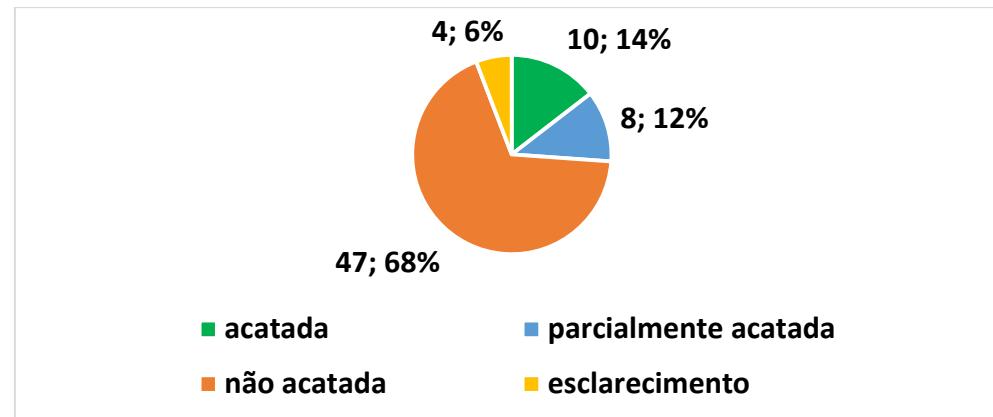




Relatório da análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 005/2025

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 acatadas, não acatadas e esclarecimentos:



Processo nº 00058.070806/2024-85

Junho/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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
<p>Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que os parágrafos 153.37 (d)(10) e 153.37 (e)(10), que estabelecem a necessidade de treinamento para remoção de aeronaves inoperante, encontram-se em conformidade com o disposto no apêndice 10 do DOC 9137 – Parte 5 da OACI, bem como com os itens 3.7 da AC 150/5200-31C da FAA, GM2 ADR.OPS.B.001 do Anexo III do ED Decision 2024/004/R da EASA e 4.1.4.c.ii e 5.4.2 da AC 139.C-20 v1.0 da CASA, visto que os normativos dessas autoridades de aviação civil reconhecem a importância do treinamento das equipes de remoção de aeronave inoperante, todavia, nenhum dos normativos citados prescreve um padrão mínima de treinamento necessário.</p> <p>Desse modo, por se tratar de uma assunto altamente especializado, cada operador de aeródromo deve desenvolver seu próprio processo de treinamento/qualificação, sempre levando em consideração as características inerentes do seu aeródromo, com o objetivo de garantir que os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes recebam preparação e treinamento adequados e aplicáveis para que estes possam executar suas responsabilidades no cenário de remoção de aeronaves da maneira mais competente possível.</p> <p>Por fim, ressalta-se que o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas, recomenda que a formação da equipe de remoção deve incluir fundamentos básicos da remoção de aeronaves, treinamento prático sobre o uso e operação dos equipamentos de remoção, treinamentos sobre as aeronaves operadas, os manuais de remoção de aeronave (ARM) e treinamentos específicos sobre gerenciamento e execução de remoção de aeronaves inoperantes.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 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
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.	
Resultado da análise: contribuição acatada	
Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, será alterada conforme proposto.	
Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)	

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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que os parágrafos 153.37 (d)(10) e 153.37 (e)(10) se aplicam a todos os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes, sem distinção do porte da aeronave. Além disso, por se tratar de uma assunto altamente especializado, cada operador de aeródromo deve desenvolver seu próprio processo de treinamento/qualificação, sempre levando em consideração as características inerentes do seu aeródromo, com o objetivo de garantir que os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes recebam preparação e treinamento adequados e aplicáveis para que estes possam executar suas responsabilidades no cenário de remoção de aeronaves da maneira mais competente possível. Por fim, ressalta-se que o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas , recomenda que a formação da equipe de remoção deve incluir fundamentos básicos da remoção de aeronaves, treinamento prático sobre o uso e operação dos equipamentos de remoção, <u>treinamentos sobre as aeronaves operadas</u> , os manuais de remoção de aeronave (ARM) e treinamentos específicos sobre gerenciamento e execução de remoção de aeronaves inoperantes. Desse modo, o operador de aeródromo deve determinar para quais tipos de aeronaves o profissional deve possuir treinamento.	
Itens alterados na proposta: -	

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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que o processo de remoção da aeronave, exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, não poderá ser iniciado sem que a autoridade de investigação tenha autorizado a sua liberação formal (art. 88-N do CBA). Além disso, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas , estabelece que a tempestividade das ações de remoção pelo explorador da aeronave, <u>descontadas as etapas de resposta à emergência e de ações iniciais do investigador do Cenipa</u> , deve ser avaliada e pré-definida à luz dos impactos à operação do aeroporto, respeitando e preservando os princípios da regularidade e continuidade da prestação do serviço público. Contudo, isso não impede que o planejamento e a preparação inicial para a remoção da aeronave sejam realizados concomitantemente à ação inicial da autoridade responsável pela investigação. Pelo contrário, é recomendável que as equipes e os procedimentos de remoção previstos no PRAI sejam imediatamente colocados em ação após a ocorrência do evento. Isto posto, considera-se desnecessária a inclusão pleiteada.	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece, para os itens 1 a 4 da justificativa, que para os aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente pelo explorador da aeronave, cabe ao operador de aeródromo fazê-lo, conforme expresso mandamento legal (§1º do Art 88-Q do CBA). Assim, caso o explorador da aeronave não remova a aeronave nos termos definidos no PRAI do operador de aeródromo, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, seja por meios próprios ou por meio de um terceiro contratado. Nesse caso, como não se trata de uma prestação de serviço do operador de aeródromo, e sim de uma obrigação de fazer desse operador, havendo o descumprimento da obrigação pelo explorador da aeronave, caberá ao operador de aeródromo a execução da remoção. Trata-se, desse modo, de uma obrigação de fazer, cujo descumprimento pelo explorador da aeronave atrai a responsabilidade do operador de aeródromo para agir, devendo ser resarcido pelas despesas incorridas. Portanto, por expresso comando legal, o operador de aeródromo possui responsabilidade subsidiária neste caso. E, como consequência, não pode alegar que não possui capacidade técnica, equipamento ou equipe qualificada para descumprir a exigência legal. Dito de outra forma, justamente para cumprir o exigido no CBA, o operador de aeródromo deve possuir capacidade técnica, equipamento e equipe qualificada para executar os serviços necessários de remoção de aeronave inoperante. Com relação ao item 5 da justificativa, a definição de explorador de aeronave encontra-se no art. 123 do CBA, assim, não necessitando estar prevista no RBAC.	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 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	
<p>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.</p> <p>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.</p>	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
<p>Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que o operador de aeródromo possui o poder-dever de remover a aeronave inoperante, caso o explorador da aeronave não o faça tempestivamente. Nesse contexto, os aeroportos possuem diferentes realidades operacionais e efeitos para a malha aérea nacional. Além disso, por serem administrados por organizações distintas, influenciadas por fatores diversos, como estruturas de custos e receitas, operam com diferentes apetites, aversões e resiliências aos riscos de interrupções das operações. Por isso, não é possível definir um único parâmetro temporal ou operacional para prescrever a tempestividade esperada para a ação de remoção da aeronave inoperante pelo seu explorador.</p> <p>Assim, a tempestividade das ações de remoção pelo explorador da aeronave, descontadas as etapas de resposta à emergência e de ações iniciais do investigador do Cenipa, deve ser avaliada e pré-definida à luz dos impactos à operação do aeroporto, respeitando e preservando os princípios da regularidade e continuidade da prestação do serviço público.</p> <p>Além disso, os prazos para a desinterdição de pista podem variar por diversos fatores, tais como: complexidade do cenário real (clima, terreno, capacidade da aeronave de se deslocar usando o trem de pouso, seu centro de gravidade, tipos de cargas etc.), além dos procedimentos de investigação, processos internos para obtenção de autorizações, desafios logísticos, disponibilidade de recursos humanos e materiais. Assim, o processo de retirada da aeronave pode variar de horas a até dias, dependendo da severidade da ocorrência e da disponibilidade de equipamentos e pessoal adequadamente preparados.</p> <p>Nessa linha, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas, recomenda os seguintes parâmetros para fins de planejamento e referência para caracterizar o termo tempestivamente no PRAI do aeródromo: definição dos cenários de aeronave acidentada (<i>debogging, recovery</i> ou estouro de pneu, por exemplo) para os quais o operador de aeródromo terá condições de assumir as ações de remoção; número de voos ou de passageiros impactados durante o período estimado de interdição da pista; escolha dos horários-picos ou dias da semana em que o “tempestivamente” será aplicado, podendo definir diversos tempos-limite ao longo do dia, em feriados ou fora de horários comerciais; estimativas dos tempos de deslocamento do <i>Recovery kit</i> identificado no plano de remoção do operador aéreo e sua disponibilização à equipe de remoção no local onde está a aeronave. Em outras palavras, a acessibilidade do aeroporto (quão distante está o aeroporto alternativa para o transporte dos equipamentos e da equipe de remoção, por exemplo); opções de retomada operacional reduzida do aeroporto a partir de oferta alternativa de infraestrutura e de acordo com o local de parada da aeronave acidentada.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que os parágrafos 153.37 (d)(10) e 153.37 (e)(10), que estabelecem a necessidade de treinamento para remoção de aeronaves inoperante, encontram-se em conformidade com o disposto no apêndice 10 do DOC 9137 – Parte 5 da OACI, bem como com os itens 3.7 da AC 150/5200-31C da FAA, GM2 ADR.OPS.B.001 do Anexo III do ED Decision 2024/004/R da EASA e 4.1.4.c.ii e 5.4.2 da AC 139.C-20 v1.0 da CASA, visto que os normativos dessas autoridades de aviação civil reconhecem a importância do treinamento das equipes de remoção de aeronave inoperante, todavia, nenhum dos normativos citados prescreve um padrão mínima de treinamento necessário. Desse modo, por se tratar de uma assunto altamente especializado, cada operador de aeródromo deve desenvolver seu próprio processo de treinamento/qualificação, sempre levando em consideração as características inerentes do seu aeródromo, com o objetivo de garantir que os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes recebam preparação e treinamento adequados e aplicáveis para que estes possam executar suas responsabilidades no cenário de remoção de aeronaves da maneira mais competente possível. Por fim, ressalta-se que o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas , recomenda que a formação da “Recovery Team” deve incluir fundamentos básicos da remoção de aeronaves, treinamento prático sobre o uso e operação dos equipamentos de remoção, treinamentos sobre as aeronaves operadas, os manuais de remoção de aeronave (ARM) e treinamentos específicos sobre gerenciamento e execução de remoção de aeronaves inoperantes.	
Itens alterados na proposta: -	

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:	
(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	
(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 inócuas 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.	
Resultado da análise: contribuição parcialmente acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, será alterada conforme proposto.	

