada pelo Operador de Aeródromo, bem como eximindo o Operador de Aeródromo de eventuais danos causados, a qualquer título - diante da renúncia expressa, de forma irrevogável e irretratável, pelo Operador/Proprietário/Seguradora desse Direito previsto no Código Civil.

CONTRIBUIÇÃO N° 31742	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Brasil Viracopos S.A.	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice B - 153.325
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O valor das multas para descumprimento dos simulados e acordos operacionais (R\$ 5.250 a R\$ 10.500) pode ser proporcionalmente alto quando aplicados os multiplicadores (2, 5 e 6). Recomenda-se que os valores das sanções sejam ajustados considerando inclusive a priorização de aplicação de pena de advertência e prazos para adequação antes da aplicação da penalidade de multa. Ainda, deve-se considerar o dolo ou culpa grave como elemento subjetivo do tipo para ensejar a aplicação da sanção administrativa.	
Justificativa: Isto porque, um simulado envolve diversos agentes e atores, além de organização e agenda. No mais, inevitavelmente está sujeito à ocorrência de fatos externos (caso fortuito e/ou força maior) que podem inviabilizar a realização do simulado. Por exemplo, caso ocorra uma emergência aeronáutica em datas próximas ao simulado, os agentes envolvidos na referida emergência terão dificuldades em comparecer ao simulado, o que poderá ensejar seu cancelamento, suspensão e/ou adiamento para recomposição de agenda. Assim, a priorização da aplicação da penalidade de advertência, aliado à análise do dolo ou culpa grave da concessionária em caso de descumprimento se alinha ao princípio da razoabilidade e à função pedagógica da sanção administrativa.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31743	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (d) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Julgamos necessário prever no RBAC que os operadores aéreos assinem instrumentos jurídicos (por ex.: termo de responsabilidade) com os operadores de aeródromo, por meio dos quais os operadores aéreos assumam integral responsabilidade pelos danos causados às aeronaves, bem como pelas ações tomadas perante a sua seguradora e a retirada da aeronave em curto prazo.	
Justificativa: É certo que a responsabilidade nos casos em que houver incidente/acidente não pode recair sobre o operador aeroportuário. A apuração de responsabilidade, não só perante terceiros, mas também sobre os bens é do próprio operador aéreo. Nestes casos, caso o operador do aeródromo seja obrigado a intervir para remover aeronaves inoperantes, deve possuir um resguardo regulatório para não se responsabilizar em reparar eventuais danos, seja de qualquer natureza, a terceiros e ao operador aéreo. Muito menos causar eventual prejuízo à avaliação da seguradora e acarretar na perda do acionamento do seguro por parte da companhia aérea.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31744

Identificação

Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre
Categoria: Operador de aeródromo
Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37
(d)(10)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Entendemos necessário que a obrigatoriedade dos treinamentos seja também direcionada aos operadores aéreos, pois são estes que, em princípio, farão a remoção da aeronave inoperante.

Justificativa:

Em alguns casos, somente o operador aéreo é quem pode oferecer determinados treinamentos de remoção aos profissionais envolvidos, a exemplo do uso do recovery kit, que são equipamentos utilizados pelas companhias aéreas.

CONTRIBUIÇÃO N° 31745

Identificação

Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre
Categoria: Operador de aeródromo
Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (d)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Entendemos como razoável e proporcional que a frequência do simulado para os aeroportos Classe IV seja 01 (um) exercício prático a cada intervalo de 24 (vinte e quatro) meses.

Justificativa:

Entendemos como razoável e proporcional que a frequência do simulado para os aeroportos Classe IV seja 01 (um) exercício prático a cada intervalo de 24 (vinte e quatro) meses. Isso porque, já há todo um calendário exercício simulados modulares do programa de Exercícios Simulados de Emergência ao Aeródromo (“ESEA”) do Aeroporto, já exigidos pelo RBAC 153, além de todos os demais treinamentos e propostas ao longo do ano.

CONTRIBUIÇÃO N° 31746**Identificação****Autor da Contribuição:** Concessionária Do Bloco Sul S.A.**Categoria:** Operador de aeródromo**Instituição:** -**Documento:** RBAC 153 - Emenda 09**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 153 - ITEM 153.37 (d)(10)**Tipo de Contribuição:** Alteração**Arquivo anexo:** Não**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas

(d)(10) Treinamento para Gerenciamento de remoção de aeronaves inoperantes.

Justificativa:

"A justificativa da ANAC é que foi identificada a necessidade de melhoria no treinamento de profissionais relacionados à remoção de aeronaves, contudo, conforme o artigo 88-Q do Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986), a atividade de remoção de aeronaves é obrigação primária do operador da aeronave, de modo que é incompatível com a natureza da obrigação impor ao operador do aeródromo responsabilidade pelo treinamento de uma ação sob responsabilidade de terceiros (explorador da aeronave), como é o caso da remoção de aeronaves, que conta com ações do próprio explorador da aeronave, da equipe técnica/de manutenção do explorador da aeronave e de eventuais contratados pelo explorador da aeronave.

Em caso de treinamento a ser ministrado pelo operador do aeródromo, deve estar claro que se trata de treinamento para gerenciamento das ações em momento de crise, ou seja, a coordenação das ações entre operador da aeronave e explorador do aeródromo, com o intuito de garantir a segurança na área operacional especificamente.

Tal fato se torna ainda mais claro ao se observar o item 153.37 (c), que prevê que o operador de aeródromo é responsável por garantir treinamentos que tenham como objetivo claro:

- (1) a adequação das atividades desenvolvidas às características específicas do aeródromo (físicas e operacionais); e
- (2) a segurança operacional das atividades desenvolvidas na área operacional.

Ou seja, não está abrangido no rol da norma a previsão de treinamento para atividades de remoção de aeronaves ou atividades técnica sob responsabilidade de terceiros.

Há que se levar em conta, ainda, o custo individual de treinamento em empresas especializadas, que pode ultrapassar R\$50.000,00 por participante. A proposta deve ser voltada para treinar apenas do(s) Coordenador(es) da Remoção. A ênfase do curso deve ser na Gestão da Crise, e não na remoção propriamente dita, vide que a execução será feita por terceiro (Subject Matter Expert - Especialista). Assim, a recomendação de um curso de gerenciamento proporcionará o conhecimento necessário para conduzir a crise de maneira eficaz na obtenção de recursos, tarefas e alinhamentos com o Operador afetado e a própria empresa contratada.

Adicionalmente, para garantir isonomia entre operadores, previsibilidade de custos e efetividade do treinamento, é necessário padronizar os critérios mínimos do curso, evitando interpretações divergentes que gerem insegurança jurídica ou excessos onerosos.

Por fim, e igualmente relevante, a implementação de treinamentos traz custos para o operador aeroportuário, devendo haver reequilíbrio do contrato de concessão. "

CONTRIBUIÇÃO N° 31747	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37 (e)(10) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas (e)(10) Treinamento para remoção de aeronaves inoperante deve ser direcionado a todos os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes.	
Justificativa: "A justificativa da ANAC é que foi identificada a necessidade de melhoria no treinamento de profissionais relacionados à remoção de aeronaves, contudo, conforme o artigo 88-Q do Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986), a atividade de remoção de aeronaves é obrigação primária do operador da aeronave, de modo que é incompatível com a natureza da obrigação impor ao operador do aeródromo responsabilidade pelo treinamento de uma ação sob responsabilidade de terceiros (explorador da aeronave), como é o caso da remoção de aeronaves, que conta com ações do próprio explorador da aeronave, da equipe técnica/de manutenção do explorador da aeronave e de eventuais contratados pelo explorador da aeronave. Em caso de treinamento a ser ministrado pelo operador do aeródromo, deve estar claro que se trata de treinamento para gerenciamento das ações em momento de crise, ou seja, a coordenação das ações entre operador da aeronave e explorador do aeródromo, com o intuito de garantir a segurança na área operacional especificamente. Tal fato se torna ainda mais claro ao se observar o item 153.37 (c), que prevê que o operador de aeródromo é responsável por garantir treinamentos que tenham como objetivo claro: (1) a adequação das atividades desenvolvidas às características específicas do aeródromo (físicas e operacionais); e (2) a segurança operacional das atividades desenvolvidas na área operacional. Ou seja, não está abrangido no rol da norma a previsão de treinamento para atividades de remoção de aeronaves ou atividades técnica sob responsabilidade de terceiros. Há que se levar em conta, ainda, o custo individual de treinamento em empresas especializadas, que pode ultrapassar R\$50.000,00 por participante. A proposta deve ser voltada para treinar apenas do(s) Coordenador(es) da Remoção. A enfase do curso deve ser na Gestão da Crise, e não na remoção propriamente dita, vide que a execução será feita por terceiro (Subject Matter Expert - Especialista). Assim, a recomendação de um curso de gerenciamento proporcionará o conhecimento necessário para conduzir a crise de maneira eficaz na obtenção de recursos, tarefas e alinhamentos com o Operador afetado e a própria empresa contratada. Adicionalmente, para garantir isonomia entre operadores, previsibilidade de custos e efetividade do treinamento, é necessário padronizar os critérios mínimos do curso, evitando interpretações divergentes que gerem insegurança jurídica ou excessos onerosos. Por fim, e igualmente relevante, a implementação de treinamentos traz custos para o operador aeroportuário, devendo haver reequilíbrio do contrato de concessão. "	

