

O Presente quadro apresenta comparativo das propostas e detalha a intenção da regulação proposta, a justificativa técnica está contida nos autos do processo nº 00058.070806/2024-85.

RBAC 153 EMD 08	PROPOSTA DE EMD 09	Detalhamento
<b>SUBPARTE B</b>	<b>SUBPARTE B</b>	-
<b>OPERADOR DE AERÓDROMO</b>	<b>OPERADOR DE AERÓDROMO</b>	-
<b>153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas</b>	<b>153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas</b>	-
-	<u>(d)(10) Treinamento para remoção de aeronaves inoperantes.</u>	Durante o processo normativo foi identificada a necessidade de melhoria dos treinamentos dos profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos com as atividades de remoção de aeronaves inoperantes. 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.
-	<u>(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.</u>	
<b>SUBPARTE F</b>	<b>SUBPARTE F</b>	-
<b>RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA</b>	<b>RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA</b>	-
<b>153.325 Plano de emergência em aeródromo (PLEM)</b>	<b>153.325 Plano de emergência em aeródromo (PLEM)</b>	-
-	<u>(a)(8)(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.</u>	A definição do critério temporal da tempestividade, inserida no PRAI, deixa 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, o que ajudaria na tomada de decisão e de ações de forma mais rápida e coordenada, desse modo, aumentando a segurança operacional nos casos de evento de remoção de aeronave inoperante. Importante destacar ainda que, a fixação do critério
-	<u>(a)(8)(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 resarcido, pelo explorador da aeronave, por</u>	

	<u>todas as despesas de remoção.</u>	temporal poderá variar de acordo com o tipo de operação aérea processada no aeródromo, considerando, assim, a complexidade e o risco de cada tipo.
(a)(8)(iii) 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;	<u>(a)(8)(v)</u> 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;	Renumeração dos parágrafos, tendo em vista os novos parágrafos 153.325(a)(8)(iii) e 153.325(a)(8)(iv).
(a)(8)(iv) 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	<u>(a)(8)(vi)</u> 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	
(a)(8)(v) 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.	<u>(a)(8)(vii)</u> 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.	
(b)(1) a capacidade do aeródromo para remoção de aeronaves inoperantes, expresso em termos do modelo e peso da maior aeronave que o aeródromo está equipado para remover; e	(b)(1) a capacidade do aeródromo para remoção de aeronaves inoperantes, expresso em termos do modelo e peso da maior aeronave que o aeródromo está equipado para remover; e	Adequação textual, tendo em vista o novo parágrafo 153.325(b)(3).
(b)(2) os contatos para acionamento do responsável designado pelo operador de aeródromo para coordenação das ações descritas no PRAI.	(b)(2) os contatos para acionamento do responsável designado pelo operador de aeródromo para coordenação das ações descritas no PRAI; e	
-	<u>(b)(3) o prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para removê-la.</u>	Visa dar publicidade ao prazo máximo de remoção de aeronave inoperante pelo explorador da aeronave.
-	<u>(d) O operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, para a</u>	A prática a partir de exercícios simulados ajuda na verificação das ações e prazos contidos no PRAI, bem como na correção

	<p><u>remoção de aeronaves inoperantes e a retomada operacional, conforme periodicidade estabelecida no Apêndice A deste Regulamento.</u></p> <p><u>(1) O exercício deve contar com pelo menos a participação direta de pelo menos 1 (um) operador aérea que opere regularmente no aeródromo.</u></p>	<p>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.</p>
	<p><u>(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:</u></p> <p><u>(1) os procedimentos para remoção;</u></p> <p><u>(2) meios e equipamentos disponíveis;</u></p> <p><u>(3) logística para disponibilização de equipamentos externos;</u></p> <p><u>(4) declaração do operador aéreo de que dispõe de equipe(s) treinada(s) para a remoção de aeronaves inoperantes, contemplando os tipos de aeronaves que opera no aeródromo;</u></p> <p><u>(5) declaração do operador aéreo de que está com seu plano de remoção compatível com o PRAI;</u></p> <p><u>(6) ações que serão tomadas nos principais cenários de remoção identificados;</u></p> <p><u>(7) prazo definido em 153.325(a)(8)(iii) e os demais prazos para a remoção de aeronaves inoperantes; e</u></p> <p><u>(8) contatos dos responsáveis do operador aéreo para o acionamento a qualquer hora.</u></p>	<p>O acordo operacional entre os principais envolvidos visa dar maior segurança jurídica, complementando as ações de coordenação e a divulgação/conhecimento dos prazos estabelecidos no aeródromo.</p> <p>Desse modo, o estabelecimento do critério de tempestividade no PRAI do aeródromo combinado com a celebração do acordo operacional deixa o disposto legal do art. 88-Q devidamente fixado e claro aos principais agentes envolvidos, o que provavelmente alinhará os interesses dos agentes na busca da priorização do interesse público.</p>

