

JUSTIFICATIVA

PROPOSTA DE EMENDA AO RBAC Nº 153

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a apresentar a proposta de documento indicado acima.

1.2. A proposta é decorrente da fase de estudos de revisão do RBAC nº 153, que tratou da remoção de aeronaves inoperantes, desinterdição de pistas interditadas e lista de equipamentos de remoção, 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.

1.3. O desenvolvimento dos estudos regulatórios e posteriormente a proposição dos ajustes normativos foi pautado com base nas alterações propostas abaixo descritas, cujo inteiro teor encontra-se no RELATÓRIO DE AIR Nº 4/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 10548940), processo SEI nº 00058.070806/2024-85.

1.4. Por fim, o projeto normativo está alinhado com o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC), que é parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), – disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/gerenciamento-da-seguranca-operacional/arquivos/psoe_anac.pdf, que foi aprovado pela Resolução nº 352, de 10 de fevereiro de 2015, bem como com o Plano Estratégico 2020/2026 da ANAC – disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/Plano_20202026.pdf.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Problemas Identificados

2.1.1. Necessidade de maior segurança jurídica para a tomada de decisão quanto à divisão de responsabilidades dos atores envolvidos:

- Necessidade de fixar a interpretação a ser dada aos dispositivos legais e normativos postos, com enfoque especial aos ditames do artigo 88-Q do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e da delimitação de responsabilidades entre os entes envolvidos, o que ajudaria numa tomada de decisão e de ações de forma mais rápida e coordenada;
- A prevalência e supremacia do interesse público;
- Necessidade de dar garantias jurídicas, quanto à separação temporal das responsabilidades, aos meios, aos procedimentos e treinamento dos envolvidos, os quais devem estar claramente acordadas e publicados.

2.1.2. Ausência/inadequação de treinamento e simulados direcionados aos profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pista

- Pré-requisito fundamental para a eficiência da operação de remoção da aeronave inoperante, garantindo a remoção de maneira segura e dentro da técnica preconizada pelos fabricantes das aeronaves;
- Envolve ainda o treinamento de profissionais dos principais agentes envolvidos, do operador do aeródromo e do operador aéreo, e a constante prática dos conhecimentos adquiridos em simulados;
- Necessidade de melhoria dos treinamentos dos profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos com as atividades de remoção de aeronaves inoperante;
- Envolve também prática regular dos conhecimentos adquiridos em simulados.

2.2. Proposta e principais impactos

2.3. Necessidade de maior segurança jurídica para a tomada de decisão quanto à divisão de responsabilidades dos atores envolvidos

2.3.1. Para este problema foi proposta a subdivisão em três subtópicos e suas respectivas alternativas: *critério de tempestividade do art. 88-Q do CBA, acordo operacional entre as partes e da responsabilização por danos na remoção.*

2.3.2. Critério de tempestividade do art. 88-Q do CBA

2.3.2.1. Para este problema é proposta a alteração do regulamento para esclarecer a interpretação adequada a ser dada ao dispositivo legal do art. 88-Q do CBA quanto ao estabelecimento do critério de tempestividade e sua definição no PRAI do aeroporto, deixando claro aos principais agentes envolvidos os tempos e responsabilidades envolvidas para as ações a serem tomadas durante um evento de interdição de pista por aeronave inoperante. Importante destacar ainda que, a fixação do critério temporal poderá variar de acordo com o tipo de operação aérea processada no aeródromo, considerando assim a complexidade e o risco de cada tipo.

2.3.2.2. A delimitação clara de responsabilidades entre o operador de aeródromo e o operador aéreo facilita a tomada de decisões e a coordenação das ações, garantindo uma resposta mais ágil a esses eventos de interdição de pista. Além disso, a medida reforça a supremacia do interesse público e contribui para o aumento da segurança operacional, especialmente em casos de remoção de aeronaves inoperantes, garantindo que procedimentos sejam seguidos de forma eficaz e segura.

2.3.2.3. No entanto, essa implementação pode gerar custos adicionais para os operadores de aeródromos, que podem precisar investir em novos equipamentos para atender aos requisitos e garantir que estejam preparados para lidar com essas responsabilidades nos prazos indicados.

2.3.3. Acordo operacional entre as partes

2.3.3.1. Está sendo proposto o estabelecimento de um acordo operacional específico entre o operador de aeródromo e os operadores aéreos regidos pelos RBAC nº 121 e nº 129, que processam a maior parte dos passageiros e dos voos, além de possuírem operações regulares com mais de 19 assentos. Esse foco nos principais operadores garante que as ações coordenadas e os prazos estabelecidos sejam aplicáveis à maioria das operações, trazendo maior segurança jurídica.