CONTRIBUIÇÃO N° 31748	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iii) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(8)(iii) definição do prazo máximo de referência para início e conclusão da remoção da aeronave inoperante pelo seu explorador, o qual tem a responsabilidade primária de iniciar e conduzir ativamente as ações de remoção de forma eficaz, diligente e tempestiva, prazo este que pode variar de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo e a complexidade da situação;	
Justificativa: "O Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986), em seu artigo 88-Q, estabelece que o dever de remoção de aeronave acidentada é do explorador da aeronave. Assim, se faz essencial que a ANAC estabeleça regras e medidas diretamente para o explorador da aeronave, para que este assegure condições de remoção com segurança e eficiência e que a norma o obrigue a ter dever de ação. Ao se estabelecer obrigação somente ao operador do aeródromo, corre-se o grave risco de transferência de responsabilidades, na medida em que o operador de aeródromo passa a ser o responsável por garantir, além do treinamento (conforme previsto no item anterior), também o tempo de ação de uma atividade sob responsabilidade de terceiro. A remoção deve ser garantida pelo explorador da aeronave, que deverá manter procedimentos, equipamentos, capacidade de atuação e proficiência, incluindo o tempo de atuação para remoção de aeronaves, obrigações estas a serem mantidas perante a Agência. A ação dos operadores de aeródromos tem o intuito de garantir a operacionalidade do aeroporto, mas não substitui ou se confunde com as obrigações do explorador da aeronave. A definição de prazo para remoção de aeronaves deve ser estabelecida observando-se diversos fatores, como tipo de aeronave, complexidade da ocorrência, localização do aeroporto, infraestrutura existente para remoção, classe do aeroporto, cenário operacional, dentre outros fatores. os quais podem estar diretamente relacionados à capacidade de atuação do explorador da aeronave, que é quem detém a obrigação de remoção. A norma exige que o operador de aeródromo defina prazo máximo para remoção, mas não estabelece diretrizes objetivas ou critérios técnicos mínimos. A ausência de critérios técnicos padronizados pode gerar disputas entre operador de aeródromo e operadores aéreos. Ainda, há de se esclarecer que incidentes envolvendo aeronaves são singulares, dificilmente uma situação será semelhante à outra, eis que existem vários tipos de aeronaves, situações de crise, equipamentos necessários, etc. Assim, solicita-se que a norma forneça diretrizes técnicas para o cálculo do prazo máximo de remoção, levando em conta a classe do aeródromo, capacidade local, disponibilidade de equipamentos, tipos de aeronaves que operam no sítio etc. A definição de critérios referenciais (ex. tempo mínimo para mobilização de equipamentos e/ou recovery kits, etc) fortaleceria a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, conforme princípios do art. 2º da Lei nº 13.874/2019 e o art. 88-Q do Código Brasileiro de Aeronáutica. Para que tal obrigação seja imputada ao operador do aeródromo, é essencial que haja ajustes na redação, a fim de se prever dos diferentes cenários possível e capacidade de atuação. Por fim, e igualmente relevante, a necessidade de aquisição de equipamentos para remoção de aeronaves traz custos para o operador aeroportuário, devendo haver reequilíbrio do contrato de concessão. "	

CONTRIBUIÇÃO N° 31749	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iv) Tipos de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: "(a)(8)(iv) o operador de aeródromo deverá poderá proceder com a remoção da aeronave inoperante, devendo ser resarcido pelo explorador da aeronave por todas as despesas de remoção, nos seguintes casos: (A) Quando, esgotado o prazo máximo definido no PRAI, e a aeronave não tiver sido removida por omissão, inércia ou pela adoção de ações ineficazes e insuficientes por parte do explorador da aeronave; ou (B) Quando, mesmo antes do término do prazo estabelecido no PRAI, for constatado pelo operador de aeródromo, que o explorador da aeronave não possui condições de efetuar a remoção de forma eficaz e tempestiva, conforme evidenciado por, mas não limitado a: (B) (i) ausência de plano de ação viável apresentado em tempo hábil; (B) (ii) não mobilização de recursos técnicos e logísticos adequados (como equipe especializada ou recovery kit); (B) (iii) ausência de respostas ou retorno às comunicações e solicitações do operador de aeródromo; (B) (iv) adoção de medidas inadequadas ou ineficazes que comprometam a retomada das operações aeroportuárias; (B) (v) manifestação de incapacidade técnica ou logística por parte do explorador da aeronave; ou (C) (vi) outra forma documentada que os comprove."	
Justificativa: "O Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986), em seu artigo 88-Q, estabelece que o dever de remoção de aeronave acidentada é do explorador da aeronave. Assim, é necessário que a norma estabeleça medidas coercitivas para o cumprimento da obrigação pelo real responsável (ou seja, explorador da aeronave), como a previsão de penalidade ao explorador da aeronave em caso de inércia ou incapacidade de atuação dentro do tempo previsto. Ao se estabelecer unicamente que a inércia do explorador da aeronave acarretará o dever de remoção pelo operador do aeródromo, a norma apenas transfere a responsabilidade do agente primário para um terceiro, sem que haja maiores consequências pelo descumprimento da obrigação. Neste caso, o operador do aeródromo passa a ser obrigado a agir no lugar do responsável primário, devendo garantir a remoção da aeronave de forma eficaz, podendo, inclusive, ser penalizado em caso de descumprimento. Relevante também que a norma estabeleça ao operador do aeródromo a possibilidade de remover a aeronave, mas não a obrigação. Ou seja, deve haver o direito de agir do operador aeroportuário, para que este possa atuar e garantir a retomada operacional do aeroporto quando o explorador da aeronave não o faça, mas não é possível impor tal dever na totalidade dos eventos, sob pena de transferência da responsabilidade. Tal ocorre, pois, a remoção de aeronave é atividade complexa, que requer conhecimento técnico, infraestrutura e equipe capacitada. Não existem empresas especializadas na remoção de aeronaves ou garantia de atuação em todo o território nacional, apenas os maiores aeroportos dispõem de técnica e equipamentos necessários para remover aeronaves de categoria CHARLIE, bem como a aquisição e manutenção dos equipamentos e equipes treinadas onera excessivamente os aeroportos. Assim, exigir que operadores aeroportuários removam as aeronaves em qualquer situação, ainda que este identifique não ser possível agir com maior eficiência do que o explorador da aeronave ou segurança, não condiz com a realidade brasileira e se mostra obrigação inócuia. Apenas nos casos em que o operador aeroportuário identifique a capacidade de agir com eficiência e segurança é que este deverá ter garantido o direito de atuar na remoção."	

A imposição do ""dever"" de remoção da aeronave pelo operador aeroportuário, mesmo em situação em que este identifique que não possui segurança em agir sem causar danos à aeronave, acarreta responsabilidades as quais operador aeroportuário não tem o dever de suportar. A responsabilidade civil por danos causados a terceiros é matéria do direito civil e não pode ser afastada por norma da ANAC, que não possui competência para dispor sobre o tema ou limitar o direito de indenização de terceiros. Por certo, em caso de dano à aeronave, o operador aeroportuário poderá ser instado a indenizar o operador aéreo, sem que o presente RBAC possa afastar tal direito.

Há também a questão do seguro das Concessionárias que, diante do risco decorrente da responsabilidade civil, poderá ser excessivamente onerado.

Assim, apenas em casos em que o operador aeroportuário identifique a possibilidade de agir com segurança é que este poderá ter o direito de atuar, garantindo a retomada operacional do aeroporto.

