



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.070806/2024-85

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de instauração de consulta pública sobre a Emenda nº 09 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, intitulado “Aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência”, encaminhada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), como resultado dos estudos referentes ao *recovery kit*, remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pistas de pouso e decolagem, com foco na remoção tempestiva e eficiente dessas aeronaves e na garantia da segurança operacional em situações de interdição total ou parcial da pista devido a incidentes ou acidentes aeronáuticos (SEI 10653440 e 11105106).

1.2. O processo foi instaurado em decorrência do Projeto Setorial de Retomada Operacional, iniciado em março de 2023, motivado pelos impactos causados pela paralisação de operações em aeroportos de grande movimentação de passageiros, por aeronaves accidentadas ou inoperantes, gerando atrasos e cancelamentos de voo. Os avanços no referido projeto demandaram estudos pelo aprimoramento normativo, sobretudo no que concerne à remoção das aeronaves inoperantes, desinterdição de pista e retomada das operações no aeródromo (SEI 10463859).

1.3. Conforme o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 4 (SEI 10548940), após diversas reuniões para troca de experiências, boas práticas, alinhamento de entendimentos e exercícios de mesa e práticos no âmbito do Projeto, a área técnica identificou fragilidades no procedimento de remoção de aeronaves inoperantes e no retorno das operações do aeródromo, apresentando, a título de problemas regulatórios, tanto a necessidade de prover maior segurança jurídica para os atores envolvidos, quanto a ausência ou inadequação de treinamento e simulados direcionados aos profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade em questão.

1.4. Após a subdivisão de cada problema em tópicos distintos, a área técnica concluiu pela necessidade de alteração do regulamento, para: (i) exigir que o operador do aeródromo estabeleça o critério temporal para a remoção da aeronave inoperante; (ii) exigir a celebração de acordo operacional entre o operador de aeródromo e os operadores aéreos regidos pelo RBAC nº 121 e pelo RBAC nº 129, regulares e com mais de 19 assentos; (iii) estabelecer a não responsabilização do operador de aeródromo quando a remoção obedecer ao disposto no Plano de Remoção de Aeronave Inoperante e Desinterdição de Pista (PRAI) e no acordo operacional; (iv) e estabelecer a necessidade de treinamento específico e a execução periódica de simulados de mesa e práticos, fixando prazos menores para os exercícios, em função da classe do aeródromo (SEI 10548940).

1.5. Em 27 de janeiro de 2025 o processo foi distribuído para relatoria desta Diretoria.

1.6. Considerando a recente aprovação das Resoluções nº 761 e 762, de 18 de dezembro de 2024, que modernizam o processo administrativo sancionador da Agência e a conformidade regulatória no setor aéreo, em 31 de janeiro de 2025, a SIA apresentou nova proposta normativa (SEI 11105106), de modo que a dosimetria das sanções aplicáveis às infrações normativas esteja de acordo com as novas disposições do processo sancionador na Agência (SEI 11104763).

É o relatório.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 05/02/2025, às 17:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11086263** e o código CRC **F306D9AB**.

SEI nº 11086263



VOTO

PROCESSO: 00058.070806/2024-85

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (SIA)

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

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

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

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

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

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme já exposto no relatório, trata-se de proposta de instauração de consulta pública sobre a Emenda nº 09 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, encaminhada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), como resultado dos estudos referentes ao *recovery kit*, remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pistas de pouso e decolagem, com foco na remoção tempestiva e eficiente dessas aeronaves e na garantia da segurança operacional em situações de interdição total ou parcial da pista devido a incidentes ou acidentes aeronáuticos (SEI 10653440 e 11105106).

2.2. Em síntese, as alterações propostas para o RBAC nº 153 buscam trazer requisitos para que os operadores de aeródromos de Classes III e IV, no âmbito dos seus respectivos Planos de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), definam o prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para remoção, variando de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo. Caso o explorador da aeronave, seja por inércia ou por ações insuficientes e tardias, não remova a aeronave inoperante no prazo a ser estabelecido, a SIA propõe que o próprio operador de aeródromo proceda com a remoção, cabendo-lhe o resarcimento, a ser realizado pelo explorador da aeronave, por todas as despesas da remoção.

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

2.4. É importante frisar que, conforme o artigo 2º da proposta apresentada pela SIA – com o qual manifesto plena concordância –, o operador de aeródromo não deve ser responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido com o respectivo operador aéreo. A ideia é prover maior segurança jurídica aos atores envolvidos, conciliação de responsabilidades e mitigação de prejuízos, de modo a assegurar, principalmente, uma tempestiva retomada operacional e a continuidade na prestação do serviço de transporte aéreo no aeródromo.

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

2.6. No mais, a área técnica propõe que o operador de aeródromo estabeleça acordos operacionais com os operadores aéreos que atuam no aeródromo processando voos domésticos ou internacionais, regulares e com mais de 19 assentos, contendo, entre outros aspectos, os procedimentos para remoção, os meios e equipamentos disponíveis, a logística para disponibilização de equipamentos externos, os contatos para acionamento a qualquer hora, e, sobretudo, a declaração do operador aéreo de que dispõe de equipes treinadas para a remoção de aeronaves inoperantes, contemplando os tipos de aeronaves que operam no aeródromo. Segundo a proposta, tal treinamento, inclusive, deve ser direcionado a todos os profissionais que estejam diretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes.

2.7. No que concerne às penalidades, a área técnica propôs sanções pecuniárias para eventual descumprimento quanto à listagem de equipamentos disponíveis para remoção de aeronaves, à realização de exercícios simulados na periodicidade prevista no regulamento, e aos acordos operacionais a serem celebrados com os operadores aéreos que atuam no aeródromo. No que se refere a estas infrações específicas, a área técnica ajustou a divulgação

dos valores de multa à sistemática de dosimetria definida pelas Resoluções nº 761 e 762, de 28 de dezembro de 2024, que prevê, entre outros procedimentos, o estabelecimento de valores únicos de referência de multa e a utilização de fator multiplicador correspondente ao grupo em que se enquadra o regulado que, no caso concreto, se refere à classe do aeródromo (SEI 11104763).

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

3. DO VOTO

3.1. Diante do exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública, pelo prazo de 45 dias**, sobre a proposta de emenda ao RBAC nº 153, como resultado dos estudos referentes ao *recovery kit*, remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pistas de pouso e decolagem, nos termos das minutas em anexo (SEI 10653440 e 11105106).

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 05/02/2025, às 17:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11106740** e o código CRC **047813E7**.

SEI nº 11106740