

PROPOSTA DE:

EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC)

- RBAC nº 153 – “Aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência”;

EDIÇÃO/REVISÃO DAS SEGUINTE INSTRUÇÕES SUPLEMENTARES:

- IS nº 153-001A - “Critérios de movimentação no solo”;
- IS nº 153-002A - “Sistema de manutenção aeroportuária”;
- IS nº 153.37-001B - “Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas”;
- IS nº 153.51-001A - “Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional”;
- IS nº 153.63-001A - “Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional”;
- IS nº 153.73-001A - “Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional”;
- IS nº 153.133-001A - “Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo”;
- IS nº 153.205-001C - “Monitoramento da irregularidade longitudinal, atrito e macrot textura do pavimento da pista pouso e decolagem”;
- IS nº 153.501-001B - “Procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna”.

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

- 1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a apresentar as propostas de revisão ou criação dos documentos indicados acima.
- 1.2. As propostas são decorrentes de diretriz da Diretoria Colegiada da Agência instituída pela Portaria nº 3.829, de 23 de dezembro de 2020, disposto no Tema nº 09 da Agenda Regulatória do biênio 2021-2022.
- 1.3. Tem como base o aperfeiçoamento da gestão de risco, bem como internalização das práticas e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) visando aumentar o nível de cumprimento dos regulamentos internacionais por parte da ANAC, especialmente auditorias USOAP/CMA (*Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach*), e de outras necessidades de melhorias normativas na temática advindas de sugestões registradas na ANAC (base de contribuições) por parte de operadores, usuários e servidores da Agência.
- 1.4. Destaca-se que a presente proposta de revisão normativa não abarca regramentos relacionados às Subpartes F e G do RBAC nº 153, que tratam de resposta à emergência aeroportuária.

2. MOTIVAÇÃO

- 2.1. Para atender diretriz da Diretoria Colegiada ao introduzir o tema na Agenda Regulatória do biênio 2021-2022, como acima explanado, qual seja, aprimorar a regulação existente baseada no gerenciamento do risco aeroportuário, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária criou o Projeto Setorial de Fiscalização Baseada no Risco.
- 2.2. Como resultado deste Projeto Setorial, considerando os perfis de riscos definidos e as barreiras de segurança operacional estabelecidas, identificou-se a necessidade de refinar a aplicabilidade posta atualmente no RBAC nº 153 para que abarque não somente a movimentação de passageiros, mas também o tipo de operação aérea que o aeródromo suporta e o tipo de uso dado ao aeródromo, se de uso privativo ou não, visando moldar melhor os requisitos regulamentares à complexidade operacional pela a qual está submetido o aeródromo.
- 2.3. Essa abordagem, que considera o risco e que tem seus requisitos baseados no desempenho esperado, guarda estreita relação com o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-

ANAC), que é parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), especialmente com os artigos 48 e 49, que estabelece uma abordagem sistemática de gerenciamento de riscos com o objetivo de identificar, avaliar e mitigar os riscos inerentes ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, e ao seu próprio ambiente organizacional, bem como de gerenciamento de risco para o aprimoramento de sua capacidade de regulação e fiscalização da segurança operacional sobre a aviação civil brasileira, considerando o porte e a complexidade das operações aéreas.

- 2.4. Além disso, art. 55 do PSOE-ANAC prevê a inclusão de análises dos resultados da abordagem sistemática do gerenciamento de riscos para elaboração, revisão e atualização de regulamentos e demais instrumentos normativos com foco na segurança operacional.
- 2.5. O alinhamento do Brasil à OACI traz como consequência a melhoria da avaliação e do grau de implementação do Estado Brasileiro na USOAP-CMA, que é o programa de auditoria regular e obrigatório para os Estados Membros da OACI em resposta às preocupações gerais sobre a adequação da supervisão da segurança operacional da aviação em todo o mundo.
- 2.6. Esse alinhamento com a OACI está diretamente relacionado ao que estabelece o PSOE-ANAC, em especial o Parágrafo Único do art. 5º e o artigo 24, que definem que deve ser promovida a adoção das normas e recomendações contidas nos Anexos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) relacionados à segurança operacional e assegurado que a indústria da aviação civil brasileira seja capaz de prover um nível de segurança operacional igual ou melhor àquele definido pelas normas e recomendações da OACI.
- 2.7. A proposta também se alinha com os objetivos estratégicos previstos no Plano Estratégico 2020-2026 da ANAC, dentre os quais se destacam:
 - ✓ *OE2 - Garantir a segurança da aviação civil;*
 - ✓ *OE5 - Garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade;*
 - ✓ *OE6 - Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança;*
 - ✓ *OE8 - Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor; e*
 - ✓ *OE9 - Simplificar e desburocratizar os processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços.*
- 2.8. Por fim, a proposta primou pela busca da redução do custo regulatório e administrativo, com simplificação de processos e procedimentos, considerando os princípios da regulação responsiva e por desempenho, gerando o incentivo correto e proporcional ao associarmos o risco à regulação e focarmos no uso do incentivo natural para cumprimento da norma.

3. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

3.1. Competência Legal

- 3.1.1. O Brasil é signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), incorporada aos regramentos mediante promulgação do Decreto nº 21.713 de 27 de agosto de 1946.
- 3.1.2. A Lei nº 7.565, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, em seu art.12, inciso III, trata da competência específica para regular sobre a infraestrutura aeronáutica.
- 3.1.3. A Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 (Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil) atribui competência à:
 - a) Diretoria Colegiada de exercer o poder normativo da Agência - art. 9º, inciso VII do Regimento Interno;

- b) Às Superintendências para submeter propostas de atos normativos nas atividades de sua esfera de competência - art. 31, inciso XIII do Regimento Interno;
- c) À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, dentre os quais se inclui o tema abordado por esta proposta de revisão normativa - art. 33, inciso I do Regimento Interno.

3.2. Problemas Identificados

3.2.1. **Nível de conformidade com a OACI** - necessidade de tornar o Estado Brasileiro mais aderente às normas internacionais emitidas pela OACI. O problema foi dividido nos seguintes macrotemas:

- a) Não conformidade com a OACI em caráter geral; e
- b) Implementação do *Global Reporting Format* (GRF) ou formato global de reporte para as condições de superfície de pista.

3.2.2. **Aperfeiçoamento da gestão de risco nos aeródromos** - necessidade de aprimoramento regulatório pautado na regulação baseada em risco e na regulação responsiva objetivando um melhor direcionamento dos objetivos regulatórios ao produzir requisitos normativos mais assertivos, ajustar a aplicabilidade dos requisitos aos tipos de operação e aos elementos da infraestrutura aeroportuária onde o risco à segurança seja mais premente e melhor direcionar esforços relacionados à vigilância continuada.

3.2.3. **Parâmetros de monitoramento e manutenção de ranhuras transversais no pavimento** - ausência de critérios de preservação da funcionalidade de ranhuras transversais (*grooving*) em pavimentos aeroportuários.

3.2.4. **Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)** - deficiências identificadas em relação ao Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) vigente, especificamente na falta de alcance adequado dos requisitos de segurança operacional aos operadores de aeródromos enquadrados como Classe I na Emenda 6 do RBAC nº 153, seja por vácuo regulatório ou por dificuldade de cumprimento do atual Regulamento, além da ausência de total aderência do arcabouço regulatório aos regulamentos da OACI. O problema foi dividido nos seguintes macrotemas:

- a) Tratamento diferenciado a aeródromos incluídos no processo de certificação; e
- b) Enxugamento dos requisitos dispostos em RBAC nº 153 e relacionados ao tema em debate.

3.3. Resumo das propostas e principais impactos

3.3.1. Não conformidade com a OACI – caráter geral

a) Foram avaliadas os questionamentos realizados pela OACI em sua auditoria USOP-CMA, denominadas de *Protocol Questions* (PQs), relatadas como não satisfatórias, bem como alguns tópicos do item 2.9 e do Capítulo 10 do Anexo 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), buscando uma proposta específica para cada caso estudado, procurando atender a PQ correspondente e avaliando eventuais impactos.

b) Nesse sentido, alinhado à diretriz de aumentar o nível de conformidade com a OACI nos temas de competência da SIA e que tenham interrelação com o RBAC nº 153, foram feitas as seguintes propostas de alteração no Regulamento:

- **Monitoramento e informação da condição da área de movimento** - apesar de Instrução do Comando da Aeronáutica - ICA 100-37/2020 – Serviços de Tráfego Aéreo tratar do tema, detectou-se necessidade de complementação do texto do RBAC nº 153 para abordar o monitoramento das condições operacionais e disponibilidade da informação, especialmente quanto ao tema “contaminantes”, o que levou à revisão da Seção 153.133 (Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo) do RBAC nº 153;