Além disso, dentro do cenário de atuação do operador aeroportuário, é necessário prever que outras situações em que este poderá agir para remover a aeronave, além da proposta de não remoção dentro do prazo estipulado. Assim, caso o explorador da aeronave demonstre que não possui condições de remover de forma eficaz e dentro do prazo, o operador poderá intervir a passar a agir, antecipando as ações e garantindo uma retomada operacional. Não se justifica a manutenção da espera por um período de 10 a 15 horas após a liberação do CENIPA, tendo em vista o conhecimento prévio, desde as primeiras horas, de que o Operador Aéreo não procederá com a remoção da aeronave ou esteja agindo de forma protelatória.

Outro ponto relevante, a subjetividade da redação pode gerar questionamentos judiciais e dificultar o ressarcimento. Sugerimos que os conceitos, como de 'ações insuficientes e tardias', sejam melhor definidos ou exemplificados na norma ou em IS complementar, com parâmetros objetivos como: ausência de mobilização de equipamentos em X horas após o evento, não apresentação de plano de ação, etc. Devendo, ainda, ser esclarecido na norma o procedimento para comprovação da tentativa de cobrança e posterior execução do ressarcimento ao operador de aeródromo."

CONTRIBUIÇÃO N° 31750	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(v) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(8)(v) Adicionalmente ao disposto no item (iv) e sem prejuízo da responsabilidade primária do explorador da aeronave definida no item (iii), caso este, durante o processo e antes de esgotado o prazo máximo, não apresente um plano de ação viável em tempo hábil, não evidencie progresso efetivo e contínuo nas ações de remoção, ou demonstre incapacidade manifesta de executá-la, configurando inação ou execução inadequada que prolongue injustificadamente a interdição da área ou o impacto nas operações aéreas, conforme avaliação do operador de aeródromo, este poderá proceder com a remoção, mediante notificação prévia ao explorador da aeronave e devendo ser ressarcido por este por todas as despesas diretas e indiretas incorridas;	
Justificativa: Não se justifica a manutenção da espera por um período de 10 a 15 horas após a liberação do CENIPA, tendo em vista o conhecimento prévio, desde as primeiras horas, de que o Operador Aéreo não procederá com a remoção da aeronave e está agindo de forma protelatória.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31751	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A.	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325
Instituição: -	(b)(3)
	Tipos de Contribuição: Alteração
	Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (b)(3) o prazo de referência máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para removê-la, o qual poderá ser alterado nos casos em que o operador aeroportuário identifique que plano de ação apresentado pelo operador aéreo é eficiente para a situação e que é necessário alteração do tempo previamente estabelecido.	
Justificativa: Por vezes, o prazo máximo de referência pode ter sido ultrapassado, mas o operador aéreo está atuando de forma efetiva, de modo que deve prevalecer a continuidade das ações em curso, visando a finalização adequada da ação de remoção.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31752

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325
(d)(1)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

"(d) O operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, para a remoção de aeronaves inoperantes e a retomada operacional, com periodicidade mínima de 24 meses para exercícios práticos e de 12 meses para exercícios de mesa, exceto se a ANAC exigir maior frequência com base em histórico de eventos ou criticidade operacional

(1) O exercício deve contar com pelo menos a participação direta de pelo menos 1 (um) operador aéreo que opere regularmente no aeródromo.

(2) O exercício simulado referido no item (d) poderá ser realizado de forma conjunta por dois ou mais operadores de aeródromo, cumprindo-se a exigência para cada um dos participantes."

Justificativa:

"Primeiramente, acreditamos que a atual periodicidade é excessiva e pode comprometer a operação regular e gerar despesas desproporcionais. A redação sugerida permite balancear efetividade e proporcionalidade, alinhando-se a boas práticas de gestão baseada em risco. Dessa forma, a frequência será baseada na criticidade operacional e histórico de incidentes locais, permitindo modulação conforme o nível de risco.

Outro ponto, não menos importante, destacamos que é essencial que a norma que regula o operador aéreo estabeleça a obrigatoriedade de participação dos operadores aéreos. Os operadores de aeródromo não podem ser obrigados a ministrar curso, inclusive com penalidade prevista, sem que haja igual obrigação dos operadores aéreos, que são parte fundamental e primária na atividade de remoção.

Além disso, uma dificuldade na participação ativa dos elementos que compõe a estrutura de resposta em exercícios desta natureza e aumentar a frequência levará a uma banalização na aferição deste objeto. A proposta de um grande simulado consiste numa ação complementar ao Curso de Gerenciamento de Remoção de Aeronaves com uma visão prática que consistirá em um trabalho conjunto que envolverá todos os principais operadores aeroportuários e aéreos em buscar soluções únicas e resultados com ações que serão aplicados em todos sistema de aviação civil. A vantagem comparado a vários exercícios em diferentes operadores que a equipe com tomada de decisão e aplicação das metodologias técnicas treinarão juntos e facilitará para abordagem de qualquer evento crítico com os principais operadores brasileiros. A ANAC poderá sortear ou delegar o aeroporto anfitrião para receber o treinamento bianual. Essa medida, além de factível, se mostra eficaz e econômica.

Ainda, para que se atinja o objetivo da norma, qual seja, garantir remoção rápida, segura e eficaz, se faz essencial que a ANAC estabeleça, em norma própria voltada aos operadores aéreos, obrigação ao operador da aeronave em garantir conhecimento técnico e proficiência da sua equipe e das equipes de terceiros relacionadas à ação de remoção de aeronave. A obrigação de realização de simulados, treinamentos e demais ações de remoção de aeronave, por parte do operador aeroportuário, se mostra inócuia se não houver a obrigação do operador da aeronave em garantir o cumprimento da sua obrigação primária de remoção, por meio de infraestrutura, conhecimento técnico, proficiência e treinamento de equipes."

CONTRIBUIÇÃO N° 31753	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (e)(4) Tipos de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>"(e) O operador de aeródromo deve estabelecer acordo(s) operacional(is) com, pelo menos, os operadores aéreos que atuam no aeródromo processando voos domésticos ou internacionais, regulares e com mais de 19 assentos, contendo, no mínimo, o seguinte conteúdo:</p> <p>(1) os procedimentos para remoção;</p> <p>(2) meios e equipamentos disponíveis;</p> <p>(3) logística para disponibilização de equipamentos externos;</p> <p>(4) declaração do operador aéreo de que dispõe de equipe(s) treinada(s), procedimentos, equipamentos e capacidade de atuação para a remoção de aeronaves inoperantes, contemplando os tipos de aeronaves que opera no aeródromo;</p> <p>(5) comprovação do operador aéreo de que a infraestrutura e capacidade para remoção de aeronaves foi declarada perante a ANAC;</p> <p>(6) declaração do operador aéreo de que está com seu plano de remoção compatível com o PRAI;</p> <p>(7) ações que serão tomadas nos principais cenários de remoção identificados;</p> <p>(8) prazo definido em 153.325(a)(8)(iii) e os demais prazos para a remoção de aeronaves inoperantes; e</p> <p>(9) contatos dos responsáveis do operador aéreo para o acionamento a qualquer hora.; e</p> <p>(10) a definição das responsabilidades financeiras do operador aéreo por custos adicionais, danos diretos e indiretos, e eventuais lucros cessantes comprovados, sofridos pelo operador de aeródromo ou terceiros afetados, que sejam diretamente atribuíveis à inércia, negligência, ou falha do operador aéreo em cumprir suas obrigações de remoção da aeronave inoperante conforme estabelecido no PRAI e neste acordo operacional."</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>"Sugerimos que o acordo operacional conste como recomendável para o RBAC 135.</p> <p>Ao se estabelecer obrigação de que o operador do aeródromo deve firmar acordo operacional com o operador aéreo, corre-se o grave risco de transferência de responsabilidades e discrepância de tratamentos entre regulados. Para tanto, é necessário que o operador aéreo também esteja obrigado, por meio de previsão no RBAC 121 (operador aéreo regular), a firmar acordo com o operador aeroportuário, uma vez que não se trata de termo de adesão, devendo referido instrumento ser acordado entre as partes.</p> <p>Impor a obrigação do operador aeroportuário em firmar acordo com terceiro, sem que este terceiro também esteja obrigado, pode resultar em risco de a norma penalizar o operador aeroportuário caso as partes não cheguem a um acordo ou caso o operador aéreo se recuse a firmar instrumento.</p> <p>A proposta de norma traz obrigações que são inerentes do operador aéreo e que devem ser garantidas perante a ANAC, tais como o dever de declaração de que o operador aéreo dispõe de equipe treinada para remoção de aeronave, prevista no item (4) da proposta. Mais do que declarar para o operador de aeródromo, o explorador da aeronave deve demonstrar para a Agência Reguladora que possui condições para tanto, devendo, assim, tal obrigação constar em norma específica.</p> <p>Além disso, não se trata apenas de equipe treinamento, pois, para garantia de remoção de aeronave de forma eficaz e segura, o explorador da aeronave deve manter procedimentos, infraestrutura, equipamentos, capacidade de atuação e proficiência nas remoções de aeronaves, diretamente ou por meio de terceiros.</p> <p>Para melhor regulação do tema, sugerimos que a ANAC também exija o cumprimento de tais obrigações diretamente do operador da aeronave, que é o responsável primário."</p>	

