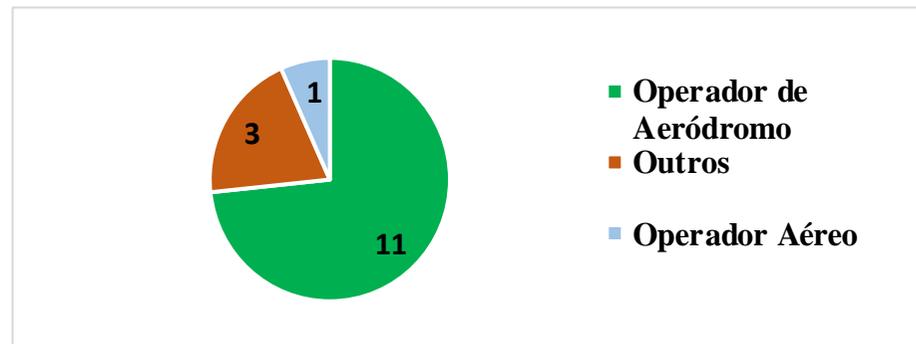




Contribuições referentes à Consulta Pública nº 6/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e ao RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência" e edição da Instrução Suplementar - IS nº 154.111-001, intitulada "Orientações para aplicação do método ACR-PCR".

A Consulta Pública foi realizada no período de 07 de julho de 2023 a 28 de agosto de 2023, durante a qual foram recebidas **15 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo 00058.012303/2022-23

Setembro/2023

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.560	
Identificação	
Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A. Categoria: Operador Aéreo Instituição: -	Documento: Resolução que aprova Emenda ao RBAC nº 154 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 - Figura E-1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Dessa forma, sugere-se a manutenção do método de cálculo vigente, visando garantir a continuidade das operações atuais. De forma subsidiária, recomenda-se a edição de um guia ou manual para os administradores aeroportuários, especialmente os pequenos, para auxílio na determinação do PCR. Isso, pois, a avaliação dos dados é complexa e caso seja realizada de forma deficiente poderá ocorrer a degradação não identificada nos aeroportos regionais.	
Justificativa: A AZUL reconhece o presente trabalho como importante instrumento para adequação aos padrões da OACI e melhoria da segurança operacional da aviação no Brasil, que é um setor, não só fundamental para a geração de riqueza, mas também de interesse público, especialmente a aviação regional, razão pela qual a AZUL apresenta suas contribuições a seguir. Inicialmente, é importante destacar a realidade brasileira, com dimensão continental, que possui grande número e diversidade de aeródromos. Com isso, nota-se dificuldade em garantir a eficácia do cumprimento dos requisitos normativos pelos administradores aeroportuários de pequeno porte. Isto posto, a presente proposta propõe alteração dos métodos ACN/PCN para ACR/PCR, com alteração do método de cálculo para utilização dos 5% dos movimentos dos últimos 12 meses do aeroporto, com subtração das aeronaves pequenas e adição de uma margem de sobrepeso de 5% para pavimentos rígidos e 10% para pavimentos flexíveis. Assim, as companhias aéreas realizam internamente essa metodologia de cálculo para planejar e realizar suas operações em cada aeródromo, para respeitar os limites de peso de cada infraestrutura disponível. A alteração proposta implica na utilização de dados de operação no aeródromo de todas as companhias aéreas, porém isso é impraticável, pois cada operador aéreo somente consegue utilizar seus próprios dados para o cálculo de suas operações.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.561 e 23.564	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. - Aeroporto de Porto Alegre	Documento: RBAC 154 - Emenda 08
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 - 154.305(f) – ALS
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Alteração
	Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
Não obrigatoriedade do ALS, ou permissão de redução na extensão máxima classe básico (BALS), em operações ILS CAT I.	