- **Remoção de contaminantes** - inserido parágrafo na Seção 153.203 do RBAC nº 153 para tratar da remoção de contaminantes identificados nas áreas pavimentadas;
- **Rampa de transição para recapeamentos** - proposto requisito a ser considerado no planejamento das obras ou serviços de manutenção para o retorno temporário às operações e que, portanto, será avaliado, caso a caso, nos processos de anuência de obras e serviços. Sendo assim, esse requisito foi inserido na Seção 153.225 (Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção) do RBAC nº 153. Além disso, nesta Seção foi inserida a restrição da execução de obras e serviços de manutenção nas proximidades de sistemas elétricos enquanto o aeródromo operar na condição de baixa visibilidade;
- **Extinção inicial de incêndio para os serviços de abordagem à aeronave no solo** - incluído dispositivo regulamentar na Seção 153.123 (Abordagem à aeronave) e detalhamento da forma preferencial de cumprimento em Instrução Suplementar;
- **Monitoramento da condição física e operacional da área de movimento** - efetuados diversos ajustes no parágrafo 153.133(b) para atendimento ao item 2.9.2 do Anexo 14, bem como incluída a previsão de realização de inspeção adicional na pista de pouso e decolagem devido a mudança significativa nas condições meteorológicas, com alteração da frequência de inspeção no Apêndice A do RBAC nº 153;
- **Ateste por responsável técnico habilitado** - a IS nº 153.205-001 foi alterada para exigir que o monitoramento de atrito seja atestado por responsável técnico devidamente habilitado e registrado em conselho profissional competente;
- **Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas** - alterada a “*Tabela 153.103-2 Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas, de acordo com o RVR*” para inserir a quantidade máxima de luzes inoperantes numa pista de táxi operando com RVR menor que 350m. Também foi inserida a Tabela 153.103-3 para tratar da quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de decolagem com RVR menor que 550m. A operação de decolagem em pista de pouso e decolagem com alcance visual da pista menor que 550m é denominada de “*low visibility take-off (LVTO)*” ou, em livre tradução, decolagem com baixa visibilidade.

c) Dos impactos:

As propostas relativas ao alinhamento com os requisitos da OACI, denominados de SARPs (*Standards and Recommended Practices*) tem baixo impacto, pois deverão ser internalizados pelos operadores de aeródromo em seus processos e rotinas já existentes.

d) Agentes envolvidos:

No que tange aos agentes envolvidos, destaca-se que os mais afetados serão os operadores de aeródromo e a ANAC.

Em relação aos operadores de aeródromo, haverá um aumento da carga regulatória associada, tendo, entretanto, como contrapartida, um incremento da segurança operacional e alinhamento de seu aeródromo ao padrão internacional.

Por sua vez, quanto à ANAC, ter-se-á por consequência um aumento das atividades de regulação e fiscalização, tendo como benefício a elevação do grau de conformidade do Brasil às exigências da OACI.

3.3.2. Implementação do Global Reporting Format (GRF)

a) A implementação da metodologia denominada de GRF (*GLOBAL REPORTING FORMAT* ou formato global de reporte para as condições de superfície de pista) objetiva atender ao previsto no Anexo 14, Volume I, à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, em conjunto com o previsto pela Part II – *Aerodrome Operational Management, Chapter 1* da Emenda 02 ao *Doc 9981 (Procedures for Air Navigation Services – Aerodromes, 2ª Edição)*.

b) A metodologia consiste no conjunto de avaliações e relatos das condições da superfície da pista, denominado de GRF (do inglês, *Global Reporting Format* ou Reporte Global Padronizado - tradução nossa), e que engloba o Relatório de Condição de Pista de Pouso e Decolagem (*Runway Condition Report – RCR*), o Código de Condição de Pista de Pouso e Decolagem (*Runway Condition Code – RwyCC*) e o Reporte de Ação de Frenagem (*Report Braking Action – RBA*).

c) A proposta desta revisão é a exigência de implantação do GRF em aeroportos Classe IV segundo o RBAC nº 153, com ações de promoção da metodologia para aeroportos Classe III e demais internacionais, bem como levantamento de dados relacionados a tais aeroportos para avaliação futura quanto à extensão da aplicabilidade. Esta solução é a mais adequada para o cenário brasileiro atual visto que a aplicação da metodologia GRF no Brasil está em fase de experimentação, de modo que não se sabe ainda sua efetividade como medida de prevenção de eventos de excursão de pista em caso de pista molhada que justifique uma exigência para um número maior de aeroportos.

d) Nesse sentido, foi inserido parágrafo na Seção 153.133 exigindo a informação do *Runway Condition Code – RWYCC* ao órgão de controle de tráfego aéreo, sendo que maiores detalhes e as formas preferenciais de cumprimento do requisito estão detalhadas em item específico da IS nº 153.133-001A, intitulada de “Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo”.

e) Dos impactos e agentes envolvidos:

Os principais agentes envolvidos com a proposta em questão são os operadores de aeródromo enquadrados como Classe IV segundo o RBAC nº 153, os operadores aéreos e o órgão de controle do tráfego aéreo.

O operador de aeródromo é afetado por ser o principal responsável pela implementação do GRF, incluindo a coordenação com os demais agentes envolvidos, avaliação da condição de pista e disponibilização da informação. Em contrapartida, tem-se o aumento da segurança operacional, funcionando o GRF como barreira à excursão de pista no caso de condições climáticas adversas ou presença de contaminantes.