Cabe destacar todavia, que os simulados permitem que todos os envolvidos do aeródromo pratiquem a coordenação de suas funções e responsabilidades, melhorando a comunicação e o trabalho colaborativo no aeródromo. Portanto, os simulados devem ser realizados por cada aeródromo em seu sítio aeroportuário, visto as especificidades operacionais, técnicas, de equipamentos, de localização, dentre outras, que cada aeródromo possui.

Por fim, o estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados aos temas sugeridos.

Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)

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	
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.	
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:	
Resultado da análise: contribuição acatada	
Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 153.325(a)8)(iii) do RBAC nº 153 será alterado para indicar os principais fatores a serem considerados para a definição do prazo máximo de remoção da aeronave inoperante. Quanto à responsabilidade pela remoção da aeronave inoperante o caput do artigo 88-Q do CBA é claro o indicar esta responsabilidade ao explorador da aeronave. No entanto, nos aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, devendo o explorador da aeronave ressarcir-lo pelas despesas da remoção, conforme §1º do Art 88-Q do CBA. Portanto, a responsabilidade primária é do explorador da aeronave e subsidiária do operador de aeródromo. Além disso, o art. 2º da minuta de Resolução de aprovação da emenda ao RBAC nº 153, prevê expressamente que operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido. Dessa forma, considera-se desnecessário reforçar no RBAC a responsabilidade primária do explorador de aeronave em remover a aeronave inoperante, prevista no caput do artigo 88-Q do CBA, nem ressaltar que a aeronave inoperante permanece sendo de responsabilidade do explorador da aeronave, conforme art. 2 da minuta de Resolução.	
Itens alterados na proposta: 153.325(a)8)(iii)	

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: -	Tipos de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>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.</p>	
Justificativa: Essa inclusão busca garantir maior eficácia nos processos e reforçar o papel do operador do aeródromo na preservação da operação regular.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
<p>Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que o art. 2º da minuta de Resolução de aprovação da emenda ao RBAC nº 153, prevê expressamente que operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido. Dessa forma, considera-se não ser necessária a inclusão pretendida no parágrafo 153.325(a)(8)(iv). Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 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	
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, 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	
(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 inócuas 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.	
Resultado da análise: contribuição parcialmente acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, será alterada conforme proposto.	

Cabe destacar todavia, que os simulados permitem que todos os envolvidos do aeródromo pratiquem a coordenação de suas funções e responsabilidades, melhorando a comunicação e o trabalho colaborativo no aeródromo. Portanto, os simulados devem ser realizados por cada aeródromo em seu sítio aeroportuário, visto as especificidades operacionais, técnicas, de equipamentos, de localização, dentre outras, que cada aeródromo possui.

Por fim, o estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados aos temas sugeridos.

Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)

CONTRIBUIÇÃO N° 31728	
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)(iii)
Instituição: -	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 o qual pode variar de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo.	
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.	
Espera-se que ocorram inclusões de modo a considerar, no PRAI, como serão dadas as tratativas entre operador da aeronave e gestor aeroportuário para os casos em que o evento envolva um operador não regido pelo RBAC 121. De igual maneira em que se espera agilidade e celeridade nas tratativas para os operadores regidos pelos RBAC121, estes também esperarão agilidade para o caso de ESOS em que não estejam envolvidos diretamente com a ocorrência.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que o texto do parágrafo 153.325(a)(8)(iii) submetido à Consulta Pública ao indicar que a definição do prazo poderá variar de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo já contempla os operadores mais relevantes ao contexto específico de perfil das operações no aeródromo, e, portanto, abarca os operadores regidos pelos RBACs nº 91, 135 e 129.	
Itens alterados na proposta: -	

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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que o operador de aeródromo possui o poder-dever de remover a aeronave inoperante, caso o explorador da aeronave não o faça tempestivamente.

Nesse contexto, os aeroportos possuem diferentes realidades operacionais e efeitos para a malha aérea nacional. Além disso, por serem administrados por organizações distintas, influenciadas por fatores diversos, como estruturas de custos e receitas, operam com diferentes apetites, aversões e resiliências aos riscos de interrupções das operações. Por isso, não é possível definir um único parâmetro temporal ou operacional para prescrever a tempestividade esperada para a ação de remoção da aeronave inoperante pelo seu explorador.

Assim, a tempestividade das ações de remoção pelo explorador da aeronave, descontadas as etapas de resposta à emergência e de ações iniciais do investigador do Cenipa, deve ser avaliada e pré-definida à luz dos impactos à operação do aeroporto, respeitando e preservando os princípios da regularidade e continuidade da prestação do serviço público.

Além disso, os prazos para a desinterdição de pista podem variar por diversos fatores, tais como: complexidade do cenário real (clima, terreno, capacidade da aeronave de se deslocar usando o trem de pouso, seu centro de gravidade, tipos de cargas etc.), além dos procedimentos de investigação, processos internos para obtenção de autorizações, desafios logísticos, disponibilidade de recursos humanos e materiais. Assim, o processo de retirada da aeronave pode variar de horas a até dias, dependendo da severidade da ocorrência e da disponibilidade de equipamentos e pessoal adequadamente preparados.

Nessa linha, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda os seguintes parâmetros para fins de planejamento e referência para caracterizar o termo tempestivamente no PRAI do aeródromo: definição dos cenários de aeronave acidentada (*debogging, recovery* ou estouro de pneu, por exemplo) para os quais o operador de aeródromo terá condições de assumir as ações de remoção; número de voos ou de passageiros impactados durante o período estimado de interdição da pista; escolha dos horários-picos ou dias da semana em que o “tempestivamente” será aplicado, podendo definir diversos tempos-limite ao longo do dia, em feriados ou fora de horários comerciais; estimativas dos tempos de deslocamento do *Recovery kit* identificado no plano de remoção do operador aéreo e sua disponibilização à equipe de remoção no local onde está a aeronave. Em outras palavras, a acessibilidade do aeroporto (quão distante está o aeroporto alternativa para o transporte dos equipamentos e da equipe de remoção, por exemplo); opções de retomada operacional reduzida do aeroporto a partir de oferta alternativa de infraestrutura e de acordo com o local de parada da aeronave acidentada. Com relação à coordenação entre PRAI e PRE, o parágrafo 153.325(e)(5) estabelece que o plano de remoção do operador aéreo deve estar compatível com o PRAI. Além disso, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, em seu capítulo 2, apresenta diversas recomendações para uma coordenação efetiva entre os planos, em especial, destaca-se que uma forma importante de formalizar essa coordenação e integração entre o operador de aeródromo e o explorador da aeronave é a realização de um acordo operacional para assegurar uma resposta rápida e coordenada, com a delimitação das responsabilidades, prazos de remoção aceitos entre ambos, alocação de recursos, treinamentos e simulados, com vistas a minimizar atrasos e danos desnecessários na remoção da aeronave. Por fim, a natureza complexa do evento não é suficiente para caracterizar a inadequação da previsão de sanções administrativas.

Itens alterados na proposta: -

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	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
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.	
Justificativa:	
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.	
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.	
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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a coordenação entre PLEM (do qual o PRAI faz parte) e o plano de remoção do operador aéreo já consta prevista no parágrafo 121.1225(d)(1)(iii) do RBAC nº 121. Além disso, a minuta da seção 153.325 submetida à consulta pública, ao exigir que a definição do prazo máximo de remoção pode variar de acordo com as operações processadas no aeródromo, já contempla, ainda que de forma indireta, a complexidade operacional, o porte das aeronaves envolvidas e a necessidade de procedimentos técnicos específicos durante a remoção da aeronave inoperante. Nesse mesmo sentido, a exigência de treinamentos e de simulados periódicos, considera também a necessidade de mão de obra altamente qualificada para realização de qualquer tipo de "aircraft recovery" (remoção ou movimentação pós-evento). Por fim, o acordo operacional exigido configura-se como um instrumento apropriado para formalizar, entre os principais operadores, os procedimentos de comunicação e coordenação, garantindo que a remoção seja realizada com segurança e eficácia, mediante o uso de meios e equipamentos adequados e pessoal tecnicamente capacitado.	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31731	
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 153.37 (d)(10)
Instituição: -	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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que os parágrafos 153.37 (d)(10) e 153.37 (e)(10), que estabelecem a necessidade de treinamento para remoção de aeronaves inoperante, encontram-se em conformidade com o disposto no apêndice 10 do DOC 9137 – Parte 5 da OACI, bem como com os itens 3.7 da AC 150/5200-31C da FAA, GM2 ADR.OPS.B.001 do Anexo III do ED Decision 2024/004/R da EASA e 4.1.4.c.ii e 5.4.2 da AC 139.C-20 v1.0 da CASA, visto que os normativos dessas autoridades de aviação civil reconhecem a importância do treinamento das equipes de remoção de aeronave inoperante, todavia, nenhum dos normativos citados prescreve um padrão mínima de treinamento necessário.	
Desse modo, por se tratar de uma assunto altamente especializado, cada operador de aeródromo deve desenvolver seu próprio processo de treinamento/qualificação, sempre levando em consideração as características inerentes do seu aeródromo, com o objetivo de garantir que os profissionais que estejam diretamente ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes recebam preparação e treinamento adequados e aplicáveis para que estes possam executar suas responsabilidades no cenário de remoção de aeronaves da maneira mais competente possível.	
Por fim, ressalta-se que o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas , recomenda que a formação da equipe de remoção deve incluir fundamentos básicos da remoção de aeronaves, treinamento prático sobre o uso e operação dos equipamentos de remoção, treinamentos sobre as aeronaves operadas, os manuais de remoção de aeronave (ARM) e treinamentos específicos sobre gerenciamento e execução de remoção de aeronaves inoperantes.	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31732	
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 (e)
Instituição: -	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.	
Resultado da análise: contribuição acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, será alterada conforme proposto.	
Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)	