SUBPARTE J	SUBPARTE J	-
<b>DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS</b>	<b>DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS</b>	-
<b>153.701 Disposições transitórias</b>	<b>153.701 Disposições transitórias</b>	-
-	<u>(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)</u>	Visa estabelecer prazos necessários aos atores afetados para implementarem os novos dispositivos normativos. 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.
-	<u>(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. (9 meses após a vigência)</u>	
-	<u>(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. (1 ano após a vigência)</u>	

**APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DO AERÓDROMO**

SUBPARTE B – OPERADOR DE AERÓDROMO							<b>DETALHAMENTO</b>	
<b>Requisitos</b>	<b>Descrição</b>	<b>Aeródromo</b>				<b>Observação</b>		
		<b>Uso privativo</b>	<b>Uso público</b>					
			<b>Classe I</b>	<b>Classe II</b>	<b>Classe III</b>	<b>Classe IV</b>		
.....								
153.37	.....						-	
	<u>153.37(d)(10) e 153.37(e)(10) – treinamento para remoção de aeronaves inoperantes</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Obrigatório</u>	<u>Obrigatório</u>	<p>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.</p> <p>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.</p>	

.....	-
-------	---

SUBPARTE F – RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA							DETALHAMENTO		
Requisitos	Descrição	Aeródromo				Observação			
		Uso privativo	Uso público						
			Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV			
.....	.....								
153.325	.....								
	<u>153.325(a)(8)(iii)</u> <u>– prazo máximo</u> <u>para o</u> <u>explorador</u> <u>remover sua</u> <u>aeronave</u> <u>inoperante</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Obrigatório</u>	<u>Obrigatório</u>	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. 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.
	<u>153.325(b)(3) – divulgar no Serviço de Informações Aeronáuticas o prazo máximo para o explorador remover sua aeronave inoperante</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Obrigatório</u>	<u>Obrigatório</u>		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. 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.
	<u>153.325(d) e 153.325(d)(1) – exercícios simulados de remoção de aeronaves inoperantes e de retomada operacional</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Obrigatório</u> <u>1 exercício prático a cada intervalo máximo de 24 (vinte e quatro)</u>	<u>Obrigatório</u> <u>1 exercício prático a cada intervalo máximo de 12 (doze) meses.</u>		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

					<u>meses, intercalado com exercícios de mesa a cada 12 (doze) meses, exceto no período em que o exercício prático for realizado</u>	<u>intercalado com exercícios de mesa a cada 6 (seis) meses, exceto no período em que o exercício prático for realizado</u>		relevante para os passageiros e para a malha aérea. 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.
	<u>153.325(e) – acordo operacional para remoção de aeronaves inoperantes</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Não exigido</u>	<u>Obrigatório</u>	<u>Obrigatório</u>		<p>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.</p> <p>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.</p>
.....								-

## APÊNDICE B DO RBAC 153 - VALORES DE MULTAS APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES RELACIONADAS A ESTE REGULAMENTO

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)	Incidência da sanção	DETALHAMENTO
153.229	.....					-
153.325	<u>Plano de emergência em aeródromo (PLEM)</u>	<u>153.325(a)(8)(v)</u>		<u>10.500<sup>[1][2]</sup></u>	<u>1 por constatação</u>	A multa foi tomada por simetria ao Item 153.423(a) do Apêndice B do RBAC nº 153, Emd. 08, que trata de equipamentos de apoio às operações de resgate.
		<u>153.325(d)</u>		<u>10.500<sup>[1][2]</sup></u>	<u>1 por constatação</u>	A multa foi tomada por simetria ao Item i) da tabela III do Anexo III da Resolução 472, que trata de Exercícios Simulados de Ameaça de Bomba.
		<u>153.325(e)</u>		<u>5.250<sup>[1][2]</sup></u>	<u>1 por constatação</u>	A multa foi tomada por simetria ao Item 153.109(d) do Apêndice B do RBAC nº 153, Emd. 08, que trata de acordo operacional entre operador de aeródromo e órgão ATS referente ao SOCMS.
	.....					-

MULTIPLICADORES DE VALOR DE REFERÊNCIA DE MULTA POR GRUPO	
GRUPO	FATOR MULTIPLICADOR (por infração)
<u>Aeródromo Classe I</u>	<u>1</u>
<u>Aeródromo Classe II</u>	<u>2</u>
<u>Aeródromo Classe III</u>	<u>5</u>
<u>Aeródromo Classe IV</u>	<u>6,5</u>

<sup>[1]</sup> Valor de referência.

<sup>[2]</sup> O valor-base de multa é determinado pela multiplicação do valor de referência pelo fator multiplicador correspondente ao grupo ao qual pertence o aeródromo, estabelecido na tabela "Multiplicadores de valores de referências de multa por grupo".