Já aos operadores aéreos caberá correlacionar as informações recebidas pela metodologia GRF aos dados de performance da aeronave e fornecer o RBA. Como benefícios tem-se um aumento da segurança operacional em relação à excursão de pista por um melhor conhecimento da condição da pista de pouso e decolagem e aumento da eficiência operacional da aeronave por ser possível fazer um balanceamento mais fidedigno.

Por fim, caberá ao órgão ATS transmitir o RCR para os operadores aéreos e receber destes o RBA, bem como informar as condições meteorológicas. Como benefício identifica-se o aumento da segurança e eficiência operacional.

3.3.3. Aperfeiçoamento da Gestão do Risco nos Aeroportos

a) O aperfeiçoamento da gestão de risco em relação ao RBAC nº 153 vigente revela-se na ausência de um mínimo de barreiras de segurança operacional necessárias para prevenir eventos ou diminuir as suas consequências, relacionando-se também com a maior efetividade e robustez da cultura de segurança operacional e do gerenciamento de risco.

b) O Anexo 19 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (CACI) prescreve o dever de o Estado-Membro estabelecer e manter um processo de identificação de perigo e avaliação de risco à segurança operacional. Nesse sentido, para definição das soluções a serem implementadas, foi criado na SIA o Projeto Setorial de Fiscalização Baseada em Riscos, no qual foram estabelecidos como foco de estudo os seguintes eventos de interesse para a segurança operacional, a saber:

- Dano por objeto estranho (FOD-PPD);
- Colisão com fauna em solo (WILD);
- Colisão com fauna em voo (BIRD);
- Excursão de Pista de Pouso e Decolagem (RE); e
- Incursão em Pista de Pouso e Decolagem (RI).

c) Foram desenvolvidas para cada perfil de risco as barreiras de segurança operacional necessárias à mitigação ou eliminação dos riscos associados, tendo sido definidos 05 (cinco) perfis de risco baseados no tipo de operação aérea mais restritiva que o aeródromo estaria apto a receber, quais sejam:

- Perfil I - Aeródromos com autorização de operação sob a égide do RBAC nº 121 e certificados segundo o RBAC nº 139;
- Perfil II - Aeródromos com autorização de operação sob a égide do RBAC nº 121, porém não certificados; segundo o RBAC nº 139;
- Perfil III - Aeródromos com operação agendada sob a égide do RBAC nº 135 ou reguladas pela Resolução nº 576/2020;
- Perfil IV - Aeródromos com instalações físicas do detentor de certificado de centro de instrução de aviação civil (CIAC), sob o arcabouço normativo do RBAC nº 141;
- Perfil V - Demais aeródromos.

d) A partir disso, foi proposto o refinamento da classificação dos aeródromos, com inclusão na **Seção 153.7 (Classificação do aeródromo)** de novos critérios para classificação dos aeródromos, a qual será fixada conforme o tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária, o número de passageiros processados e o tipo de transporte aéreo que está apto a processar no ano corrente.

e) A divisão de classes (Classe I, II, III e IV) em função do número de passageiros processados não sofreu alterações. Destaca-se que tal classificação é aplicável tão somente para aeródromos de uso público.

f) Por sua vez, o parágrafo 153.7(b)(3) foi excluído por não mais existir na presente proposta a separação da Classe I em Classe I-A (não regular) e Classe I-B (regular), passando os requisitos atinentes à Classe I a serem moldados um a um face ao tipo de operação de transporte aéreo que está apto a processar.

g) O parágrafo 153.7(c) define como ocorrerá a classificação dos aeródromos em cada uma das classes acima mencionadas. Assim, para aeródromos de uso público classificados como Classe II, III e IV, tal menção será definida diretamente pela ANAC, mediante ato normativo da SIA.

h) Para os de uso privativo e aeródromos de uso público de Classe I, caberá ao seu próprio operador aeroportuário efetuar a classificação mediante autodeclaração, a qual conterá responsabilização por suas informações e atos. Importante mencionar que o procedimento e os critérios adotados para a classificação se darão nos moldes definidos pela ANAC, o qual também é objeto da presente consulta pública (vide minuta de Portaria que “*Disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público*”).

i) Em relação aos requisitos aplicáveis aos aeródromos de uso privativo, é importante destacar que não se adentrou na questão da exploração comercial de aeródromos de uso privado, sequer se discute aqui a questão da propriedade/domínio. Do contrário, o único foco da análise é o seu uso e reflexos na segurança operacional no sítio aeroportuário e em seu entorno.

j) Para tanto, parte-se da premissa trazida pelo artigo 19 do atual Código Brasileiro de Aeronáutica associado ao entendimento de que, apesar de o operador deste tipo de aeródromo utilizar-se de tal estrutura aeroportuária unicamente para seu próprio benefício e por sua conta e risco, alguns aspectos

precisam ser considerados e preservados. Assim, não se trata de uma escolha regulatória, sendo tão somente uma compatibilização entre requisitos que tem por fulcro a mesma finalidade. Diante de tal entendimento, conclui-se que não existe impacto associado à uniformização de exigência.

k) A aplicabilidade dos requisitos, segundo a classificação do aeródromo, consta no Apêndice A do Regulamento.

l) Os principais agentes afetados pelas propostas baseadas no risco e no desempenho são os operadores de aeródromo e a ANAC.