CONTRIBUIÇÃO N° 31733	
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)(iii)
Instituição: -	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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que os aeroportos possuem diferentes realidades operacionais e efeitos para a malha aérea nacional. Além disso, por serem administrados por organizações distintas, influenciadas por fatores diversos, como estruturas de custos e receitas, operam com diferentes apetites, aversões e resiliências aos riscos de interrupções das operações. Por isso, não é possível definir um único parâmetro temporal ou operacional para prescrever a tempestividade esperada para a ação de remoção da aeronave inoperante pelo seu explorador.	
Assim, a tempestividade das ações de remoção pelo explorador da aeronave, descontadas as etapas de resposta à emergência e de ações iniciais do investigador do Cenipa, deve ser avaliada e pré-definida à luz dos impactos à operação do aeroporto, respeitando e preservando os princípios da regularidade e continuidade da prestação do serviço público.	
Além disso, os prazos para a desinterdição de pista podem variar por diversos fatores, tais como: complexidade do cenário real (clima, terreno, capacidade da aeronave de se deslocar usando o trem de pouso, seu centro de gravidade, tipos de cargas etc.), além dos procedimentos de investigação, processos internos para obtenção de autorizações, desafios logísticos, disponibilidade de recursos humanos e materiais. Assim, o processo de retirada da aeronave pode variar de horas a até dias, dependendo da severidade da ocorrência e da disponibilidade de equipamentos e pessoal adequadamente preparados.	
Nessa linha, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas , recomenda os seguintes parâmetros para fins de planejamento e referência para caracterizar o termo tempestivamente no PRAI do aeródromo: definição dos cenários de aeronave acidentada (<i>debogging, recovery</i> ou estouro de pneu, por exemplo) para os quais o operador de aeródromo terá condições de assumir as ações de remoção; número de voos ou de passageiros impactados durante o período estimado de interdição da pista; escolha dos	

horários-picos ou dias da semana em que o “tempestivamente” será aplicado, podendo definir diversos tempos-limite ao longo do dia, em feriados ou fora de horários comerciais; estimativas dos tempos de deslocamento do *Recovery kit* identificado no plano de remoção do operador aéreo e sua disponibilização à equipe de remoção no local onde está a aeronave. Em outras palavras, a acessibilidade do aeroporto (quão distante está o aeroporto alternativa para o transporte dos equipamentos e da equipe de remoção, por exemplo); opções de retomada operacional reduzida do aeroporto a partir de oferta alternativa de infraestrutura e de acordo com o local de parada da aeronave acidentada.

Itens alterados na proposta: -

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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento:	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o uso da conceito aberto “ações insuficientes e tardias” está em harmonia com a proposta pretendida, visto que o operador de aeródromo deve definir em seu PRAI e nos acordos que venham a ser firmados os procedimentos, ações, prazos, dentre outros, para remoção de aeronave inoperante. Desse modo, para se chegar a conclusão de que uma ação é insuficiente e tardia, no caso concreto, deve-se comparar os procedimentos, ações e prazos dispostos no PRAI e nos acordos firmados com a referida ação do explorador da aeronave.	
Com relação aos procedimento para comprovação da tentativa de cobrança e posterior execução do ressarcimento ao operador de aeródromo, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas , em sua seção 3.2, recomenda diversas ações que podem ser tomadas pelo operador de aeródromo para ser ressarcido pelo explorador da aeronave.	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 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.

Resultado da análise: esclarecimento**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a celebração de acordos operacionais deverá ser definida e aplicável caso a caso, visto não ser possível definir um único modelo prescritivo para todos os entes envolvidos. No entanto, os acordos operacionais do operador de aeródromo devem respeitar o conteúdo mínimo estabelecido no parágrafo 153.325(e).

Além disso, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda que o operador de aeródromo quando executar a remoção da aeronave, no caso de aeronave que possua seguro, busque notificar a Seguradora que detém a apólice de seguros da aeronave avariada, para que o procedimento por ele realizado seja balizado pelo regulador de seguros indicado por essa Seguradora. Caso o explorador da aeronave não possa, no momento do evento indesejado, notificar o sinistro, o operador de aeródromo poderá fazê-lo, já que é um terceiro interessado, por ser diretamente afetado.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31736**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 B - 153.325**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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor da multa para descumprimento de exercício simulado tomou por simetria o Item i) da tabela III do Anexo III da Resolução nº 472/2018, que trata de Exercícios Simulados de Ameaça de Bomba, e o valor da multa para descumprimento dos acordos operacionais tomou por simetria o Item 153.109(d) do Apêndice B do RBAC nº 153, que trata de acordo operacional entre operador de aeródromo e órgão ATS referente ao SOCMS. Assim, os valores previstos das multas para o descumprimento dos simulados e acordos operacionais são razoáveis e proporcionais.

Com relação ao princípio da razoabilidade e à função pedagógica da sanção administrativa, o processo administrativo sancionador da agência, regido pela Resolução nº 472/2018, estabelece os procedimentos para determinar a gradação das sanções administrativas, definindo as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31737	
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 153.37 (d)(10)
Instituição: -	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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que os parágrafos 153.37 (d)(10) e 153.37 (e)(10), que estabelecem a necessidade de treinamento para remoção de aeronaves inoperante, encontram-se em conformidade com o disposto no apêndice 10 do DOC 9137 – Parte 5 da OACI, bem como com os itens 3.7 da AC 150/5200-31C da FAA, GM2 ADR.OPS.B.001 do Anexo III do ED Decision 2024/004/R da EASA e 4.1.4.c.ii e 5.4.2 da AC 139.C-20 v1.0 da CASA, visto que os normativos dessas autoridades de aviação civil reconhecem a importância do treinamento das equipes de remoção de aeronave inoperante, todavia, nenhum dos normativos citados prescreve um padrão mínima de treinamento necessário.	
Desse modo, por se tratar de uma assunto altamente especializado, cada operador de aeródromo deve desenvolver seu próprio processo de treinamento/qualificação, sempre levando em consideração as características inerentes do seu aeródromo, com o objetivo de garantir que os profissionais que estejam diretamente ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes recebam preparação e treinamento adequados e aplicáveis para que estes possam executar suas responsabilidades no cenário de remoção de aeronaves da maneira mais competente possível.	
Por fim, ressalta-se que o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas , recomenda que a formação da equipe de remoção deve incluir fundamentos básicos da remoção de aeronaves, treinamento prático sobre o uso e operação dos equipamentos de remoção, treinamentos sobre as aeronaves operadas, os manuais de remoção de aeronave (ARM) e treinamentos específicos sobre gerenciamento e execução de remoção de aeronaves inoperantes.	
Itens alterados na proposta: -	

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.

Resultado da análise: contribuição acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, será alterada conforme proposto.

Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)

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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que os aeroportos possuem diferentes realidades operacionais e efeitos para a malha aérea nacional. Além disso, por serem administrados por organizações distintas, influenciadas por fatores diversos, como estruturas de custos e receitas, operam com diferentes apetites, aversões e resiliências aos riscos de interrupções das operações. Por isso, não é possível definir um único parâmetro temporal ou operacional para prescrever a tempestividade esperada para a ação de remoção da aeronave inoperante pelo seu explorador.

Assim, a tempestividade das ações de remoção pelo explorador da aeronave, descontadas as etapas de resposta à emergência e de ações iniciais do investigador do Cenipa, deve ser avaliada e pré-definida à luz dos impactos à operação do aeroporto, respeitando e preservando os princípios da regularidade e continuidade da prestação do serviço público.

Além disso, os prazos para a desinterdição de pista podem variar por diversos fatores, tais como: complexidade do cenário real (clima, terreno, capacidade da aeronave de se deslocar usando o trem de pouso, seu centro de gravidade, tipos de cargas etc.), além dos procedimentos de investigação, processos internos para obtenção de autorizações, desafios logísticos, disponibilidade de recursos humanos e materiais. Assim, o processo de retirada da aeronave pode variar de horas a até dias, dependendo da severidade da ocorrência e da disponibilidade de equipamentos e pessoal adequadamente preparados.