2.3.3.2. A celebração de acordos de cooperação técnica, de planejamento e de coordenação será definida e aplicável caso a caso, visa dar maior segurança jurídica, complementando as ações de coordenação e a divulgação/conhecimento dos prazos estabelecidos no aeródromo.

2.3.3.3. A proposta alinha os esforços e as responsabilidades para a execução das ações de forma coordenada, exigindo a ciência prévia dos termos, responsabilidades e prazos requeridos, dando segurança técnica e jurídica e evitando conflitos futuros. Todavia, a proposta normativa abarca apenas os operadores maiores, os quais processam boa parte dos passageiros e dos voos no aeródromo.

2.3.4. Da responsabilização por danos na remoção

2.3.4.1. É proposto a não responsabilização por danos do operador de aeródromo quando a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional.

2.3.4.2. A proposta visa trazer segurança jurídica, pois os operadores de aeródromo terão maior clareza e proteção contra litígios, sabendo que não serão responsabilizados se agirem conforme o PRAI e os acordos firmados. Assim, os operadores de aeródromo poderão agir de forma mais ágil na remoção de aeronaves inoperantes, evitando bloqueios e transtornos prolongados no aeroporto. Além disso, os operadores terão mais motivação para seguir rigorosamente o PRAI, sabendo que isso os protege de futuras responsabilizações.

2.3.4.3. Todavia, outros agentes envolvidos (como companhias aéreas ou seguradoras) podem se opor à alteração, considerando que isso pode lhes transferir parte da responsabilidade ou do ônus financeiro. E, a definição de que a remoção segue o PRAI pode gerar disputas sobre a real conformidade com o procedimento, especialmente em situações complexas ou ambíguas.

2.4. Ausência/inadequação de treinamento e simulados direcionados aos profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pista

2.4.1. Para este problema, foi proposta a subdivisão em dois subtópicos e suas respectivas alternativas: *treinamento específico e simulados*.

2.5. Treinamento Específico

2.5.1. Propõe-se a exigência de treinamento específico sobre a remoção de aeronaves inoperantes dos profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos com essas atividades. Além disso, o treinamento é um elemento-chave fundamental para a boa coordenação e execução dos planos contidos nos PRAIs, buscando assim atingir os prazos estabelecidos.

2.5.2. A proposta visa aumentar a eficiência na execução da atividade de remoção de aeronave inoperante, preservando ao máximo a aeronave e reduzindo o tempo para a retomada das operações.

2.5.3. Entretanto, a proposta impõe custos de treinamento e de qualificação aos regulados, bem como a necessidade de estabelecimento de acordos e parcerias entre operador de aeródromo e operador aéreo para desenvolver programas de treinamento que atendam aos requisitos regulatórios, certificando que todo o pessoal envolvido esteja apto a realizar as ações necessárias de forma segura e eficaz.

2.6. Simulados

2.6.1. É proposta a exigência da execução periódica dos simulados, tanto o de mesa quanto os práticos. A prática a partir de exercícios simulados ajuda na verificação das ações e prazos contidos no PRAI, bem como na correção dos pontos de atenção, e considerando ainda que esses simulados trazem um custo baixo aos aeródromos, sendo ponto complementar ao treinamento e serve para a verificação dos acordos e dos planos elaborados.

2.6.2. Entra as vantagens do simulado estão o aumento da eficiência na execução da atividade de remoção de aeronave inoperante e a maior preparação das equipes para os eventos de remoção de aeronave inoperante, ajudando na difusão da cultura de prontidão, apesar da exigência impor custos baixos para a execução dos simulados práticos.