3.3.4. **Parâmetros de monitoramento e manutenção de *grooving***

a) Foram definidos critérios relacionados à garantia da condição funcional da ranhura transversal (*grooving*) de pavimentos aeroportuários, parametrizando o que é considerado aceitável pela ANAC. Isso torna exequível requisito contido no RBAC nº 135, RBAC nº 121 e na IS nº 91-009 (Procedimentos para autorização de operadores aéreos para uso de dados de desempenho específicos para pistas com pavimento antiderrapante).

b) Também foram propostos ajustes em documentos infra regulamentares, a exemplo da alteração da “*Instrução Suplementar - IS nº 153.205-001B - Monitoramento da irregularidade longitudinal, atrito e macrotextura do pavimento da pista pouso e decolagem*”, de modo a prever a necessidade de se medir profundidade de macrotextura em pavimentos dotados de ranhuras transversais, bem como estabelecimento de critérios mais detalhados em relação às ranhuras transversais (*grooving*) homologadas.

c) A redação do parágrafo 153.205(h)(7) foi alterada e foi incluído o parágrafo 153.205(h)(7)-I que definem quando informações aeronáuticas deverão ser publicadas para divulgar a indisponibilidade de camada porosa de atrito ou de *grooving*, respectivamente.

d) Ainda, em razão de ajustes advindos do monitoramento e manutenção de *grooving*, foi excluído o parágrafo 153.205(i)(4) da Emenda 06, que trata da obrigação de expedição de NOTAM quando o acúmulo de borracha comprometer as condições de drenabilidade da pista.

e) Foi incluído o subitem 153.215(b)(2)(i) prevendo a divulgação de informações aeronáuticas sobre a indisponibilidade das ranhuras transversais (*grooving*), em função da norma de concessão de crédito de desempenho às empresas aéreas. A conduta normativa de prever informação aeronáutica em caso de indisponibilidade de *grooving* está alinhado com os demais ajustes efetuados no Regulamento e na IS nº 153.205-001, visto ser importante barreira à segurança operacional.

f) Os principais agentes afetados pelas propostas baseadas no risco e no desempenho são os operadores de aeródromo, operadores aéreos e a ANAC.

3.3.5. **Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)**

a) O gerenciamento da segurança operacional se dará por meio de três institutos distintos, a depender da aplicabilidade definida no Apêndice A do RBAC nº153 para o aeródromo, a qual se dará conforme a seguir:

- **Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)** – abrange todos os componentes e elementos preconizados pelo Anexo 19 da OACI, sendo obrigatório aos aeródromos detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, o qual se dá sob a égide do “*RBAC nº 139 – Certificação Operacional de Aeroportos*”;
- **Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO)** – elaborado com vistas a trazer os pontos principais do gerenciamento da segurança operacional, sendo cabível

aos aeródromos que estejam aptos a operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 e não sejam obrigados a possuir SGSO

- **Gerenciamento dos aspectos críticos da segurança operacional** – aplicável ao grupo de regulados que não sejam obrigados a possuir SGSO ou PGSO visando a facilitar o gerenciamento da segurança operacional pela utilização de condutas pré-definidas pela área técnica da ANAC e que garantem um mínimo necessário e suficiente para manutenção da segurança operacional dentro de níveis mínimos aceitáveis pela Agência.

b) Por tal razão, além de alterar o título da Subparte C de “Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)” para “Gerenciamento da Segurança Operacional (GSO)”, diversos ajustes ao longo do Regulamento (não somente em sua Subparte C) foram realizados para retirar menção exclusiva ao SGSO e substituí-la por referência ao gerenciamento da segurança operacional de maneira mais ampla.

c) Desta forma, as Seções 153.51 a 153.59 do RBAC nº 153 agruparam os requisitos atinentes ao SGSO, as Seções 153.63 a 153.71 comportaram os dispositivos vinculados ao PGSO e a Seção 153.73 disciplinou sobre o “Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional”. Para dar mais clareza ao regulado, no início da denominação de cada Seção foi inserido o termo “SGSO” ou “PGSO” para deixar explícito sua vinculação a este ou aquele instrumento, não sendo necessário tal menção em relação ao gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional por estar disposto em única Seção.