Justificativa:	
<p>A obrigatoriedade do ALS na extensão de 900 (novecentos) metros em ILS CAT I mostra-se dispensável. Em primeiro lugar, registramos que os próprios estudos disponibilizados nesta Consulta Pública concluíram que existem poucos ganhos em ALS com extensão maior que 426 (quatrocentos e vinte e seis) metros, o que poderia permitir, desde logo, a redução da extensão à classe básica (“BALS”), definida pelo CIRCEA 100-54 com comprimento de 210-419m. Além disso, cabe ressaltar que esses estudos sequer puderam considerar à época a tecnologia de luzes de LED, pois ainda estava em fase inicial de aplicação nos sistemas de luzes de aproximação. Este avanço é significativo, pois as luminárias de LED, em comparação às lâmpadas halógenas, propiciam visão precisa de eixo e inclinação, principalmente em pistas sem luzes de eixo (ILS CAT I). Inclusive, há estudos indicando que luminárias de LED demonstraram efeito similar aos ALS de classe completa (FALS), tipo ALSF-1, ou seja, com extensões maiores que 720 (setecentos e vinte) metros. Ainda é relevante trazer outros fatores que dispensam a necessidade de que seja obrigatório sistema ALS em operação ILS CAT I, tais como as condições meteorológicas do aeródromo e sua localização geográfica. Citamos, por exemplo, que muitos aeródromos estão situados em áreas densamente habitadas, existindo obstáculos ou até mesmo falta de espaços que possibilite a extensão do sistema. Nestes casos, aliado ao fato de que as luminárias em LED conferem uma condição semelhante ao do ALS estendido em mais de 720 (setecentos e vinte) metros, poderia ser dispensada a obrigatoriedade de implantação do sistema, desde que implementado ALS com luzes de LED.</p>	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 6/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e ao RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência" e edição da Instrução Suplementar - IS nº 154.111-001, intitulada "Orientações para aplicação do método ACR-PCR".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.562 e 23.565	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. - Aeroporto de Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 08 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.1 (a)(38) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esclarecer o processo de transição de metodologia e o modelo de relatório que será exigido dos operadores aeroportuários.	
Justificativa: Não está claro qual será o prazo para a transição de metodologias e como serão solicitados os relatórios ACR-PCR (modelo do relatório)	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 6/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e ao RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência" e edição da Instrução Suplementar - IS nº 154.111-001, intitulada "Orientações para aplicação do método ACR-PCR".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.563 e 23.566	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport Brasil S.A. - Aeroporto de Porto Alegre	Documento: RBAC 153 - Emenda 08
Categoria: Operador de aeródromo	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.1 (a)(38)
Instituição: -	Tipo de Contribuição: Esclarecimento
	Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Custos não previstos com a realização de ensaios de determinação do ACR/PCR.	
Justificativa: Na AIR é demonstrado um custo acima de R\$ 300.000,00 que incorrerão os operadores aeroportuários com ensaios, proporcionando um ônus regulatório atualmente inexistente, sendo este um risco alocado ao Poder Concedente, de modo que fica ressalvado o direito da Concessionária previsto no Capítulo V, do Contrato de Concessão.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 6/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e ao RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência" e edição da Instrução Suplementar - IS nº 154.111-001, intitulada "Orientações para aplicação do método ACR-PCR".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.567 e 23.568	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS</p> <p>Categoria: Outros</p> <p>Instituição: -</p>	<p>Documento: RBAC 153 - Emenda 08</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.1 (a)(38)</p> <p>Tipo de Contribuição: Esclarecimento</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se o esclarecimento sobre o processo de transição entre o método ACN x PCN para o ACR x PCR, a fim de que possa haver um planejamento adequado pelos operadores aéreos e aeroportuários para se adaptar as mudanças.</p>	