CONTRIBUIÇÃO N° 31754

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.37

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(Tipo de Contribuição inserido como "Apêndice A - 153.37", apenas de forma simbólica, pois não há campo específico para a proposta a seguir, que do item 153.701) "153.701 Disposições transitórias

- (i) O disposto nos parágrafos 153.325(a)(8)(iii) e 153.325(a)(8)(iv) passa a ser exigível a partir de xx de xx de 202x. (6 meses após a vigência)
- (j) O disposto nos parágrafos 153.325(b)(3) e 153.325(e) passa a ser exigível a partir de xx de xx de 202x. (12 meses após a vigência)
- (k) O disposto nos parágrafos 153.37(d)(10) e 153.37(e)(10) passa a ser exigível a partir de xx de xx de 202x. (24 meses após a vigência)"

Justificativa:

Se faz necessária a estipulação de prazo vigência razoável que possibilite aos regulados a adequada implementação das novas obrigações . Bem como que seja previsto um período de transição para ajustes finais, à luz do art. 23 da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB - Decreto-Lei nº 4.657/1942).

CONTRIBUIÇÃO N° 31755

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37 (d)(10)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

"153.37(d)(10) e 153.37(e)(10) – treinamento para remoção de aeronaves inoperantes

Classe I - Não exigido.

Classe II - Não exigido.

Classe III - Obrigatório.

Classe IV - Obrigatório.

Um único Gestor de Crise poderá ter sob sua responsabilidade dois ou mais aeródromos, contanto que sejam administrados pelo mesmo operador aeroportuário."

Justificativa:

Visa facilitar a gestão do tema.

CONTRIBUIÇÃO N° 31756	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (d) Tipos de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: "153.325(d) e 153.325(d)(1) – exercícios simulados de remoção de aeronaves inoperantes e de retomada operacional Classe I - Não exigido. Classe II - Não exigido. Classe III - 1 exercício prático a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses. Classe IV - 1 exercício prático a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses."	
Justificativa:	
"A proposta consiste em um simulado nacional, contendo os operadores aeroportuários de aeroportos Classe III e IV, além dos demais que tenham interesse em participar, dos operadores aéreos, do CENIPA / SERIPA e da Agência Nacional de Aviação Civil. A proposta consiste de 4 dias, sendo: 1º dia: Workshop com consultores e/ou empresas e/ou órgãos especializado na remoção de aeronaves. 2º dia: Briefing e aplicação de um tabletop. 3º dia: Treinamento prático. 4º dia: Lições Aprendidas, consolidado e encerramento."	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31757

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (e)

Tipo de Contribuição: Inclusão

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Criar uma IS com o modelo de acordo operacional proposto a fim de facilitar a assinatura deste por novos operadores aéreos que venham ao mercado brasileiro, considerando ter força de aplicação normativa.

Justificativa:

Criar uma IS com o modelo de acordo operacional proposto a fim de facilitar a assinatura deste por novos operadores aéreos que venham ao mercado brasileiro, considerando ter força de aplicação normativa.

CONTRIBUIÇÃO N° 31758

Identificação

Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A.

Categoria: Operador de aeródromo

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice B - 153.325

Tipo de Contribuição: Inclusão

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

"Infração: Deixar o explorador da aeronave de cumprir com a responsabilidade primária de iniciar e conduzir ativamente as ações de remoção de aeronave inoperante de forma eficaz e diligente, ou de apresentar plano viável, ou de demonstrar progresso efetivo, resultando em prolongamento injustificado da interdição da área ou impacto significativo nas operações.

Penalidade: Multa (a ser classificada como Leve, Grave ou Gravíssima pela ANAC, com valor correspondente).

As penalidades também devem constar nos RBAC 91, 121 e 135."

Justificativa:

"Se faz necessária a previsão de penalidades para o operador aéreo, mormente nos casos de inação ou ineficiência, à luz do previsto no Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986), em seu artigo 88-Q, estabelece que o dever de remoção de aeronave acidentada é do explorador da aeronave.

As penalidades também devem constar nos RBAC 91, 121 e 135."

CONTRIBUIÇÃO N° 31759**Identificação****Autor da Contribuição:** Concessionária Do Bloco Sul S.A.**Categoria:** Operador de aeródromo**Instituição:** -**Documento:** RBAC 153 - Emenda 09**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 153 - Apêndice A - 153.37**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento**Arquivo anexo:** Não**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(Tipo de Contribuição inserido como "Apêndice A - 153.37", apenas de forma simbólica, pois não há campo específico para a proposta a seguir)

"É necessário que o arcabouço regulatório estabeleça a obrigação a todos os exploradores de aeronaves, e não apenas os operadores regulares (abrangidos no RBAC 121), em garantir condições para remoção de aeronave sob sua responsabilidade. Diversos itens da norma estão voltados apenas para os maiores operadores (simulados, acordo operacional, dentre outros), quando a realidade mostra que ocorrências com aeronaves podem ocorrer com todos os tipos de aeronaves, incluindo aviação geral, e que os impactos à operação aérea pode ser decorrente de qualquer tipo de ocorrência.

Para que se atinja o objetivo da norma, que é a garantia de retomada operacional rápida, eficaz e segura, se faz necessário que todos os agentes envolvidos sejam regulados, caso contrário, a norma atingirá apenas parcialmente o seu objetivo.

Todo explorador da aeronave deve garantir condições para execução das ações de remoção, tais como equipamento, conhecimento técnico e equipe, mantidos por si ou meio de terceiro contratado. O operador da aeronave deve declarar que possui condições e infraestrutura para cumprir com o seu dever de remoção."

Justificativa:

"É necessário que o arcabouço regulatório estabeleça a obrigação a todos os exploradores de aeronaves, e não apenas os operadores regulares (abrangidos no RBAC 121), em garantir condições para remoção de aeronave sob sua responsabilidade. Diversos itens da norma estão voltados apenas para os maiores operadores (simulados, acordo operacional, dentre outros), quando a realidade mostra que ocorrências com aeronaves podem ocorrer com todos os tipos de aeronaves, incluindo aviação geral, e que os impactos à operação aérea pode ser decorrente de qualquer tipo de ocorrência.

Para que se atinja o objetivo da norma, que é a garantia de retomada operacional rápida, eficaz e segura, se faz necessário que todos os agentes envolvidos sejam regulados, caso contrário, a norma atingirá apenas parcialmente o seu objetivo.

Todo explorador da aeronave deve garantir condições para execução das ações de remoção, tais como equipamento, conhecimento técnico e equipe, mantidos por si ou meio de terceiro contratado. O operador da aeronave deve declarar que possui condições e infraestrutura para cumprir com o seu dever de remoção."

CONTRIBUIÇÃO Nº 31760**Identificação****Autor da Contribuição:** Concessionária Do Bloco Sul S.A.**Categoria:** Operador de aeródromo**Instituição:** -**Documento:** RBAC 153 - Emenda 09**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 153 - Apêndice A - 153.37**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento**Arquivo anexo:** Não**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(Tipo de Contribuição inserido como "Apêndice A - 153.37", apenas de forma simbólica, pois não há campo específico para a proposta a seguir, que trata do art. 2º da minuta de Resolução)

"A norma resguarda o operador de aeródromo desde que atue conforme o PRAI e acordo operacional. Contudo, seria importante que a ANAC estabelecesse o conteúdo mínimo do Acordo Operacional que obrigatoriamente deverá ser seguido pelos Operadores Aéreos e Operadores Aeroportuários, com possibilidade de serem incorporados outros dispositivos em comum acordo entre as partes.