d) O SGSO foi reestruturado para guardar alinhamento em relação aos componentes e elementos trazidos pelo Anexo 19 da CACI, com o “*DOC 9859 - Safety Management Manual (SMM)*” da OACI e com o PSOE/ANAC, especialmente em relação à ferramenta de auditoria de SGSO a ele vinculada e aplicável a todos os Prestadores de Serviço de Aviação Civil (PSAC).

e) O parágrafo 153.53(b) do RBAC nº 153 foi revogado pois não consta no Anexo 19 da CACI, ou seja, o Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP), que seria o equivalente ao Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO), deve ser definido pelo Estado dentro do programa de segurança operacional do país e não pelo provedor de serviços, segundo preconizado no Anexo 19 da CACI.

f) Já o parágrafo 153.51(d) do Regulamento foi excluído pois a declaração expressa cuja exigência lhe era dada por tal parágrafo deixou de existir face à criação do PGSO e do mecanismo de gerenciamento de aspectos críticos da segurança operacional.

g) A Seção de planejamento formal para implantação do SGSO foi revogada posto não ser mais relevante obrigar o estabelecimento de um planejamento formal como ferramenta de *enforcement* para assegurar a implantação do SGSO pelo grupo de regulados para o qual é aplicável, já que o Sistema está implantado por praticamente sua totalidade, sendo possível, para o rol residual, utilizar de outros meios para garantir que isso aconteça.

h) O PGSO tem aplicação residual, destinando-se àqueles regulados que não sejam obrigados a ter um SGSO implantado. Trata-se de um Plano novo, tendo todo seu disciplinamento conjugado nas Seções 153.63 a 153.71 do RBAC nº 153.

i) Seu desenvolvimento se origina do SGSO, sendo, porém, bastante simplificado quando comparado àquele, mas absorvendo, como ponto essencial, o gerenciamento de risco desenhado pelo SGSO. Traz, contudo, os mesmos quatro componentes definidos pelo Anexo 19 da CACI para o SGSO, qual sejam:

- política e objetivos de segurança operacional;
- gerenciamento dos riscos à segurança operacional;
- garantia da segurança operacional; e
- promoção da segurança operacional.

j) Porém, por se tratar de aeródromos com menor complexidade operacional, seu disciplinamento é menos rigoroso em relação a procedimentos requeridos e elementos que o compõem, adequando-se à

realidade deste grupo de regulados sem perder de vista a exigência proporcional do nível de segurança operacional.

k) Dentro deste racional, não será exigido no PGSO o elemento “*coordenação do Plano de Resposta à Emergência*”, visto se adotar para este grupo de regulados um modelo simplificado que não comporta tal elemento.

l) Por último, impende destacar que, por se tratar de uma nova abordagem para o gerenciamento da segurança operacional nos aeródromos não obrigados a implantar o SGSO e, por conseguinte, trazer novas obrigações a este grupo de regulados, foi verificada a necessidade de se estabelecer prazos de cumprimento nas disposições transitórias.

m) Por fim, foi criado por esta revisão normativa mecanismo de gerenciamento da segurança operacional por meio de gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional, disposta na **Seção 153.73 - Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional**, com o objetivo de facilitar o gerenciamento da segurança operacional pelo regulado pela utilização de condutas pré-definidas pela área técnica da ANAC que garantem a segurança operacional dentro de níveis mínimos e aceitáveis pela Agência.

n) Essa abordagem tornou-se necessária por se tratar de um grupo de regulados com baixa *expertise* técnica e com pouco conhecimento sobre segurança operacional. Ademais, é uma abordagem adequada, tendo em vista a baixa complexidade de suas operações e baixo risco associado.

o) Para maior esclarecimento e detalhamento dos assuntos foram criadas as Instruções Suplementares a seguir listadas:

- IS nº 153.51-001 (Revisão A), que trata de dispositivos atinentes ao Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;
- IS nº 153.63-001 (Revisão A), que abordará o Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional.
- IS nº 153.73-001 (Revisão A) – Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional.

3.4. Demais alterações

3.4.1. Serão indicadas neste item o resumo das principais alterações propostas nas Subpartes **C, D e E** do RBAC nº 153. Para maior detalhamento, sugerimos consultar a minuta do Regulamento e o “*Quadro Comparativo RBAC nº 153 – Emenda 06 x Emenda 07*”, que contém as justificativas de cada alteração proposta.

a) Foi realizado ajuste na Seção 153.13 com vistas a se adaptar à ampliação da aplicabilidade. Excluiu-se o parágrafo 153.13(a) que limitava a figura do operador de aeródromo a pessoa jurídica, uma vez que, com a entrada em vigor da norma proposta, a qual passa-se a aplicar também a aeródromos de uso privativo, é possível ter a figura de seu operador de aeródromo constituída por pessoa diversa da pessoa jurídica, tal como a pessoa natural constituída, por exemplo, por seu proprietário, que usa o aeródromo para seu interesse e por sua conta e risco.