<p>Justificativa: Nos documentos inclusos na presente Consulta Pública nº 06/2023, não foi possível verificar se haverá um período de transição da alteração do método ACN-PCN para ACR-PCR. Foi apenas identificada a vigência mandatória para o novo método (novembro de 2024 aos países signatários da OACI).</p>	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 6/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e ao RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência" e edição da Instrução Suplementar - IS nº 154.111-001, intitulada "Orientações para aplicação do método ACR-PCR".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.569	
Identificação	
Autor da Contribuição: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS Categoria: Outros Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 08 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.103 (a)(1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (a)(1) O operador de aeródromo pode permitir que até 5% (cinco por cento) do movimento em seu sistema de pistas seja realizado por aeronaves que sobrecarreguem o pavimento, tomando como base o número de movimento de aeronaves registrado nos últimos 12 (doze) meses e observando as seguintes condições:	
Justificativa: Sugere-se a manutenção do texto atual, pois a exclusão de pequenas aeronaves no cálculo para permissão de sobrecarga de até 5% do seu movimento total certamente diminuirá o número de operações com a permissão para utilização da sobrecarga, podendo causar a redução dos voos onde o limitante da operação é o PCN da pista. Importante ressaltar que a redução da carga paga (passageiros, bagagem, correio e carga) pode até mesmo inviabilizar a operação em virtude do aumento de custo da empresa aérea e o repasse desse custo ao consumidor (passageiro, transportadora etc.). Dessa forma, a redução do número de voos poderá afetar negativamente o transporte de passageiros e/ou carga aérea (comércio) de localidades que não dispõem de um aeroporto com infraestrutura robusta ou muitas opções de transporte.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 6/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e ao RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência" e edição da Instrução Suplementar - IS nº 154.111-001, intitulada "Orientações para aplicação do método ACR-PCR".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.571	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A.</p> <p>Categoria: Operador de Aeródromo</p> <p>Instituição: -</p>	<p>Documento: RBAC 154 - Emenda 08</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 - 154.305(f) - ALS</p> <p>Tipo de Contribuição: Alteração</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Aceitação do sistema de aproximação do tipo MALSR, de comprimento mínimo de 720 metros, para servir pistas de aproximação de precisão Categoria I.</p>	
<p>Justificativa: Atualmente, o SRVSOP permite o provimento de um sistema de luzes de aproximação com comprimento de 720 metros (MALSR) para servir pistas de aproximação de precisão CAT I. O sistema MALSR de 2.400 pés (731 metros) de comprimento é o sistema de luzes de aproximação exigido para operação de aproximação por instrumento CAT I pela FAA e, de acordo com estudos apresentados na Análise de Impacto Regulatório elaborada pela ANAC, é aceito por 98,8% dos pilotos participantes. De acordo com os estudos, o sistema MALSR vigente nas normas da FAA apresenta nível satisfatório de segurança operacional para pistas CAT I e é amplamente utilizado nos Estados Unidos. Dessa forma, solicita-se a alteração do item referenciado, incluindo o uso do sistema MALSR para pistas CAT I.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.574	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária do Bloco Sul S.A Categoria: Operador de Aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 154 - Emenda 08 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 - 154.305(f) - ALS Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Em virtude da relevância do tema e da necessidade de aprofundamento dos estudos a respeito da exigência do ALS para os aeroportos CAT-1 - especialmente porque de todos os aeroportos desta categoria apenas metade possui o referido sistema de luzes de aproximação - solicitamos à ANAC que a discussão sobre o tema seja prorrogada e que sejam gerados maiores estudos técnicos a respeito e formação de grupos de trabalho juntamente com os Operadores Aeroportuários para aprofundamento das análises, especialmente do ponto de vista de benefício x custos da implantação de ALS nos aeroportos CAT-1.	