Sem essa coercitividade, a discussão para formalização dos acordos poderá se estender de maneira desarrazoada.

Assim, caso as partes não cheguem em consenso acerca dos demais termos do Acordo, obrigatoriamente deverá ser assinado o documento com os requisitos mínimos estabelecidos pela ANAC. Dentre eles, deve haver a disposição de que o operador aeroportuário não responderá civilmente, exceto por dolo ou culpa grave, para garantir conformidade com o Código Civil (arts. 186 e 927)."

Justificativa:

"A norma resguarda o operador de aeródromo desde que atue conforme o PRAI e acordo operacional. Contudo, seria importante que a ANAC estabelecesse o conteúdo mínimo do Acordo Operacional que obrigatoriamente deverá ser seguido pelos Operadores Aéreos e Operadores Aeroportuários, com possibilidade de serem incorporados outros dispositivos em comum acordo entre as partes.

Sem essa coercitividade, a discussão para formalização dos acordos poderá se estender de maneira desarrazoada.

Assim, caso as partes não cheguem em consenso acerca dos demais termos do Acordo, obrigatoriamente deverá ser assinado o documento com os requisitos mínimos estabelecidos pela ANAC. Dentre eles, deve haver a disposição de que o operador aeroportuário não responderá civilmente, exceto por dolo ou culpa grave, para garantir conformidade com o Código Civil (arts. 186 e 927)."

CONTRIBUIÇÃO N° 31761	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Bloco Sul S.A.	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice B - 153.325
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecimentos	
Justificativa: "O valor das multas para descumprimento dos simulados e acordos operacionais (R\$ 5.250 a R\$ 10.500) pode ser proporcionalmente alto quando aplicados os multiplicadores (2, 5 e 6). Recomenda-se que os valores das sanções sejam ajustados considerando inclusive a priorização de aplicação de pena de advertência e prazos para adequação antes da aplicação da penalidade de multa. Ainda, deve-se considerar o dolo ou culpa grave como elemento subjetivo do tipo para ensejar a aplicação da sanção administrativa. Isto porque, um simulado envolve diversos agentes e atores, além de organização e agenda. No mais, inevitavelmente está sujeito à ocorrência de fatos externos (caso fortuito e/ou força maior) que podem inviabilizar a realização do simulado. Por exemplo, caso ocorra uma emergência aeronáutica em datas próximas ao simulado, os agentes envolvidos na referida emergência terão dificuldades em comparecer ao simulado, o que poderá ensejar seu cancelamento, suspensão e/ou adiamento para recomposição de agenda. Assim, a priorização da aplicação da penalidade de advertência, aliado à análise do dolo ou culpa grave da concessionária em caso de descumprimento se alinha ao princípio da razoabilidade e à função pedagógica da sanção administrativa."	

CONTRIBUIÇÃO N° 31762	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Outros Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37 (d)(10) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas (d)(10) Treinamento para Gerenciamento de remoção de aeronaves inoperantes. (e)(10) Treinamento para Gerenciamento de remoção de aeronaves inoperante deve ser direcionado aos Gestores de Crise que estejam diretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes, devendo observar carga horária mínima, conteúdo programático padronizado e periodicidade de reciclagem, conforme Instrução Suplementar a ser publicada pela ANAC.</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>A justificativa da ANAC é que foi identificada a necessidade de melhoria no treinamento de profissionais relacionados à remoção de aeronaves, contudo, conforme o artigo 88-Q do Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986), a atividade de remoção de aeronaves é obrigação primária do operador da aeronave, de modo que é incompatível com a natureza da obrigação impor ao operador do aeródromo responsabilidade pelo treinamento de uma ação sob responsabilidade de terceiros (explorador da aeronave), como é o caso da remoção de aeronaves, que conta com ações do próprio explorador da aeronave, da equipe técnica/de manutenção do explorador da aeronave e de eventuais contratados pelo explorador da aeronave.</p> <p>Em caso de treinamento a ser ministrado pelo operador do aeródromo, deve estar claro que se trata de treinamento para gerenciamento das ações em momento de crise, ou seja, a coordenação das ações entre operador da aeronave e explorador do aeródromo, com o intuito de garantir a segurança na área operacional especificamente.</p> <p>Tal fato se torna ainda mais claro ao se observar o item 153.37 (c), que prevê que o operador de aeródromo é responsável por garantir treinamentos que tenham como objetivo claro:</p> <p>(1) a adequação das atividades desenvolvidas às características específicas do aeródromo (físicas e operacionais); e (2) a segurança operacional das atividades desenvolvidas na área operacional.</p> <p>Ou seja, não está abrangido no rol da norma a previsão de treinamento para atividades de remoção de aeronaves ou atividades técnica sob responsabilidade de terceiros. Ha que se levar em conta, ainda, o custo individual de treinamento em empresas especializadas, que pode ultrapassar R\$50.000,00 por participante. A proposta deve ser voltada para treinar apenas do(s) Coordenador(es) da Remoção. A enfase do curso deve ser na Gestão da Crise, e não na remoção propriamente dita, vide que a execução será feita por terceiro (Subject Matter Expert - Especialista). Assim, a recomendação de um curso de gerenciamento proporcionará o conhecimento necessário para conduzir a crise de maneira eficaz na obtenção de recursos, tarefas e alinhamentos com o Operador afetado e a própria empresa contratada.</p> <p>Adicionalmente, para garantir isonomia entre operadores, previsibilidade de custos e efetividade do treinamento, é necessário padronizar os critérios mínimos do curso, evitando interpretações divergentes que gerem insegurança jurídica ou excessos onerosos.</p> <p>Por fim, e igualmente relevante, a implementação de treinamentos traz custos para o operador aeroportuário, devendo haver reequilíbrio do contrato de concessão.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31763	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Outros Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iii) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(8)(iii) definição do prazo máximo de referência para início e conclusão da remoção da aeronave inoperante pelo seu explorador, o qual tem a responsabilidade primária de iniciar e conduzir ativamente as ações de remoção de forma eficaz, diligente e tempestiva, prazo este que pode variar de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo e a complexidade da situação;</p>	
<p>Justificativa: O Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986) em seu artigo 88-Q estabelece que o dever de remoção de aeronave acidentada é do explorador da aeronave. Assim, se faz essencial que a ANAC estabeleça regras e medidas diretamente para o explorador da aeronave, para que este assegure condições de remoção com segurança e eficiência e que a norma o obrigue a ter dever de ação. Ao se estabelecer obrigação somente ao operador do aeródromo, corre-se o grave risco de transferência de responsabilidades, na medida em que o operador de aérodromo passa a ser o responsável por garantir, além do treinamento (conforme previsto no item anterior), também o tempo de ação de uma atividade sob responsabilidade de terceiro. A remoção deve ser garantida pelo explorador da aeronave, que deverá manter procedimentos, equipamentos, capacidade de atuação e proficiência, incluindo o tempo de atuação para remoção de aeronaves, obrigações estas a serem mantidas perante a Agência. A ação dos operadores de aeródromos tem o intuito de garantir a operacionalidade do aeroporto, mas não substitui ou se confunde com as obrigações do explorador da aeronave. A definição de prazo para remoção de aeronaves deve ser estabelecida observando-se diversos fatores, como tipo de aeronave, complexidade da ocorrência, localização do aeroporto, infraestrutura existente para remoção, classe do aeroporto, cenário operacional, dentre outros fatores. os quais podem estar diretamente relacionados à capacidade de atuação do explorador da aeronave, que é quem detém a obrigação de remoção. A norma exige que o operador de aeródromo defina prazo máximo para remoção, mas não estabelece diretrizes objetivas ou critérios técnicos mínimos. A ausência de critérios técnicos padronizados pode gerar disputas entre operador de aeródromo e operadores aéreos. Ainda, há de se esclarecer que incidentes envolvendo aeronaves são singulares, dificilmente uma situação será semelhante à outra, eis que existem vários tipos de aeronaves, situações de crise, equipamentos necessários, etc. Assim, solicita-se que a norma forneça diretrizes técnicas para o cálculo do prazo máximo de remoção, levando em conta a classe do aeródromo, capacidade local, disponibilidade de equipamentos, tipos de aeronaves que operam no sítio etc. A definição de critérios referenciais (ex. tempo mínimo para mobilização de equipamentos e/ou recovery kits, etc) fortaleceria a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, conforme princípios do art. 2º da Lei nº 13.874/2019 e o art. 88-Q do Código Brasileiro de Aeronáutica. Para que tal obrigação seja imputada ao operador do aeródromo, é essencial que haja ajustes na redação, a fim de se prever dos diferentes cenários possível e capacidade de atuação. Por fim, e igualmente relevante, a necessidade de aquisição de equipamentos para remoção de aeronaves traz custos para o operador aeroportuário, devendo haver reequilíbrio do contrato de concessão.</p>	