b) Adicionalmente, o conteúdo da Seção 153.21 do RBAC nº 153 foi transferido para esta Seção 153.13, a qual, por tratar de requisitos de delegação e de responsabilidades do operador de aeródromo, teve seu título alterado, passando-se a denominar “*153.13 Do operador de aeródromo*”.

c) As Seções 153.13, 153.21, 153.23 e 153.25 foram revisitadas para ajustar o rol de responsabilidades do operador de aeródromo às responsabilizações advindas do Anexo 19 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI) e à ferramenta de auditoria elaborada pela ANAC para avaliação do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) de seus Provedores de Serviço de Aviação Civil (PSAC), bem como para excluir responsabilidades redundantes, que já se encontravam expressas em outros

requisitos do próprio RBAC nº 153 ou derivadas do “*RBAC nº 11 – Regras gerais para petição de emissão, alteração, revogação e isenção de cumprimento de regra*”.

d) Na Seção 153.35 (Habilitação dos responsáveis por atividades específicas) propõe-se uma redação mais ampla ao parágrafo 153.35(b), visando abarcar a possibilidade de outros profissionais, desde que o respectivo conselho profissional o habilite a exercer aquela atividade. Tal entendimento se reflete também no ajuste de redação do parágrafo 153.201(e), que se refere ao profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária. Essa alteração é oriunda de diversos questionamentos dos regulados e da Diretoria Colegiada da Agência quanto a possibilidade de técnicos vinculados ao Conselho Federal de Técnicos Industriais (CFT) poderem exercer as atividades mencionadas e demonstra a evolução do entendimento da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária quanto ao assunto, respeitada as competências dos conselhos profissionais.

e) A Seção 153.37 (Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas) foi ajustada para:

- se adequar melhor à redação constante no “*DOC 9981 – Procedures for Air Navigation Services – Aerodromes*” publicado pela OACI;
- incorporar a criação de treinamento específico para avaliação e reporte de condição de pista de pouso e decolagem, referente à implementação do GRF; e
- melhor racionalizar os requisitos, levando o conteúdo programático dos cursos especificados no parágrafo 153.37(d) do RBAC nº 153 para a “Instrução Suplementar – IS nº 153.37-001 (Revisão B) - Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas”.

f) A versão vigente da IS nº 153.37-001 foi revisada para expandir seu universo de atuação, isso porque tal IS trata somente do Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA) e a proposta normativa em voga atribui à IS nº 153.37-001 a função de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de todos os requisitos dispostos na Seção 153.37 do RBAC nº 153, passando a ser denominada como “*IS nº 153.37-001 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas*”.

g) A Seção 153.39, que trata de documentação, teve seus parágrafos ajustados para torná-los mais assertivos e aderentes ao Programa Voo Simples e à Lei 12.682/2012 (art.2º, §1º), a qual dá caráter original a documento criado digitalmente ou inserido no sistema SEI! e autenticado digitalmente.

h) Foi criada a “*IS nº 153.107-001 (Revisão A) - Proteção da área operacional de aeródromos*”, a qual veio detalhar as formas de cumprimento e melhores práticas referentes ao tema.

i) Como alteração significativa na Seção 153.107 do RBAC nº 153, destaca-se o parágrafo 153.107(b) da Emenda nº 06 do RBAC nº 153, pois tratava-se de um requisito conceitual que trazia os elementos possíveis de composição do sistema de proteção da área operacional. Este item foi incorporado pela IS nº 153.107-001 (Revisão A) e em seu lugar foi trazido requisito que remete à adequação do sistema à complexidade e ao risco do aeródromo, fazendo uma correspondência com a lógica de gerenciamento de risco contida na Subparte C do RBAC nº 153, bem como com os critérios que serão abordados na mencionada IS nº 153.107-001 (Revisão A).

j) Por último, quanto a esta Seção 153.107, revoga-se o parágrafo 153.107(e) posto ser redundante, uma vez que o cumprimento de outras regras editadas pela ANAC é de caráter obrigatório pelo regulado, estejam ou não expressas no corpo do RBAC nº 153.

k) Propõe-se também a revogação da atual IS nº 153.109-001 (Revisão B), intitulada de “Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo – SOCMS”, tendo em vista a incorporação de parte de seu conteúdo pela “*IS nº 153-001 (Revisão A) - Critérios de movimentação no solo*”, pois como expresso em seu título, aborda critérios de movimentação no solo, abordados nas Seções 153.109 a 153.131 e não somente SOCMS. Parte do conteúdo da vigente IS nº 153.109-001 (Revisão B) não internalizada na nova IS nº 153-001 (Revisão A) será direcionada para manuais orientativos face à sua natureza.