Nessa linha, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda os seguintes parâmetros para fins de planejamento e referência para caracterizar o termo tempestivamente no PRAI do aeródromo: definição dos cenários de aeronave acidentada (*debogging, recovery* ou estouro de pneu, por exemplo) para os quais o operador de aeródromo terá condições de assumir as ações de remoção; número de voos ou de passageiros impactados durante o período estimado de interdição da pista; escolha dos

horários-picos ou dias da semana em que o “tempestivamente” será aplicado, podendo definir diversos tempos-limite ao longo do dia, em feriados ou fora de horários comerciais; estimativas dos tempos de deslocamento do *Recovery kit* identificado no plano de remoção do operador aéreo e sua disponibilização à equipe de remoção no local onde está a aeronave. Em outras palavras, a acessibilidade do aeroporto (quão distante está o aeroporto alternativa para o transporte dos equipamentos e da equipe de remoção, por exemplo); opções de retomada operacional reduzida do aeroporto a partir de oferta alternativa de infraestrutura e de acordo com o local de parada da aeronave acidentada.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o uso da conceito aberto “ações insuficientes e tardias” está em harmonia com a proposta pretendida, visto que o operador de aeródromo deve definir em seu PRAI e nos acordos que venham a ser firmados os procedimentos, ações, prazos, dentre outros, para remoção de aeronave inoperante. Desse modo, para se chegar a conclusão de que uma ação é insuficiente e tardia, no caso concreto, deve-se comparar os procedimentos, ações e prazos dispostos no PRAI e nos acordos firmados com a referida ação do explorador da aeronave.

Com relação aos procedimento para comprovação da tentativa de cobrança e posterior execução do ressarcimento ao operador de aeródromo, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, em sua seção 3.2, recomenda diversas ações que podem ser tomadas pelo operador de aeródromo para ser ressarcido pelo explorador da aeronave.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 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.

Resultado da análise: esclarecimento**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a celebração de acordos operacionais deverá ser definida e aplicável caso a caso, visto não ser possível definir um único modelo prescritivo para todos os entes envolvidos. No entanto, os acordos operacionais do operador de aeródromo devem respeitar o conteúdo mínimo estabelecido no parágrafo 153.325(e).

Além disso, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda que o operador de aeródromo quando executar a remoção da aeronave, no caso de aeronave que possua seguro, busque notificar a Seguradora que detém a apólice de seguros da aeronave avariada, para que o procedimento por ele realizado seja balizado pelo regulador de seguros indicado por essa Seguradora. Caso o explorador da aeronave não possa, no momento do evento indesejado, notificar o sinistro, o operador de aeródromo poderá fazê-lo, já que é um terceiro interessado, por ser diretamente afetado.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31742**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 B - 153.325**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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor da multa para descumprimento de exercício simulado tomou por simetria o Item i) da tabela III do Anexo III da Resolução nº 472/2018, que trata de Exercícios Simulados de Ameaça de Bomba, e o valor da multa para descumprimento dos acordos operacionais tomou por simetria o Item 153.109(d) do Apêndice B do RBAC nº 153, que trata de acordo operacional entre operador de aeródromo e órgão ATS referente ao SOCMS. Assim, os valores previstos das multas para o descumprimento dos simulados e acordos operacionais são razoáveis e proporcionais.

Com relação ao princípio da razoabilidade e à função pedagógica da sanção administrativa, o processo administrativo sancionador da agência, regido pela Resolução nº 472/2018, estabelece os procedimentos para determinar a gradação das sanções administrativas, definindo as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31743	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre	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 (d)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>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.</p>	
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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
<p>Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o art. 2º da minuta de Resolução de aprovação da emenda ao RBAC nº 153, prevê expressamente que operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido.</p> <p>Além disso, o parágrafo 153.325(e) determina que 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. Bem como, prevê no parágrafo 153.325(a)(8(iv) que o operador de aeródromo, quando realizar a remoção da aeronave inoperante, deverá ser resarcido, pelo explorador da aeronave, por todas as despesas de remoção.</p> <p>Isto posto, considera-se que os mecanismos previsto são suficientes para resguardar o operador de aeródromo quando realizar a remoção de aeronave inoperante.</p> <p>Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31744	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre	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: 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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave não faz parte do escopo do RBAC nº 153. Todavia, cabe destacar que a coordenação entre PLEM (do qual o PRAI faz parte) e o plano de remoção do operador aéreo já consta prevista no parágrafo 121.1225(d)(1)(iii) do RBAC nº 121. Além disso, a minuta da seção 153.325 submetida à consulta pública exige que um acordo operacional seja firmado entre os operadores, do aeródromo e aéreos, sendo que estes deverão apresentar declaração de que dispõe de equipe(s) treinada(s) para a remoção de aeronaves inoperantes, contemplando os tipos de aeronaves que opera no aeródromo, conforme item 153.325(e)(4) que faz parte do conteúdo mínimo desses acordos. Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.	
Itens alterados na proposta: -	

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.

Resultado da análise: contribuição acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, foi alterada, igualando as periodicidades dos simulados das classes III e IV.

Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)

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. "

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que para os aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente pelo explorador da aeronave, cabe ao operador de aeródromo fazê-lo, conforme expresso mandamento legal (§1º do Art 88-Q do CBA).

Assim, caso o explorador da aeronave não remova a aeronave nos termos definidos no PRAI do operador de aeródromo, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, seja por meios próprios ou por meio de um terceiro contratado. Nesse caso, como não se trata de uma prestação de serviço do operador de aeródromo, e sim de uma obrigação de fazer desse operador, havendo o descumprimento da obrigação pelo explorador da aeronave, caberá ao operador de aeródromo a execução da remoção.

Trata-se, desse modo, de uma obrigação de fazer, cujo descumprimento pelo explorador da aeronave atrai a responsabilidade do operador de aeródromo para agir, devendo ser resarcido pelas despesas incorridas.

Portanto, por expresso comando legal, o operador de aeródromo possui responsabilidade subsidiária neste caso. E, como consequência, não pode alegar que não possui capacidade técnica, equipamento ou equipe qualificada para descumprir a exigência legal. Dito de outra forma, justamente para cumpri o exigido no CBA, o operador de aeródromo deve possuir capacidade técnica, equipamento e equipe qualificada para executar os serviços necessários de remoção de aeronave inoperante.

Com relação ao conteúdo do treinamento, por se tratar de uma assunto altamente especializado, cada operador de aeródromo deve desenvolver seu próprio processo de treinamento/qualificação, sempre levando em consideração as características inerentes do seu aeródromo, com o objetivo de garantir que os profissionais que estejam diretamente ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes recebam preparação e treinamento adequados e aplicáveis para que estes possam executar suas responsabilidades no cenário de remoção de aeronaves da maneira mais competente possível.

Por fim, ressalta-se que o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda que a formação da equipe de remoção deve incluir fundamentos básicos da remoção de aeronaves, treinamento prático sobre o uso e operação dos equipamentos de remoção, treinamentos sobre as aeronaves operadas, os manuais de remoção de aeronave (ARM) e treinamentos específicos sobre gerenciamento e execução de remoção de aeronaves inoperantes.

Itens alterados na proposta: -

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 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. "

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que para os aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente pelo explorador da aeronave, cabe ao operador de aeródromo fazê-lo, conforme expresso mandamento legal (§1º do Art 88-Q do CBA).

Assim, caso o explorador da aeronave não remova a aeronave nos termos definidos no PRAI do operador de aeródromo, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, seja por meios próprios ou por meio de um terceiro contratado. Nesse caso, como não se trata de uma prestação de serviço do operador de aeródromo, e sim de uma obrigação de fazer desse operador, havendo o descumprimento da obrigação pelo explorador da aeronave, caberá ao operador de aeródromo a execução da remoção.

Trata-se, desse modo, de uma obrigação de fazer, cujo descumprimento pelo explorador da aeronave atrai a responsabilidade do operador de aeródromo para agir, devendo ser resarcido pelas despesas incorridas.

Portanto, por expresso comando legal, o operador de aeródromo possui responsabilidade subsidiária neste caso. E, como consequência, não pode alegar que não possui capacidade técnica, equipamento ou equipe qualificada para descumprir a exigência legal. Dito de outra forma, justamente para cumpri o exigido no CBA, o operador de aeródromo deve possuir capacidade técnica, equipamento e equipe qualificada para executar os serviços necessários de remoção de aeronave inoperante.

Com relação ao conteúdo do treinamento, por se tratar de uma assunto altamente especializado, cada operador de aeródromo deve desenvolver seu próprio processo de treinamento/qualificação, sempre levando em consideração as características inerentes do seu aeródromo, com o objetivo de garantir que os profissionais que estejam diretamente ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes recebam preparação e treinamento adequados e aplicáveis para que estes possam executar suas responsabilidades no cenário de remoção de aeronaves da maneira mais competente possível.

Por fim, ressalta-se que o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda que a formação da equipe de remoção deve incluir fundamentos básicos da remoção de aeronaves, treinamento prático sobre o uso e operação dos equipamentos de remoção, treinamentos sobre as aeronaves operadas, os manuais de remoção de aeronave (ARM) e treinamentos específicos sobre gerenciamento e execução de remoção de aeronaves inoperantes.

Itens alterados na proposta: -

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. "

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que para os aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente pelo explorador da aeronave, cabe ao operador de aeródromo fazê-lo, conforme expresso mandamento legal (§1º do Art 88-Q do CBA).

Assim, caso o explorador da aeronave não remova a aeronave nos termos definidos no PRAI do operador de aeródromo, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, seja por meios próprios ou por meio de um terceiro contratado. Nesse caso, como não se trata de uma prestação de serviço do operador de aeródromo, e sim de uma obrigação de fazer desse operador, havendo o descumprimento da obrigação pelo explorador da aeronave, caberá ao operador de aeródromo a execução da remoção.