CONTRIBUIÇÃO N° 31764	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Outros Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(iv) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>(a)(8)(iv) o operador de aeródromo poderá proceder com a remoção da aeronave inoperante, devendo ser resarcido pelo explorador da aeronave por todas as despesas de remoção, nos seguintes casos:</p> <p>(A) Quando, esgotado o prazo máximo definido no PRAI, e a aeronave não tiver sido removida por omissão, inércia ou pela adoção de ações ineficazes e insuficientes por parte do explorador da aeronave; ou</p> <p>(B) Quando, mesmo antes do término do prazo estabelecido no PRAI, for constatado pelo operador de aeródromo, que o explorador da aeronave não possui condições de efetuar a remoção de forma eficaz e tempestiva, conforme evidenciado por, mas não limitado a:</p> <p>(B) (i) ausência de plano de ação viável apresentado em tempo hábil;</p> <p>(B) (ii) não mobilização de recursos técnicos e logísticos adequados (como equipe especializada ou recovery kit);</p> <p>(B) (iii) ausência de respostas ou retorno às comunicações e solicitações do operador de aeródromo;</p> <p>(B) (iv) adoção de medidas inadequadas ou ineficazes que comprometam a retomada das operações aeroportuárias;</p> <p>(B) (v) manifestação de incapacidade técnica ou logística por parte do explorador da aeronave; ou</p> <p>(C) (vi) outra forma documentada que os comprove.</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>O Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986), em seu artigo 88-Q, estabelece que o dever de remoção de aeronave acidentada é do explorador da aeronave. Assim, é necessário que a norma estabeleça medidas coercitivas para o cumprimento da obrigação pelo real responsável (ou seja, explorador da aeronave), como a previsão de penalidade ao explorador da aeronave em caso de inércia ou incapacidade de atuação dentro do tempo previsto.</p> <p>Ao se estabelecer unicamente que a inércia do explorador da aeronave acarretará o dever de remoção pelo operador do aeródromo, a norma apenas transfere a responsabilidade do agente primário para um terceiro, sem que haja maiores consequências pelo descumprimento da obrigação.</p> <p>Neste caso, o operador do aeródromo passa a ser obrigado a agir no lugar do responsável primário, devendo garantir a remoção da aeronave de terceiro de forma eficaz, podendo, inclusive, ser penalizado em caso de descumprimento.</p> <p>Relevante também que a norma estabeleça ao operador do aeródromo a possibilidade de remover a aeronave, mas não a obrigação. Ou seja, deve haver o direito de agir do operador aeroportuário, para que este possa atuar e garantir a retomada operacional do aeroporto quando o explorador da aeronave não o faça, mas não é possível impor tal dever na totalidade dos eventos, sob pena de transferência da responsabilidade.</p> <p>Tal ocorre, pois, a remoção de aeronave é atividade complexa, que requer conhecimento técnico, infraestrutura e equipe capacitada. Não existem empresas especializadas na remoção de aeronaves ou garantia de atuação em todo o território nacional, apenas os maiores aeroportos dispõem de técnica e equipamentos necessários para remover aeronaves de categoria CHARLIE, bem como a aquisição e manutenção dos equipamentos e equipes treinadas onera excessivamente os aeroportos. Assim, exigir que operadores aeroportuários removam as aeronaves em qualquer situação, ainda que este identifique não ser possível agir com maior eficiência do que o explorador da aeronave ou segurança, não condiz com a realidade brasileira e se mostra obrigação inócuia.</p>	

Apenas nos casos em que o operador aeroportuário identifique a capacidade de agir com eficiência e segurança é que este deverá ter garantido o direito de atuar na remoção. A imposição do "dever" de remoção da aeronave pelo operador aeroportuário, mesmo em situação em que este identifique que não possui segurança em agir sem causar danos à aeronave, acarreta responsabilidades as quais operador aeroportuário não tem o dever de suportar. A responsabilidade civil por danos causados a terceiros é matéria do direito civil e não pode ser afastada por norma da ANAC, que não possui competência para dispor sobre o tema ou limitar o direito de indenização de terceiros. Por certo, em caso de dano à aeronave, o operador aeroportuário poderá ser instado a indenizar o operador aéreo, sem que o presente RBAC possa afastar tal direito.

Há também a questão do seguro das Concessionárias que, diante do risco decorrente da responsabilidade civil, poderá ser excessivamente onerado.

Assim, apenas em casos em que o operador aeroportuário identifique a possibilidade de agir com segurança é que este poderá ter o direito de atuar, garantindo a retomada operacional do aeroporto.

Além disso, dentro do cenário de atuação do operador aeroportuário, é necessário prever que outras situações em que este poderá agir para remover a aeronave, além da proposta de não remoção dentro do prazo estipulado. Assim, caso o explorador da aeronave demonstre que não possui condições de remover de forma eficaz e dentro do prazo, o operador poderá intervir a passar a agir, antecipando as ações e garantindo uma retomada operacional. Não se justifica a manutenção da espera por um período de 10 a 15 horas após a liberação do CENIPA, tendo em vista o conhecimento prévio, desde as primeiras horas, de que o Operador Aéreo não procederá com a remoção da aeronave ou esteja agindo de forma protelatória.

Outro ponto relevante, a subjetividade da redação pode gerar questionamentos judiciais e dificultar o ressarcimento. Sugerimos que os conceitos, como de 'ações insuficientes e tardias', sejam melhor definidos ou exemplificados na norma ou em IS complementar, com parâmetros objetivos como: ausência de mobilização de equipamentos em X horas após o evento, não apresentação de plano de ação, etc. Devendo, ainda, ser esclarecido na norma o procedimento para comprovação da tentativa de cobrança e posterior execução do ressarcimento ao operador de aeródromo.

CONTRIBUIÇÃO N° 31765	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(v)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(8)(v) Adicionalmente ao disposto no item (iv) e sem prejuízo da responsabilidade primária do explorador da aeronave definida no item (iii), caso este, durante o processo e antes de esgotado o prazo máximo, não apresente um plano de ação viável em tempo hábil, não evidencie progresso efetivo e contínuo nas ações de remoção, ou demonstre incapacidade manifesta de executá-la, configurando inação ou execução inadequada que prolongue injustificadamente a interdição da área ou o impacto nas operações aéreas, conforme avaliação do operador de aeródromo, este poderá proceder com a remoção, mediante notificação prévia ao explorador da aeronave e devendo ser resarcido por este por todas as despesas diretas e indiretas incorridas;	
Justificativa: Não se justifica a manutenção da espera por um período de 10 a 15 horas após a liberação do CENIPA, tendo em vista o conhecimento prévio, desde as primeiras horas, de que o Operador Aéreo não procederá com a remoção da aeronave e está agindo de forma protelatória.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31766	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (a)(8)(v)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(8)(vi) a relação dos equipamentos disponíveis no aeródromo ou em suas adjacências para remoção de aeronaves, sua localização, a empresa detentora, a capacidade dos equipamentos e os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora;	
Justificativa: Adequação de incisos.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31767

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325
(a)(8)(vi)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(a)(8)(vii) a relação das empresas aéreas que operam no aeródromo e das demais empresas que prestam serviços de rampa no aeródromo, com os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora; e

Justificativa:

Adequação de incisos.

CONTRIBUIÇÃO N° 31768

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325
(a)(8)(vii)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(a)(8)(viii) a indicação da empresa detentora do conjunto de remoção para aeronaves de grande porte, com os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora.

Justificativa:

Adequação de incisos.

CONTRIBUIÇÃO Nº 31769

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325
(b)(3)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

(b)(3) o prazo de referência máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para removê-la, o qual poderá ser alterado nos casos em que o operador aeroportuário identifique que plano de ação apresentado pelo operador aéreo é eficiente para a situação e que é necessário alteração do tempo previamente estabelecido.

Justificativa:

Por vezes, o prazo máximo de referência pode ter sido ultrapassado, mas o operador aéreo está atuando de forma efetiva, de modo que deve prevalecer a continuidade das ações em curso, visando a finalização adequada da ação de remoção.

