

## 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](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/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/arquivos/Plano\\_20202026.pdf](https://www.gov.br/anac/pt-br/acesso-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 evento 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 incluem 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/acesso-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](mailto:gtno.gnad.sia@anac.gov.br)