Justificativa: Após análise do RELATÓRIO DE AIR Nº 1/2022/GTNO-SIA/GNAD/SAI fica evidente o esforço da equipe técnica envolvida no provimento de informações relevantes que embasaram as alternativas sugeridas para a questão abordada. Contudo, ambas alternativas, dispostas no item 5.2.9.3 do referido documento, resultam como impacto negativo a incapacidade de sanar os pedidos de isenção que poderão ocorrer face à impraticabilidade da implantação do ALS em determinados aeroportos com operação CAT-1. Importante destacar também que, conforme dado apresentado, dos 28 aeroportos que operam em condição CAT-1, 14 não possuem o ALS implantando, resultando em 50% dos aeroportos com esta similaridade operacional. O entendimento desta concessionária é de que restam ainda discussões a serem realizadas com foco no benefício-custo da implantação do ALS nos aeroportos de CAT-1 nos quais tal ação gerará impactos sociais, ambientais e econômicos expressivos. Tal discussão deve ser pautada de maneira a identificar se o risco à segurança operacional dos 14 aeroportos nesta condição já não se encontra em um nível tão baixo quanto razoavelmente praticável considerando os impactos acima mencionados. Por esta razão sugerimos a criação de grupo de trabalho específico e interdisciplinar para a análise deste tema, envolvendo membros do regulador, operadores de aeródromos, operadores aéreos e outros que possam auxiliar na condução deste estudo. Entendemos ainda que ao término dos trabalhos desenvolvidos por esse grupo, uma visão conjunta possa ser construída e uma nova proposta de alteração normativa possa ser apresentada. Por fim entendemos como necessária e extremamente produtora a publicação de material complementar orientativo sobre o ALS proposto pela equipe técnica da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.575	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária do Bloco Sul S.A Categoria: Operador de Aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 154 - Emenda 08 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 - ITEM 154.209 (b)(4) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esta Concessionária é a favor da alteração da normativa, mas questiona à Agência Reguladora quanto ao prazo para aprovação da norma, visto que o Aeroporto de Bacacheri se enquadra neste item, e as obras relativas a este tema no aeroporto em questão (investimentos Fase 1-B) tem início previsto para dezembro de 2023. Esta alteração impactará diretamente nas soluções de projeto para definição das distâncias declaradas da pista de pouso e decolagem devido à adequação das dimensões da faixa de pista e RESA dentro do sítio aeroportuário. Ainda no que se refere à esta alteração, a Concessionária irá encaminhar o seu PDIR até setembro de 2023, assim como submeter o PBZPA ao DECEA, em que será necessária a inclusão das novas distâncias. Sendo assim, é importante que se tenha uma previsibilidade da aprovação e publicação da alteração normativa, bem como a sua possível aplicabilidade aos projetos em andamento.	
Justificativa: Conforme mencionado no texto da contribuição, a alteração proposta impacta diretamente nas soluções de projeto para definição das distâncias declaradas da pista de pouso e decolagem devido à adequação das dimensões da faixa de pista e RESA dentro do sítio aeroportuário para diversos projetos/obras em andamento. Ainda no que se refere à esta alteração é importante que se tenha em mente que a Concessionária irá encaminhar o seu PDIR até setembro de 2023, assim como submeter o PBZPA ao DECEA, documentos nos quais será necessária a inclusão das novas distâncias, de modo que se faz importante ter uma previsibilidade da aprovação e publicação da alteração normativa e, ainda, saber se será possível aplicar o novo dimensionamento aos projetos em andamento.	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 6/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e ao RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência" e edição da Instrução Suplementar - IS nº 154.111-001, intitulada "Orientações para aplicação do método ACR-PCR".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.576	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Concessionária do Bloco Sul S.A Categoria: Operador de Aeródromo Instituição: -</p>	<p>Documento: RBAC 154 - Emenda 08 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 154 - ITEM 154.111 (b)(1) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: A Metodologia do ACR/PCR foi efetivada em julho/2020 internacionalmente (ICAO Anexo 14 - 2022 item 2.6 e FAA AC 150/5335-5D) e será mandatória a partir de 28/11/2024. No entanto, no material disponibilizado pela ANAC não foi identificada a data efetiva desta alteração, será seguido o que está na ICAO? Qual será o prazo para homologação da metodologia? Existirá um prazo de transição em termos de homologação da Infraestrutura uma vez que este processo pode ser moroso? O processo de homologação será realizado conforme a Classe do Aeródromo?</p>	
<p>Justificativa: Processo de homologação pode ser moroso.</p>	

Contribuições referentes à Consulta Pública nº 6/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de Aeródromos" e ao RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência" e edição da Instrução Suplementar - IS nº 154.111-001, intitulada "Orientações para aplicação do método ACR-PCR".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23.576	
Identificação	
Autor da Contribuição: LUCAS MARQUES ULHOA Categoria: Operador de Aeródromo Instituição: -	Documento: RBAC 153 - Emenda 08 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: RBAC 153 - ITEM 153.103 (a)(1) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O parágrafo traz referência sobre "pequenas aeronaves", entretanto não é especificado na nova emenda quais critérios definidos para esse tipo de classificação.	
Justificativa: A norma não traz a definição clara sobre a classificação de "pequenas aeronaves" o que poderá causar dúvidas na interpretação.	