CONTRIBUIÇÃO N° 31770	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Outros Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (d) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>(d) O operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, para a remoção de aeronaves inoperantes e a retomada operacional, com periodicidade mínima de 24 meses para exercícios práticos e de 12 meses para exercícios de mesa, exceto se a ANAC exigir maior frequência com base em histórico de eventos ou criticidade operacional</p> <p>(1) O exercício deve contar com pelo menos a participação direta de pelo menos 1 (um) operador aéreo que opere regularmente no aeródromo.</p> <p>(2) O exercício simulado referido no item (d) poderá ser realizado de forma conjunta por dois ou mais operadores de aeródromo, cumprindo-se a exigência para cada um dos participantes.</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>Primeiramente, acreditamos que a atual periodicidade é excessiva e pode comprometer a operação regular e gerar despesas desproporcionais. A redação sugerida permite balancear efetividade e proporcionalidade, alinhando-se a boas práticas de gestão baseada em risco. Dessa forma, a frequência será baseada na criticidade operacional e histórico de incidentes locais, permitindo modulação conforme o nível de risco.</p> <p>Outro ponto, não menos importante, destacamos que é essencial que a norma que regula o operador aéreo estabeleça a obrigatoriedade de participação dos operadores aéreos. Os operadores de aeródromo não podem ser obrigados a ministrar curso, inclusive com penalidade prevista, sem que haja igual obrigação dos operadores aéreos, que são parte fundamental e primária na atividade de remoção.</p> <p>Além disso, uma dificuldade na participação ativa dos elementos que compõe a estrutura de resposta em exercícios desta natureza e aumentar a frequência levará a uma banalização na aferição deste objeto. A proposta de um grande simulado consiste numa ação complementar ao Curso de Gerenciamento de Remoção de Aeronaves com uma visão prática que consistirá em um trabalho conjunto que envolverá todos os principais operadores aeroportuários e aéreos em buscar soluções únicas e resultados com ações que serão aplicados em todos sistema de aviação civil. A vantagem comparado a vários exercícios em diferentes operadores que a equipe com tomada de decisão e aplicação das metodologias técnicas treinarão juntos e facilitará para abordagem de qualquer evento crítico com os principais operadores brasileiros. A ANAC poderá sortear ou delegar o aeroporto anfitrião para receber o treinamento bianual. Essa medida, além de factível, se mostra eficaz e econômica.</p> <p>Ainda, para que se atinja o objetivo da norma, qual seja, garantir remoção rápida, segura e eficaz, se faz essencial que a ANAC estabeleça, em norma própria voltada aos operadores aéreos, obrigação ao operador da aeronave em garantir conhecimento técnico e proficiência da sua equipe e das equipes de terceiros relacionadas à ação de remoção de aeronave. A obrigação de realização de simulados, treinamentos e demais ações de remoção de aeronave, por parte do operador aeroportuário, se mostra inócuia se não houver a obrigação do operador da aeronave em garantir o cumprimento da sua obrigação primária de remoção, por meio de infraestrutura, conhecimento técnico, proficiência e treinamento de equipes.</p>	

CONTRIBUIÇÃO N° 31771	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Outros Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 09 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (e) Tipos de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (e) O operador de aeródromo deve estabelecer acordo(s) operacional(is) com, pelo menos, os operadores aéreos que atuam no aeródromo processando voos domésticos ou internacionais, regulares e com mais de 19 assentos, contendo, no mínimo, o seguinte conteúdo: (1) os procedimentos para remoção; (2) meios e equipamentos disponíveis; (3) logística para disponibilização de equipamentos externos; (4) declaração do operador aéreo de que dispõe de equipe(s) treinada(s), procedimentos, equipamentos e capacidade de atuação para a remoção de aeronaves inoperantes, contemplando os tipos de aeronaves que opera no aeródromo; (5) comprovação do operador aéreo de que a infraestrutura e capacidade para remoção de aeronaves foi declarada perante a ANAC; (6) declaração do operador aéreo de que está com seu plano de remoção compatível com o PRAI; (7) ações que serão tomadas nos principais cenários de remoção identificados; (7) prazo definido em 153.325(a)(8)(iii) e os demais prazos para a remoção de aeronaves inoperantes; e (9) contatos dos responsáveis do operador aéreo para o acionamento a qualquer hora.; e (10) a definição das responsabilidades financeiras do operador aéreo por custos adicionais, danos diretos e indiretos, e eventuais lucros cessantes comprovados, sofridos pelo operador de aeródromo ou terceiros afetados, que sejam diretamente atribuíveis à inércia, negligência, ou falha do operador aéreo em cumprir suas obrigações de remoção da aeronave inoperante conforme estabelecido no PRAI e neste acordo operacional.	
Justificativa: Sugerimos que o acordo operacional conste como recomendável para o RBAC 135. Ao se estabelecer obrigação de que o operador do aeródromo deve firmar acordo operacional com o operador aéreo, corre-se o grave risco de transferência de responsabilidades e discrepância de tratamentos entre regulados. Para tanto, é necessário que o operador aéreo também esteja obrigado, por meio de previsão no RBAC 121 (operador aéreo regular), a firmar acordo com o operador aeroportuário, uma vez que não se trata de termo de adesão, devendo referido instrumento ser acordado entre as partes. Impor a obrigação do operador aeroportuário em firmar acordo com terceiro, sem que este terceiro também esteja obrigado, pode resultar em risco de a norma penalizar o operador aeroportuário caso as partes não cheguem a um acordo ou caso o operador aéreo se recuse a firmar instrumento. A proposta de norma traz obrigações que são inerentes do operador aéreo e que devem ser garantidas perante a ANAC, tais como o dever de declaração de que o operador aéreo dispõe de equipe treinada para remoção de aeronave, prevista no item (4) da proposta. Mais do que declarar para o operador de aeródromo, o explorador da aeronave deve demonstrar para a Agência Reguladora que possui condições para tanto, devendo, assim, tal obrigação constar em norma específica. Além disso, não se trata apenas de equipe treinamento, pois, para garantia de remoção de aeronave de forma eficaz e segura, o explorador da aeronave deve manter procedimentos, infraestrutura, equipamentos, capacidade de atuação e proficiência nas remoções de aeronaves, diretamente ou por meio de terceiros. Para melhor regulação do tema, sugerimos que a ANAC também exija o cumprimento de tais obrigações diretamente do operador da aeronave, que é o responsável primário.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31772	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.37
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 153.701 Disposições transitórias (i) O disposto nos parágrafos 153.325(a)(8)(iii) e 153.325(a)(8)(iv) passa a ser exigível a partir de xx de xx de 202x. (6 meses após a vigência) (j) O disposto nos parágrafos 153.325(b)(3) e 153.325(e) passa a ser exigível a partir de xx de xx de 202x. (12 meses após a vigência) (k) O disposto nos parágrafos 153.37(d)(10) e 153.37(e)(10) passa a ser exigível a partir de xx de xx de 202x. (24 meses após a vigência)	
Justificativa: Se faz necessária a estipulação de prazo vigência razoável que possibilite aos regulados a adequada implementação das novas obrigações . Bem como que seja previsto um período de transição para ajustes finais, à luz do art. 23 da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB - Decreto-Lei nº 4.657/1942).	

CONTRIBUIÇÃO N° 31773

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.37 (d)(10)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

153.37(d)(10) e 153.37(e)(10) – treinamento para remoção de aeronaves inoperantes

Classe I - Não exigido.

Classe II - Não exigido.

Classe III - Obrigatório.

Classe IV - Obrigatório.

Um único Gestor de Crise poderá ter sob sua responsabilidade dois ou mais aeródromos, contanto que sejam administrados pelo mesmo operador aeroportuário.

Justificativa:

Exposta no contexto da contribuição e reforçada via Carta nº 017/2025/ABR.

CONTRIBUIÇÃO N° 31774

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (d)

Tipo de Contribuição: Alteração

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

153.325(d) e 153.325(d)(1) – exercícios simulados de remoção de aeronaves inoperantes e de retomada operacional

Classe I - Não exigido.

Classe II - Não exigido.

Classe III - 1 exercício prático a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Classe IV - 1 exercício prático a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Justificativa:

A proposta consiste em um simulado nacional, contendo os operadores aeroportuários de aeroportos Classe III e IV, além dos demais que tenham interesse em participar, dos operadores aéreos, do CENIPA / SERIPA e da Agência Nacional de Aviação Civil. A proposta consiste de 4 dias, sendo:

1º dia: Workshop com consultores e/ou empresas e/ou orgãos especializado na remoção de aeronaves.