2.7. Agentes Afetados

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

Agente afetado	Tipo de impacto		Como é afetado		Observação
	Impacta	Impactado	Diretamente	Indiretamente	
Empresa aérea exploradora da aeronave acidentada	X		X		Agente principal do evento, pois sua aeronave provoca a interdição, sendo a responsável primária pela sua retirada, conforme CBA.
Empresas aéreas que atuam no aeroporto afetado		X		X	Demais empresas que são afetadas como atrasos/cancelamentos de voos.
Operador do aeródromo afetado		X	X		Outro agente afetado diretamente, pois tem seu aeródromo interditado pelo evento, tendo interesse na sua retomada o mais breve possível.
Passageiros		X		X	São afetados pelos cancelamentos e atrasos dos voos.
Seguradoras		X		X	Parte interessada, pois, as aeronaves acidentadas têm seguro e precisam ser preservadas, o máximo possível, para a caracterização do dano e da indenização.
ANAC		X		X	Órgão regulador que deve garantir a segurança e a continuidade das operações, além da necessidade de preservação da imagem junto aos meios de comunicação e evitar o escalonamento da crise.
CENIPA		X	X		Órgão responsável pela investigação de incidente/acidente aeronáutico, precisando da máxima preservação da aeronave e do local do evento para fins de investigação.
DECEA		X		X	Parte que poderá receber demandas de controle de tráfego aéreo no aeródromo do evento, e eventualmente, para reorganizar a malha aérea, em caso de escalonamento da crise.
Associações do setor (ABEAR, ABAG, ABR, IATA)		X		X	Associações diversas que vão defender os interesses dos seus associados, sejam empresas aéreas, seja, concessionária de aeroportos do país.
Grupo Recovery kit	X		X		Grupo especializado em retirada de aeronaves, que podem ser acionados no evento, atuando diretamente na retirada com pessoal treinado e equipamentos adequados.

2.8. Aplicabilidade

2.8.1. Por suas características específicas e pelo volume elevado de tráfego, os aeródromos das classes III e IV apresentam uma diversidade de operações que demandam maior rapidez e assertividade nas tomadas de decisão. A ausência de critérios bem definidos e regulamentados pode resultar em atrasos nas ações necessárias para desobstrução de pista, colocando em risco a continuidade das operações na infraestrutura, o que pode gerar custos operacionais elevados, com impacto relevante para os passageiros e para a malha aérea.

2.8.2. Dessa forma, a decisão da obrigatoriedade para os aeródromos das classes III e IV do RBAC nº 153 apoia-se, sobretudo, no aumento da complexidade operacional desses aeródromos.

2.9. Vigência

2.9.1. Visa estabelecer prazos necessários aos atores afetados para implementarem os novos dispositivos normativos, foi proposta a disposição transitória para os seguintes itens:

- **De 6 meses:** para os itens que tratam da fixação do prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para sua remoção e da remoção da aeronave inoperante, pelo operador do aeródromo, após o prazo máximo definido;
- **De 9 meses:** para os itens que tratam da publicação, no Serviço de Informações Aeronáuticas, do prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para sua remoção e do acordo operacional entre os principais envolvidos;
- **De 1 ano:** para a exigência de treinamento de remoção de aeronaves inoperantes.

2.9.2. Esses prazos são necessários para que o operador de aeródromo faça o devido planejamento e conversas com os operadores principais, para definição dos prazos, a publicação do prazo definido em seguida e o fechamento dos acordos, e, por fim, um tempo maior para o treinamento e preparação das equipes. O item que trata dos simulados não terá disposição transitória pois muitos aeroportos já estão executando os simulados.

2.10. Sanções

2.10.1. Por fim, foram propostas sanções para os requisitos que tratam da relação dos equipamentos disponíveis no aeródromo ou em suas adjacências, do simulado e do acordo operacional.

2.10.2. Além disso, considerando a recente aprovação das Resoluções Anac nº 761 e 762, de 18 de dezembro de 2024, que trouxeram novas disposições que modernizam o processo sancionador e ampliam as estratégias de fiscalização e de promoção da conformidade

regulatória no setor aéreo buscou-se, oportunamente, adequar a proposta de revisão do citado Regulamento às novas disposições publicadas pela Agência

2.10.3. Nesse sentido, a Dosimetria das Sanções Aplicáveis às Infrações que tratam da relação dos equipamentos disponíveis no aeródromo ou em suas adjacências, do simulado e do acordo operacional foram adequadas de acordo com as novas disposições do processo sancionador na Agência.

3. Competência Legal

3.1. A competência legal para regular este tema está embasada na:

- Lei nº 11.182/2005, de 27 de setembro de 2005 - Arts. 2º e 8º incisos XXI e XXX.
- Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, Regimento Interno da ANAC – art. 33, inciso I, alínea “a”, XVI e XIX.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1. Convite

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

4.1.2. As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>

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

4.2. Prazo para contribuições

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

4.3. Contato

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

Gerência Técnica de Normas – GTNO

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA

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

Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate – Torre A

CEP 70308-200 | Brasília/DF –Brasil

E-mail: gtno.gnad.sia@anac.gov.br