Trata-se, desse modo, de uma obrigação de fazer, cujo descumprimento pelo explorador da aeronave atrai a responsabilidade do operador de aeródromo para agir, devendo ser resarcido pelas despesas incorridas.

Portanto, por expresso comando legal, o operador de aeródromo possui responsabilidade subsidiária neste caso. E, como consequência, não pode alegar que não possui capacidade técnica, equipamento ou equipe qualificada para descumprir a exigência legal. Dito de outra forma, justamente para cumpri o exigido no CBA, o operador de aeródromo deve possuir capacidade técnica, equipamento e equipe qualificada para executar os serviços necessários de remoção de aeronave inoperante.

Com relação à definição do prazo para remoção de aeronave inoperante, os aeroportos possuem diferentes realidades operacionais e efeitos para a malha aérea nacional. Além disso, por serem administrados por organizações distintas, influenciadas por fatores diversos, como estruturas de custos e receitas, operam com diferentes apetites, aversões e resiliências aos riscos de interrupções das operações. Por isso, não é possível definir um único parâmetro temporal ou operacional para prescrever a tempestividade esperada para a ação de remoção da aeronave inoperante pelo seu explorador.

Assim, a tempestividade das ações de remoção pelo explorador da aeronave, descontadas as etapas de resposta à emergência e de ações iniciais do investigador do Cenipa, deve ser avaliada e pré-definida à luz dos impactos à operação do aeroporto, respeitando e preservando os princípios da regularidade e continuidade da prestação do serviço público.

Além disso, os prazos para a desinterdição de pista podem variar por diversos fatores, tais como: complexidade do cenário real (clima, terreno, capacidade da aeronave de se deslocar usando o trem de pouso, seu centro de gravidade, tipos de cargas etc.), além dos procedimentos de investigação, processos internos para obtenção de autorizações, desafios logísticos, disponibilidade de recursos humanos e materiais. Assim, o processo de retirada da aeronave pode variar de horas a até dias, dependendo da severidade da ocorrência e da disponibilidade de equipamentos e pessoal adequadamente preparados.

Nessa linha, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda os seguintes parâmetros para fins de planejamento e referência para caracterizar o termo tempestivamente no PRAI do aeródromo: definição dos cenários de aeronave acidentada (*debogging, recovery* ou estouro de pneu, por exemplo) para os quais o operador de aeródromo terá condições de assumir as ações de remoção; número de voos ou de passageiros impactados durante o período estimado de interdição da pista; escolha dos horários-picos ou dias da semana em que o “tempestivamente” será aplicado, podendo definir diversos tempos-limite ao longo do dia, em feriados ou fora de horários comerciais; estimativas dos tempos de deslocamento do *Recovery kit* identificado no plano de remoção do operador aéreo e sua disponibilização à equipe de remoção no local onde está a aeronave. Em outras palavras, a acessibilidade do aeroporto (quão distante está o aeroporto alternativa para o transporte dos equipamentos e da equipe de remoção, por exemplo); opções de retomada operacional reduzida do aeroporto a partir de oferta alternativa de infraestrutura e de acordo com o local de parada da aeronave acidentada. Com relação à transferência de responsabilidades, o art. 2º da minuta de Resolução de aprovação da emenda ao RBAC nº 153, prevê expressamente que operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido. Dessa forma, considera-se desnecessário reforçar no RBAC a responsabilidade primária do explorador de aeronave em remover a aeronave inoperante, prevista no caput do artigo 88-Q do CBA, nem ressaltar que a aeronave inoperante permanece sendo de responsabilidade do explorador da aeronave, conforme art. 2º da minuta de Resolução.

Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.

Itens alterados na proposta: -

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)

Tipo de Contribuição: Alteração**Arquivo anexo:** Não**Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

"(a)(8)(iv) o operador de aeródromo deverá 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 terceiro 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."

Resultado da análise: contribuição parcialmente acatada

Fundamento:

A Anac agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 153.325(a)8)(iii) do RBAC nº 153 será alterado para indicar os principais fatores a serem considerados para a definição do prazo máximo de remoção da aeronave inoperante.

Quanto à responsabilidade pela remoção da aeronave inoperante o caput do artigo 88-Q do CBA é claro o indicar esta responsabilidade ao explorador da aeronave. No entanto, nos aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, devendo o explorador da aeronave ressarcir-lo pelas despesas da remoção, conforme §1º do Art 88-Q do CBA. Portanto, a responsabilidade primária é do explorador da aeronave e subsidiária do operador de aeródromo. Além disso, o art. 2º da minuta de Resolução de aprovação da emenda ao RBAC nº 153, prevê expressamente que operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido. Dessa forma, considera-se desnecessário reforçar no RBAC a responsabilidade primária do explorador de aeronave em remover a aeronave inoperante, prevista no caput do artigo 88-Q do CBA, nem ressaltar que a aeronave inoperante permanece sendo de responsabilidade do explorador da aeronave, conforme art. 2º da minuta de Resolução.

Itens alterados na proposta: 153.325 (a)(8)(iv) e 153.325 (a)(8)(iv)(A) [incluso]

CONTRIBUIÇÃO N° 31750	
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 (a)(8)(v)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>(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;</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>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.</p>	
Resultado da análise: contribuição acatada	
<p>Fundamento:</p> <p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 153.325(a)(8)(v) do RBAC nº 153 será alterado e terá inclusão da letra (A) para indicar a possibilidade do início da remoção da aeronave inoperante, pelo operador do aérodromo, antes do prazo definido, mas quando efetivamente não evidenciado o progresso efetivo e contínuo nas ações de remoção ou demonstração de incapacidade manifesta de executar a remoção.</p> <p>É fundamental esclarecer ainda que, conforme definido no Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas, que a tempestividade pré-definida pelo operador de aeródromo em seu <u>PRAI não pode ser interpretada rigidamente</u>. Os envolvidos na tomada de decisão (operador aéreo e operador de aeródromo) devem considerar a severidade do evento causador da aeronave inoperante e, portanto, a complexidade da remoção da aeronave acidentada, bem como as opções viáveis de retomada operacional com capacidade reduzida do aeroporto para mitigar os impactos operacionais da interdição parcial ou total da pista onde ocorreu o evento.</p>	
Itens alterados na proposta: 153.325 (a)(8)(iv) e 153.325 (a)(8)(iv)(A) [incluído]	

CONTRIBUIÇÃO N° 31751**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
 (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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece, conforme definido no Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, que a tempestividade pré-definida pelo operador de aeródromo em seu PRAI não pode ser interpretada rigidamente. Os envolvidos na tomada de decisão (operador aéreo e operador de aeródromo) devem considerar a severidade do evento causador da aeronave inoperante e, portanto, a complexidade da remoção da aeronave acidentada, bem como as opções viáveis de retomada operacional com capacidade reduzida do aeroporto para mitigar os impactos operacionais da interdição parcial ou total da pista onde ocorreu o evento.

É fundamental, no julgamento desse processo, que o explorador da aeronave demonstre capacidade de retirá-la do local do acidente. Por isso, o termo “tempestivamente” não pode ser avaliado puramente na dimensão temporal, pois, dependendo da complexidade das operações de remoção, o tempo de desinterdição da pista ultrapassará o prazo estabelecido no PRAI. Assim, o poder-dever do operador de aeródromo de retirada não necessariamente deve ser acionado apenas porque o prazo temporal foi ultrapassado. Desta forma, uma vez que o tempo de espera aceitável para a caracterização do termo “tempestivamente” for pré-definido no PRAI e refletido em acordos prévios para operação no aeroporto, o operador do aeródromo poderá assumir as ações de remoção da aeronave acidentada, atuando amparado por seu poder-dever de assegurar a continuidade da prestação dos serviços aéreos públicos.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 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."

Resultado da análise: contribuição parcialmente acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, será alterada conforme proposto.

Cabe destacar todavia, que os simulados permitem que todos os envolvidos do aeródromo pratiquem a coordenação de suas funções e responsabilidades, melhorando a comunicação e o trabalho colaborativo no aeródromo. Portanto, os simulados devem ser realizados por cada aeródromo em seu sítio aeroportuário, visto as especificidades operacionais, técnicas, de equipamentos, de localização, dentre outras, que cada aeródromo possui.

Por fim, o estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados aos temas sugeridos.

Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)

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)**Tipo 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;
- (8) 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."

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

A Anac agradece a contribuição e esclarece que, como responsáveis primários pela remoção segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica CBA (Art 88-Q), é imprescindível que os exploradores de aeronave estabeleçam seus Planos de Resposta a Emergências devidamente coordenados com o Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM), nos termos dos parágrafos 91.1021(b)(iv) do RBAC nº 91, 135.705(d)(1) e (2) do RBAC nº 135 e 121.1225(d)(iii) do RBAC nº 121. Em um primeiro instante, pode-se erroneamente concluir que estes se restringem à coordenação da reposta à emergência no âmbito do SGSO do operador aéreo, no entanto, depreende-se que apesar de não haver de maneira explícita o procedimento de aeronave inoperante em pista de pouso e decolagem, o arcabouço regulatório referido traz a obrigação de o operador aéreo assegurar que seu plano de resposta à emergência esteja adequadamente compatível ao do aeródromo. Ou seja, o explorador da aeronave/operador aéreo deve agir conforme procedimento de remoção de aeronave inoperante contido no Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM) definido para o aeródromo onde o evento indesejado ocorreu. Com relação à sugestão de recomendação de acordo operacional para os operadores aéreos regidos pelo RBAC nº 135, considera-se que a escolha regulatória mais indicada é a de exigir em regulamento 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. Esse foco nos principais operadores garante que as ações coordenadas e os prazos estabelecidos sejam aplicáveis à maioria das operações, trazendo maior segurança jurídica.

Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.

Itens alterados na proposta: -

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).

Resultado da análise: contribuição parcialmente acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e informa que aceita parcialmente a contribuição, alterando o prazo para o estabelecimento dos acordos operacionais para 12 meses após a vigência.

Além disso, cabe esclarecer que o artigo 23 do Decreto-Lei nº 4.657/1942, que trata da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro, estabelece que a decisão administrativa que impõe novo dever deverá prever regime de transição para que este deve seja cumprido de modo proporcional, equânime e eficiente e sem prejuízo aos interesses gerais. O regime transição considerando esta diretriz, bem como a urgência do tema em função dos recentes casos de interdição de pista (como os ocorridos nos casos dos aeroportos de Campinas e de Florianópolis, ambos ocorridos no mesmo dia 12/08/2024) além da necessidade de ajustes da capacidade operacional dos operadores aeroportuários no Brasil, especialmente porque a maioria dos aeroportos apresentam apenas uma pista de pouso e decolagem, o que eleva a criticidade quando da ocorrência dessas emergências.

Importante destacar o item 11.7 do Relatório de AIR Nº 4/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA [SEI nº 10548940] que traz a justificativa-síntese para os prazos do regime de transição: "Esses prazos são essenciais para que o operador do aeródromo realize o planejamento adequado e conduza as negociações com os principais operadores, definindo os prazos, publicando-os, e formalizando os acordos. Além disso, permitem mais tempo para o treinamento e a preparação das equipes. O item referente aos simulados não terá disposição transitória, uma vez que muitos aeroportos já estão realizando esses exercícios."

Itens alterados na proposta: 153.701(j) e (k)

CONTRIBUIÇÃO N° 31755	
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 153.37 (d)(10)
Instituição: -	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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 153.15(b) estabelece as funções que podem ser acumuladas na estrutura organizacional do aeródromo, conforme critérios e limites estabelecidos no Apêndice A do RBAC nº 153, todavia, considerando que a função de “gestor de crise” não está atualmente contemplada no regulamento, não há, por ora, previsão normativa específica quanto à sua acumulação com outras funções.	
Itens alterados na proposta: -	

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)**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 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."

Resultado da análise: contribuição acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, foi alterada, igualando as periodicidades dos simulados das classes III e IV.

Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)

CONTRIBUIÇÃO N° 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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a celebração de acordos operacionais deverá ser definida e aplicável caso a caso, visto não ser possível definir um único modelo prescritivo para todos os entes envolvidos. No entanto, os acordos operacionais do operador de aeródromo devem respeitar o conteúdo mínimo estabelecido no parágrafo 153.325(e).

Itens alterados na proposta: -

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."

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o estabelecimento de obrigações e penalidades para os exploradores de aeronave não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares para que os exploradores de aeronave comprovem a capacidade de remoção de aeronaves de acordo com o manual de recovery das aeronaves que operam no aeródromo, e ainda, como tratar da obrigação para que os exploradores de aeronave firmem os acordos operacionais de remoção de aeronaves inoperantes com os operadores de aeródromo.

Itens alterados na proposta: -

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."

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que exigir em regulamento a celebração de acordo operacional entre o operador de aeródromo e todos os operadores aéreos que atuam no aeródromo possuem os seguintes impactos negativos: possível dificuldade de celebração do acordo com operadores aéreos pequenos; demandará maior esforço negocial e de gerenciamento de conflitos pois exige a celebração de acordo com todos os operadores; exigirá esforço para os pequenos operadores que, em geral, operam aeronaves menores as quais demandam, em tese, menor esforço, meios e tempo para a desinterdição da pista. Por isso, a escolha regulatória mais indicada é a de exigir em regulamento 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. Esse foco nos principais operadores garante que as ações coordenadas e os prazos estabelecidos sejam aplicáveis à maioria das operações, trazendo maior segurança jurídica.

Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 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)."

Resultado da análise: esclarecimento**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a celebração de acordos operacionais deverá ser definida e aplicável caso a caso, visto não ser possível definir um único modelo prescritivo para todos os entes envolvidos. No entanto, os acordos operacionais do operador de aeródromo devem respeitar o conteúdo mínimo estabelecido no parágrafo 153.325(e).

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31761**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:** 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."

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor da multa para descumprimento de exercício simulado tomou por simetria o Item i) da tabela III do Anexo III da Resolução nº 472/2018, que trata de Exercícios Simulados de Ameaça de Bomba, e o valor da multa para descumprimento dos acordos operacionais tomou por simetria o Item 153.109(d) do Apêndice B do RBAC nº 153, que trata de acordo operacional entre operador de aeródromo e órgão ATS referente ao SOCMS. Assim, os valores previstos das multas para o descumprimento dos simulados e acordos operacionais são razoáveis e proporcionais.

Com relação ao princípio da razoabilidade e à função pedagógica da sanção administrativa, o processo administrativo sancionador da agência, regido pela Resolução nº 472/2018, estabelece os procedimentos para determinar a gradação das sanções administrativas, definindo as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções.

Itens alterados na proposta: -

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****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.

(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.

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.

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 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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A Anac agradece a contribuição e esclarece que para os aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente pelo explorador da aeronave, cabe ao operador de aeródromo fazê-lo, conforme expresso mandamento legal (§1º do Art 88-Q do CBA).

Assim, caso o explorador da aeronave não remova a aeronave nos termos definidos no PRAI do operador de aeródromo, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, seja por meios próprios ou por meio de um terceiro contratado. Nesse caso, como não se trata de uma prestação de serviço do operador de aeródromo, e sim de uma obrigação de fazer desse operador, havendo o descumprimento da obrigação pelo explorador da aeronave, caberá ao operador de aeródromo a execução da remoção.

Trata-se, desse modo, de uma obrigação de fazer, cujo descumprimento pelo explorador da aeronave atraí a responsabilidade do operador de aeródromo para agir, devendo ser resarcido pelas despesas incorridas.

Portanto, por expresso comando legal, o operador de aeródromo possui responsabilidade subsidiária neste caso. E, como consequência, não pode alegar que não possui capacidade técnica, equipamento ou equipe qualificada para descumprir a exigência legal. Dito de outra forma, justamente para cumpri o exigido no CBA, o operador de aeródromo deve possuir capacidade técnica, equipamento e equipe qualificada para executar os serviços necessários de remoção de aeronave inoperante.

Com relação ao conteúdo do treinamento, por se tratar de uma assunto altamente especializado, cada operador de aeródromo deve desenvolver seu próprio processo de treinamento/qualificação, sempre levando em consideração as características inerentes do seu aeródromo, com o objetivo de garantir que os profissionais que estejam diretamente ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes recebam preparação e treinamento adequados e aplicáveis para que estes possam executar suas responsabilidades no cenário de remoção de aeronaves da maneira mais competente possível.

Por fim, ressalta-se que o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda que a formação da equipe de remoção deve incluir fundamentos básicos da remoção de aeronaves, treinamento prático sobre o uso e operação dos equipamentos de remoção, treinamentos sobre as aeronaves operadas, os manuais de remoção de aeronave (ARM) e treinamentos específicos sobre gerenciamento e execução de remoção de aeronaves inoperantes.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31763	
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)(iii)
Instituição: -	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 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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	

Fundamento:

A Anac agradece a contribuição e esclarece que para os aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente pelo explorador da aeronave, cabe ao operador de aeródromo fazê-lo, conforme expresso mandamento legal (§1º do Art 88-Q do CBA).

Assim, caso o explorador da aeronave não remova a aeronave nos termos definidos no PRAI do operador de aeródromo, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, seja por meios próprios ou por meio de um terceiro contratado. Nesse caso, como não se trata de uma prestação de serviço do operador de aeródromo, e sim de uma obrigação de fazer desse operador, havendo o descumprimento da obrigação pelo explorador da aeronave, caberá ao operador de aeródromo a execução da remoção.

Trata-se, desse modo, de uma obrigação de fazer, cujo descumprimento pelo explorador da aeronave atraí a responsabilidade do operador de aeródromo para agir, devendo ser resarcido pelas despesas incorridas.

Portanto, por expresso comando legal, o operador de aeródromo possui responsabilidade subsidiária neste caso. E, como consequência, não pode alegar que não possui capacidade técnica, equipamento ou equipe qualificada para descumprir a exigência legal. Dito de outra forma, justamente para cumprir o exigido no CBA, o operador de aeródromo deve possuir capacidade técnica, equipamento e equipe qualificada para executar os serviços necessários de remoção de aeronave inoperante.

Com relação à definição do prazo para remoção de aeronave inoperante, os aeroportos possuem diferentes realidades operacionais e efeitos para a malha aérea nacional. Além disso, por serem administrados por organizações distintas, influenciadas por fatores diversos, como estruturas de custos e receitas, operam com diferentes apetites, aversões e resiliências aos riscos de interrupções das operações. Por isso, não é possível definir um único parâmetro temporal ou operacional para prescrever a tempestividade esperada para a ação de remoção da aeronave inoperante pelo seu explorador.

Assim, a tempestividade das ações de remoção pelo explorador da aeronave, descontadas as etapas de resposta à emergência e de ações iniciais do investigador do Cenipa, deve ser avaliada e pré-definida à luz dos impactos à operação do aeroporto, respeitando e preservando os princípios da regularidade e continuidade da prestação do serviço público.

Além disso, os prazos para a desinterdição de pista podem variar por diversos fatores, tais como: complexidade do cenário real (clima, terreno, capacidade da aeronave de se deslocar usando o trem de pouso, seu centro de gravidade, tipos de cargas etc.), além dos procedimentos de investigação, processos internos para obtenção de autorizações, desafios logísticos, disponibilidade de recursos humanos e materiais. Assim, o processo de retirada da aeronave pode variar de horas a até dias, dependendo da severidade da ocorrência e da disponibilidade de equipamentos e pessoal adequadamente preparados.