2º dia: Briefing e aplicação de um tabletop.

3º dia: Treinamento prático.

4º dia: Lições Aprendidas, consolidado e encerramento.

CONTRIBUIÇÃO N° 31775

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.325 (e)

Tipo de Contribuição: Outros

Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugestão

Justificativa:

Criar uma IS com o modelo de acordo operacional proposto a fim de facilitar a assinatura deste por novos operadores aéreos que venham ao mercado brasileiro, considerando ter força de aplicação normativa.

CONTRIBUIÇÃO N° 31776	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice B - 153.325
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Infração: Deixar o explorador da aeronave de cumprir com a responsabilidade primária de iniciar e conduzir ativamente as ações de remoção de aeronave inoperante de forma eficaz e diligente, ou de apresentar plano viável, ou de demonstrar progresso efetivo, resultando em prolongamento injustificado da interdição da área ou impacto significativo nas operações.</p> <p>Penalidade: Multa (a ser classificada como Leve, Grave ou Gravíssima pela ANAC, com valor correspondente).</p> <p>As penalidades também devem constar nos RBAC 91, 121 e 135.</p>	
Justificativa:	
<p>Se faz necessária a previsão de penalidades para o operador aéreo, mormente nos casos de inação ou ineficiência, à luz do previsto no Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565/1986), em seu artigo 88-Q, estabelece que o dever de remoção de aeronave acidentada é do explorador da aeronave.</p> <p>As penalidades também devem constar nos RBAC 91, 121 e 135.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31777	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.325
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecimentos	
Justificativa: É necessário que o arcabouço regulatório estabeleça a obrigação a todos os exploradores de aeronaves, e não apenas o operadores regulares (abrangidos no RBAC 121), em garantir condições para remoção de aeronave sob sua responsabilidade. Diversos itens da norma estão voltados apenas para os maiores operadores (simulados, acordo operacional, dentre outros), quando a realidade mostra que ocorrências com aeronaves podem ocorrer com todos os tipos de aeronaves, incluindo aviação geral, e que os impactos à operação aérea pode ser decorrente de qualquer tipo de ocorrência. Para que se atinja o objetivo da norma, que é a garantia de retomada operacional rápida, eficaz e segura, se faz necessário que todos os agentes envolvidos sejam regulados, caso contrário, a norma atingirá apenas parcialmente o seu objetivo. Todo explorador da aeronave deve garantir condições para execução das ações de remoção, tais como equipamento, conhecimento técnico e equipe, mantidos por si ou meio de terceiro contratado. O operador da aeronave deve declarar que possui condições e infraestrutura para cumprir com o seu dever de remoção.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31778**Identificação****Autor da Contribuição:** ABR - Aeroportos Do Brasil**Categoria:** Outros**Instituição:** -**Documento:** RBAC 153 - Emenda 09**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** RBAC 153 - Apêndice A - 153.325**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento**Arquivo anexo:** Não**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Minuta da Resolução.

Art. 2º O operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido.

Justificativa:

A norma resguarda o operador de aeródromo desde que atue conforme o PRAI e acordo operacional. Contudo, seria importante que a ANAC estabelecesse o conteúdo mínimo do Acordo Operacional que obrigatoriamente deverá ser seguido pelos Operadores Aéreos e Operadores Aeroportuários, com possibilidade de serem incorporados outros dispositivos em comum acordo entre as partes.

Sem essa coercitividade, a discussão para formalização dos acordos poderá se estender de maneira desarrazoada.

Assim, caso as partes não cheguem em consenso acerca dos demais termos do Acordo, obrigatoriamente deverá ser assinado o documento com os requisitos mínimos estabelecidos pela ANAC. Dentre eles, deve haver a disposição de que o operador aeroportuário não responderá civilmente, exceto por dolo ou culpa grave, para garantir conformidade com o Código Civil (arts. 186 e 927).

CONTRIBUIÇÃO N° 31779	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria: Outros	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice B - 153.325
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecimentos.	
Justificativa: O valor das multas para descumprimento dos simulados e acordos operacionais (R\$ 5.250 a R\$ 10.500) pode ser proporcionalmente alto quando aplicados os multiplicadores (2, 5 e 6). Recomenda-se que os valores das sanções sejam ajustados considerando inclusive a priorização de aplicação de pena de advertência e prazos para adequação antes da aplicação da penalidade de multa. Ainda, deve-se considerar o dolo ou culpa grave como elemento subjetivo do tipo para ensejar a aplicação da sanção administrativa. Isto porque, um simulado envolve diversos agentes e atores, além de organização e agenda. No mais, inevitavelmente está sujeito à ocorrência de fatos externos (caso fortuito e/ou força maior) que podem inviabilizar a realização do simulado. Por exemplo, caso ocorra uma emergência aeronáutica em datas próximas ao simulado, os agentes envolvidos na referida emergência terão dificuldades em comparecer ao simulado, o que poderá ensejar seu cancelamento, suspensão e/ou adiamento para recomposição de agenda. Assim, a priorização da aplicação da penalidade de advertência, aliado à análise do dolo ou culpa grave da concessionária em caso de descumprimento se alinha ao princípio da razoabilidade e à função pedagógica da sanção administrativa.	

CONTRIBUIÇÃO N° 31780

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.325

Tipo de Contribuição: Outros

Arquivo anexo: Sim. SEI nº11483231

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Planilha em Excel com consolidado de contribuições anexa.

Justificativa:

Planilha em Excel com consolidado de contribuições anexa.

CONTRIBUIÇÃO N° 31781

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.325

Tipo de Contribuição: Outros

Arquivo anexo: Sim. SEI nº11466851

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Minuta de Proposta de Acordo Operacional - Retomada Operacional - ABR - final, anexa.

Justificativa:

Minuta de Proposta de Acordo Operacional - Retomada Operacional - ABR - final, anexa.

CONTRIBUIÇÃO N° 31782

Identificação

Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil

Categoria: Outros

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.325

Tipo de Contribuição: Outros

Arquivo anexo: Sim. SEI nº11483243

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Carta 017_2025 - ANAC - CP 05 2025 anexa.

Justificativa:

Carta 017_2025 - ANAC - CP 05 2025 anexa.

CONTRIBUIÇÃO Nº 927938	
Identificação	
Autor da Contribuição: Arthur Bacelar De Souza	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria:	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - Apêndice A - 153.15(b)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração e Inclusão Arquivo anexo: Sim. SEI nº11483362
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Apêndice A - Alteração - 153.15(b) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a). Anexo. Apêndice B - Inclusão - 153.15 (c) - (c) "O operador de aeródromo detentor de certificado operacional de acordo com o RBAC nº 139, ou que tenha dado início ao processo de certificação, deve..." - Justificativa: Quando o Operador protocolizar o pedido de certificação deverá produzir um MOPS para padronizar seus procedimentos e facilitar a Fiscalização.</p>	
Justificativa: Contribuir para o fortalecimento do SGSO como responsável por assessorar diretamente o gestor do aeródromo e fortalecer a segurança operacional, além de dedicação à execução de tarefas relativas ao Sistema e propiciar imparcialidade com a execução de outros processos como Operações, REA ou Manutenção, preservando o princípio da segregação de funções (quem executa, não supervisiona)	

CONTRIBUIÇÃO N° 928681

Identificação

Autor da Contribuição: Nilo Sergio Machado De Azevedo

Categoria:

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 153.325 Plano de emergência em aeródromo (PLEM) e Manual de Remoção de Aeronave

Tipo de Contribuição:

Arquivo anexo: Sim. SEI nº11483362

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Seguem em anexo os itens de contribuição e solicitações de esclarecimento da ABEAR. Ao final, foram destacados alguns aspectos do Manual de Remoção de Aeronaves.

Justificativa:

-

CONTRIBUIÇÃO N° 928858

Identificação

Autor da Contribuição: Mariana Silveira De Menezes

Categoria:

Instituição: -

Documento: RBAC 153 - Emenda 09

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Contribuição consolidada ABR

Tipo de Contribuição:

Arquivo anexo: Sim. SEI nº11483362

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Encaminhamos em anexo a Carta protocolada junto ao SEI/ANAC com a Proposta de Acordo Operacional - Retomada Operacional e as contribuições consolidadas.

Contribuições enviadas também via formulário AUDPUB da ANAC.

Justificativa:

-