Nessa linha, o Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas>, recomenda os seguintes parâmetros para fins de planejamento e referência para caracterizar o termo tempestivamente no PRAI do aeródromo: definição dos cenários de aeronave acidentada (debugging, recovery ou estouro de pneu, por exemplo) para os quais o operador de aeródromo terá condições de assumir as ações de remoção; número de voos ou de passageiros impactados durante o período estimado de interdição da pista; escolha dos horários-picos ou dias da semana em que o “tempestivamente” será aplicado, podendo definir diversos tempos-limite ao longo do dia, em feriados ou fora de horários comerciais; estimativas dos tempos de deslocamento do Recovery kit identificado no plano de remoção do operador aéreo e sua disponibilização à equipe de remoção no local onde está a aeronave. Em outras palavras, a acessibilidade do aeroporto (quão distante está o aeroporto alternativa para o transporte dos equipamentos e da equipe de remoção, por exemplo); opções de retomada operacional reduzida do aeroporto a partir de oferta alternativa de infraestrutura e de acordo com o local de parada da aeronave acidentada.

Com relação à transferência de responsabilidades, o art. 2º da minuta de Resolução de aprovação da emenda ao RBAC nº 153, prevê expressamente que operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido. Dessa forma, considera-se desnecessário reforçar no RBAC a responsabilidade primária do explorador de aeronave em remover a aeronave inoperante, prevista no caput do artigo 88-Q do CBA, nem ressaltar que a aeronave inoperante permanece sendo de responsabilidade do explorador da aeronave, conforme art. 2º da minuta de Resolução.

Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.

Itens alterados na proposta: -

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****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(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:

(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 terceiro 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.

Resultado da análise: contribuição parcialmente acatada

Fundamento:

A Anac agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 153.325(a)8)(iii) do RBAC nº 153 será alterado para indicar os principais fatores a serem considerados para a definição do prazo máximo de remoção da aeronave inoperante.

Quanto à responsabilidade pela remoção da aeronave inoperante o caput do artigo 88-Q do CBA é claro o indicar esta responsabilidade ao explorador da aeronave. No entanto, nos aeródromos de uso público, caso a remoção da aeronave inoperante não ocorra tempestivamente, caberá ao operador do aeródromo fazê-lo, devendo o explorador da aeronave ressarcir-lo pelas despesas da remoção, conforme §1º do Art 88-Q do CBA. Portanto, a responsabilidade primária é do explorador da aeronave e subsidiária do operador de aeródromo. Além disso, o art. 2º da minuta de Resolução de aprovação da emenda ao RBAC nº 153, prevê expressamente que operador de aeródromo não será responsabilizado por quaisquer danos à aeronave, se a remoção obedecer ao disposto no PRAI e no acordo operacional estabelecido. Dessa forma, considera-se desnecessário reforçar no RBAC a responsabilidade primária do explorador de aeronave em remover a aeronave inoperante, prevista no caput do artigo 88-Q do CBA, nem ressaltar que a aeronave inoperante permanece sendo de responsabilidade do explorador da aeronave, conforme art. 2º da minuta de Resolução.

Itens alterados na proposta: 153.325 (a)(8)(iv) e 153.325 (a)(8)(iv)(A) [incluso]

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.	
Resultado da análise: contribuição acatada	
Fundamento:	
A Anac agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 153.325(a)(8)(v) do RBAC nº 153 será alterado e terá inclusão da letra (A) para indicar a possibilidade do início da remoção da aeronave inoperante, pelo operador do aérodromo, antes do prazo definido, mas quando efetivamente não evidenciado o progresso efetivo e contínuo nas ações de remoção ou demonstração de incapacidade manifesta de executar a remoção.	
É fundamental esclarecer ainda que, conforme definido no Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas , que a tempestividade pré-definida pelo operador de aeródromo em seu PRAI não pode ser interpretada rigidamente. Os envolvidos na tomada de decisão (operador aéreo e operador de aeródromo) devem considerar a severidade do evento causador da aeronave inoperante e, portanto, a complexidade da remoção da aeronave acidentada, bem como as opções viáveis de retomada operacional com capacidade reduzida do aeroporto para mitigar os impactos operacionais da interdição parcial ou total da pista onde ocorreu o evento.	
Itens alterados na proposta: 153.325 (a)(8)(iv) e 153.325 (a)(8)(iv)(A) [incluso]	

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.	
Resultado da análise: contribuição acatada	
Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o requisito citado será renumerado para 153.325(a)(8)(v), tendo em vista os novos parágrafos 153.325(a)(8)(iii) e 153.325(a)(8)(iv).	
Itens alterados na proposta: 153.325(a)(8)(v)	

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.

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o requisito citado já encontra-se corretamente numerado.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31768	
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)(vii)
Instituição: -	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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o requisito citado já encontra-se corretamente numerado.	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31769	
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 (b)(3)
Instituição: -	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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
<p>Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece, conforme definido no Manual de gerenciamento de retomada operacional para ocorrências de interdição de pista por aeronave inoperante, disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/aeroportos-e-aerodromos/manuais-e-cartilhas, que a tempestividade pré-definida pelo operador de aeródromo em seu PRAI não pode ser interpretada rigidamente. Os envolvidos na tomada de decisão (operador aéreo e operador de aeródromo) devem considerar a severidade do evento causador da aeronave inoperante e, portanto, a complexidade da remoção da aeronave acidentada, bem como as opções viáveis de retomada operacional com capacidade reduzida do aeroporto para mitigar os impactos operacionais da interdição parcial ou total da pista onde ocorreu o evento. É fundamental, no julgamento desse processo, que o explorador da aeronave demonstre capacidade de retirá-la do local do acidente. Por isso, o termo “tempestivamente” não pode ser avaliado puramente na dimensão temporal, pois, dependendo da complexidade das operações de remoção, o tempo de desinterdição da pista ultrapassará o prazo estabelecido no PRAI. Assim, o poder-dever do operador de aeródromo de retirada não necessariamente deve ser acionado apenas porque o prazo temporal foi ultrapassado. Desta forma, uma vez que o tempo de espera aceitável para a caracterização do termo “tempestivamente” for pré-definido no PRAI e refletido em acordos prévios para operação no aeroporto, o operador do aeródromo poderá assumir as ações de remoção da aeronave acidentada, atuando amparado por seu poder-dever de assegurar a continuidade da prestação dos serviços aéreos públicos.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31770	
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 (d)
Instituição: -	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>	
Resultado da análise: contribuição parcialmente acatada	
<p>Fundamento:</p> <p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, será alterada conforme proposto.</p>	

Cabe destacar todavia, que os simulados permitem que todos os envolvidos do aeródromo pratiquem a coordenação de suas funções e responsabilidades, melhorando a comunicação e o trabalho colaborativo no aeródromo. Portanto, os simulados devem ser realizados por cada aeródromo em seu sítio aeroportuário, visto as especificidades operacionais, técnicas, de equipamentos, de localização, dentre outras, que cada aeródromo possui.

Por fim, o estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados aos temas sugeridos.

Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)

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)**Tipo 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.

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

A Anac agradece a contribuição e esclarece que, como responsáveis primários pela remoção segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica CBA (Art 88-Q), é imprescindível que os exploradores de aeronave estabeleçam seus Planos de Resposta a Emergências devidamente coordenados com o Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM), nos termos dos parágrafos 91.1021(b)(iv) do RBAC nº 91, 135.705(d)(1) e (2) do RBAC nº 135 e 121.1225(d)(iii) do RBAC nº 121. Em um primeiro instante, pode-se erroneamente concluir que estes se restringem à coordenação da reposta à emergência no âmbito do SGSO do operador aéreo, no entanto, depreende-se que apesar de não haver de maneira explícita o procedimento de aeronave inoperante em pista de pouso e decolagem, o arcabouço regulatório referido traz a obrigação de o operador aéreo assegurar que seu plano de resposta à emergência esteja adequadamente compatível ao do aeródromo. Ou seja, o explorador da aeronave/operador aéreo deve agir conforme procedimento de remoção de aeronave inoperante contido no Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM) definido para o aeródromo onde o evento indesejado ocorreu. Com relação à sugestão de recomendação de acordo operacional para os operadores aéreos regidos pelo RBAC nº 135, considera-se que a escolha regulatória mais indicada é a de exigir em regulamento 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. Esse foco nos principais operadores garante que as ações coordenadas e os prazos estabelecidos sejam aplicáveis à maioria das operações, trazendo maior segurança jurídica.

Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.

Itens alterados na proposta: -

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).	
Resultado da análise: contribuição parcialmente acatada	
Fundamento: A Anac agradece a contribuição e informa que aceita parcialmente a contribuição, alterando o prazo para o estabelecimento dos acordos operacionais para 12 meses após a vigência. Além disso, cabe esclarecer que o artigo 23 do Decreto-Lei nº 4.657/1942, que trata da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro, estabelece que a decisão administrativa que impõe novo dever deverá prever regime de transição para que este deve seja cumprido de modo proporcional, equânime e eficiente e sem prejuízo aos interesses gerais. O regime transição considerando esta diretriz, bem como a urgência do tema em função dos recentes casos de interdição de pista (como os ocorridos nos casos dos aeroportos de Campinas e de Florianópolis, ambos ocorridos no mesmo dia 12/08/2024) além da necessidade de ajustes da capacidade operacional dos operadores aeroportuários no Brasil, especialmente porque a maioria dos aeroportos apresentam apenas uma pista de pouso e decolagem, o que eleva a criticidade quando da ocorrência dessas emergências. Importante destacar o item 11.7 do Relatório de AIR Nº 4/2024/GTNO-SIA/GNAD/SIA [SEI nº 10548940] que traz a justificativa-síntese para os prazos do regime de transição: <i>"Esses prazos são essenciais para que o operador do aeródromo realize o planejamento adequado e conduza as negociações com os principais operadores, definindo os prazos, publicando-os, e formalizando os acordos. Além disso, permitem mais tempo para o treinamento e a preparação das equipes. O item referente aos simulados não terá disposição transitória, uma vez que muitos aeroportos já estão realizando esses exercícios."</i>	
Itens alterados na proposta: 153.701(j) e (k)	

CONTRIBUIÇÃO N° 31773	
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 153.37 (d)(10)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>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.</p>	
Justificativa: Exposta no contexto da contribuição e reforçada via Carta nº 017/2025/ABR.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
<p>Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que o parágrafo 153.15(b) estabelece as funções que podem ser acumuladas na estrutura organizacional do aeródromo, conforme critérios e limites estabelecidos no Apêndice A do RBAC nº 153, todavia, considerando que a função de “gestor de crise” não está atualmente contemplada no regulamento, não há, por ora, previsão normativa específica quanto à sua acumulação com outras funções.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31774	
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 (d)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>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.</p>	
<p>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.</p>	
Resultado da análise: contribuição acatada	
<p>Fundamento: A Anac agradece a contribuição e esclarece que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, foi alterada, igualando as periodicidades dos simulados das classes III e IV.</p>	
Itens alterados na proposta: Apêndice A – itens 153.325(d) e 153.325(d)(1)	

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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a celebração de acordos operacionais deverá ser definida e aplicável caso a caso, visto não ser possível definir um único modelo prescritivo para todos os entes envolvidos. No entanto, os acordos operacionais do operador de aeródromo devem respeitar o conteúdo mínimo estabelecido no parágrafo 153.325(e).

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31776**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 B - 153.325**Tipo de Contribuição:** Alteração**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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o estabelecimento de obrigações e penalidades para os exploradores de aeronave não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares para que os exploradores de aeronave comprovem a capacidade de remoção de aeronaves de acordo com o manual de recovery das aeronaves que operam no aeródromo, e ainda, como tratar da obrigação para que os exploradores de aeronave firmem os acordos operacionais de remoção de aeronaves inoperantes com os operadores de aeródromo.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 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:	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento:	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que exigir em regulamento a celebração de acordo operacional entre o operador de aeródromo e todos os operadores aéreos que atuam no aeródromo possuem os seguintes impactos negativos: possível dificuldade de celebração do acordo com operadores aéreos pequenos; demandará maior esforço negocial e de gerenciamento de conflitos pois exige a celebração de acordo com todos os operadores; exigirá esforço para os pequenos operadores que, em geral, operam aeronaves menores as quais demandam, em tese, menor esforço, meios e tempo para a desinterdição da pista. Por isso, a escolha regulatória mais indicada é a de exigir em regulamento 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. Esse foco nos principais operadores garante que as ações coordenadas e os prazos estabelecidos sejam aplicáveis à maioria das operações, trazendo maior segurança jurídica.</p> <p>Por fim, com relação ao estabelecimento de obrigações para os exploradores de aeronave, este tema não faz parte do escopo do RBAC nº 153. No entanto, a contribuição será discutida com a área técnica responsável, para que esta verifique a necessidade de alteração normativa e a possibilidade de inserir incentivos regulamentares voltados ao tema sugerido.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31778	
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: 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).	
Resultado da análise: esclarecimento	
Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a celebração de acordos operacionais deverá ser definida e aplicável caso a caso, visto não ser possível definir um único modelo prescritivo para todos os entes envolvidos. No entanto, os acordos operacionais do operador de aeródromo devem respeitar o conteúdo mínimo estabelecido no parágrafo 153.325(e).	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31779**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 B - 153.325**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.

Resultado da análise: contribuição não acatada**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o valor da multa para descumprimento de exercício simulado tomou por simetria o Item i) da tabela III do Anexo III da Resolução nº 472/2018, que trata de Exercícios Simulados de Ameaça de Bomba, e o valor da multa para descumprimento dos acordos operacionais tomou por simetria o Item 153.109(d) do Apêndice B do RBAC nº 153, que trata de acordo operacional entre operador de aeródromo e órgão ATS referente ao SOCMS. Assim, os valores previstos das multas para o descumprimento dos simulados e acordos operacionais são razoáveis e proporcionais.

Com relação ao princípio da razoabilidade e à função pedagógica da sanção administrativa, o processo administrativo sancionador da agência, regido pela Resolução nº 472/2018, estabelece os procedimentos para determinar a graduação das sanções administrativas, definindo as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 31780	
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: 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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as contribuições consolidadas no anexo são as mesmas contribuições individuais apresentadas pela ABR neste Relatório. Portanto, todas as contribuições presentes no anexo foram respondidas neste Relatório.	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 31781	
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: 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.	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os acordos operacionais do operador de aeródromo devem respeitar o conteúdo mínimo estabelecido no parágrafo 153.325(e), o que não é satisfeito pela minuta proposta de Acordo Operacional.	
Itens alterados na proposta: -	

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.

Resultado da análise: contribuição não acatada

Fundamento:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as contribuições presentes na carta são as mesmas contribuições individuais apresentadas pela ABR neste Relatório. Portanto, todas as contribuições presentes na carta foram respondidas neste Relatório.

Itens alterados na proposta: -

CONTRIBUIÇÃO N° 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 deresponsabilidadespel as atividadesdescritas 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)	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
<p>Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contribuição apresentada sobre SGSO não faz parte do escopo da presente revisão normativa do RBAC nº 153, todavia, a contribuição foi lançada na página de contribuições permanente da ANAC para que seja considerada em outro momento oportuno.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 928681	
Identificação	
Autor da Contribuição: Nilo Sergio Machado De Azevedo	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria:	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
Instituição: -	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: -	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
<p>Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as 3 primeiras contribuições estão respondidas nas contribuições nºs 31728, 31729 e 31730 deste Relatório. A quarta contribuição solicita “que não existam acordos individuais com cada aeroporto, mas a alteração para que as empresas aéreas regidas pelo RBAC 121 possam dialogar entre si e com os aeroportos em que operam de modo que um único acordo operacional e coletivo possa ser estabelecido”. Isto posto, a ANAC esclarece que a celebração de acordos operacionais deverá ser definida e aplicável caso a caso, visto não ser possível definir um único modelo prescritivo para todos os entes envolvidos. No entanto, os acordos operacionais do operador de aeródromo devem respeitar o conteúdo mínimo estabelecido no parágrafo 153.325(e).</p> <p>A quinta contribuição infoma “que os simulados anuais são de difícil realização, sugere-se a realização de Workshop a cada 2 anos com a duração de 2 dias, sendo o primeiro dia teórico e segundo dia de simulado prático com a presença de todas as empresas aéreas e operadores aeroportuários”. Isto posto, a ANAC esclarece que que a periodicidade dos exercícios simulados, teóricos e práticos, diferenciada conforme a classe do aeródromo fundamenta-se na maior complexidade operacional e diversidade de operações que demandam maior rapidez e assertividade nas tomadas de decisão dos aeródromo Classe IV em relação aos aeródromos Classe III. Assim, a periodicidade diferenciada dos simulados por classe de aeródromo proporciona maior eficiência e segurança, mitigando os risco a continuidade das operações no aeródromo, o que poderia gerar custos operacionais elevados, com impacto relevante para os passageiros e para a malha aérea.</p> <p>Um dos objetivos dos exercícios simulados é oferecer uma oportunidade para que a equipe de remoção do aeródromo vivencie, de maneira controlada, situações reais e executem os procedimentos planejados para diferentes cenários de emergência definidos para cada aeródromo, o que permite aumentar a familiaridade com protocolos, equipamentos e técnicas específicas presentes em cada aeródromo, conforme disposto no PRAI de cada aeródromo.</p> <p>Outro importante benefício dos exercícios simulados é a identificação antecipada de deficiências e melhorias em procedimentos encontradas em cada aeródromo, evitando que faltem recursos ou que a execução de procedimentos inadequados ocorra durante uma situação real no aeródromo. Além disso, os simulados permitem que todos os envolvidos do aeródromo pratiquem a coordenação de suas funções e responsabilidades, melhorando a comunicação e o trabalho colaborativo no aeródromo. Portanto, os simulados devem ser realizados por cada aeródromo em seu sítio aeroportuário, visto as especificidades operacionais, técnicas, de equipamentos, de localização, dentre outras, que cada aeródromo possui.</p> <p>Adicionalmente, e apesar das contribuições apresentadas sobre Manual de Remoção de Aeronaves não fazerem parte do escopo da presente revisão normativa do RBAC nº 153, os aspectos levantados serão encaminhados para a área técnica competente para que esta verifique a necessidade de alteração do Manual.</p>	
Itens alterados na proposta: -	

CONTRIBUIÇÃO N° 928858	
Identificação	
Autor da Contribuição: Mariana Silveira De Menezes	Documento: RBAC 153 - Emenda 09
Categoria:	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Contribuição consolidada ABR
Instituição: -	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: -	
Resultado da análise: contribuição não acatada	
Fundamento: A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as respostas estão contidas nas contribuições nºs 31.762, 31.763, 31.764, 31.765, 31.766, 31.767, 31.768, 31.769, 31.770, 31.771, 31.772, 31.773, 31.774, 31.775, 31.776, 31.777, 31.778, 31.779, 31.780, 31.781 e 31.782 deste relatório.	
Itens alterados na proposta: -	