l) Isto posto, a IS nº 153-001 (Revisão A) não está adstrita à Seção 153.109 e nem se vincula tão somente ao SOCMS. Pela estrutura do RBAC nº 153 atualmente posto, tal Instrução Suplementar vem trazer formas de cumprimento e boas práticas (recomendações) atinentes às Seções 153.109 a 153.131, estejam ou não inseridas dentro de um SOCMS.

m) Foram realizados ajustes de redação do parágrafo 153.113(c) e (e) com a finalidade de incluir "pessoas", melhor definir os critérios de "equipamentos de comunicação", os quais forma detalhados em IS nº 153-001 (Revisão A).

n) Revoga-se o parágrafo 153.113(h), que exige que o operador de aeródromo deve seguir as normas da Autoridade Aeronáutica quando do estabelecimento de requisitos para a área de manobras, posto ser redundante, já que o cumprimento de uma norma nunca pode conflitar ou gerar o descumprimento de outra, seja do mesmo órgão regulador ou de qualquer outra entidade.

o) Quanto às alterações realizadas na seção 153.131 (Operações em baixa visibilidade) destaca-se o ajuste feito no parágrafo 153.131(e)(7) para atendimento ao item 9.5.4 do Anexo 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), o qual preconiza que pessoas e veículos operando no pátio de aeronaves deve ser restrito ao mínimo necessário quando em operação em baixa visibilidade.

p) Foi criada a “IS nº 153.133-001 (Revisão A) – Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo” para tratar do monitoramento da condição física e operacional do aeródromo, com vistas a esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos na Seção 153.133 do Regulamento, apresentando dispositivos referente ao monitoramento de uma maneira geral e tópico específico dedicado à metodologia GRF, insculpido em Seção “7. Avaliação e reporte da condição da superfície da pista de pouso e decolagem” da Instrução Suplementar.

q) O parágrafo 153.133(a) do RBAC nº 153 sofreu ajustes para transferir para IS nº 153.133 a finalidade associada a cada elemento de definido no mencionado parágrafo como escopo mínimo para monitoramento. Ressalta-se que tais elementos possuem aplicabilidade diferenciada, conforme disposto em Apêndice A do Regulamento.

r) Nessa toada, foi trazido na IS um conceito mais detalhado de “contaminantes” face à introdução da metodologia GRF.

s) No parágrafo 153.201(a) do RBAC nº 153, que traz o comando de implementação do sistema de infraestrutura aeroportuária pelo operador de aeródromo e define os objetivos a serem alcançados com tal sistema, visto ser requisito de desempenho, foi acrescentado o subparágrafo 153.201(a)(3) no sentido de “manter a regularidade e eficiência da navegação aérea”, em alinhamento ao item 10.1 do Anexo 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI).

t) Foi excluído o termo “estruturado em programas” do parágrafo 153.201(b) e “programas” do 153.201(c) do RBAC nº 153 para dar ao regulado mais flexibilidade em definir a estruturação de seu sistema de manutenção aeroportuária.

u) Já o conteúdo do Apêndice C do RBAC, para o qual remete o comando do parágrafo 153.201(d), foi trasladado para a IS nº 153-002 (Revisão A), permitindo ao regulado buscar soluções adequadas à sua realidade, desde que mantendo a aderência às finalidades do sistema mencionadas no parágrafo 153.201(a) do Regulamento.

v) Foi feito ajuste do parágrafo 153.203(b)(1)(i), que trata da estrutura e funcionalidade do pavimento, tendo sido separado em itens distintos, sendo um para tratar da avaliação estrutural e outro para avaliação da funcionalidade do pavimento.

w) Adicionalmente, foi acrescida à avaliação estrutural a possibilidade de avaliação específica no caso de identificado risco à segurança operacional, seja pelo próprio operador ou pela ANAC. Tal redação se baseia na regulação baseada em gestão do risco e se deve à importância do elemento e de sua condição estrutural adequada como barreira de segurança.

x) Foi incluído no parágrafo 153.211(b) requisito dedicado às condições de frenagem em pistas de pouso e decolagem não pavimentadas, detalhando os critérios correlacionados em “IS nº 153-002 (Revisão A) – Manutenção aeroportuária”.

y) O parágrafo 153.213(b) do RBAC nº 153, referente à manutenção das áreas verdes por meio do controle da vegetação foi ajustado para melhor refletir um requisito de desempenho, transferindo o requisito prescritivo do parágrafo 153.213(b)(1) do RBAC nº 153 como requisito residual em IS nº 153.501-001 (item 6.4.3(c)) e, assim, dando mais flexibilidade ao regulado em cumprir de maneira diversa.

z) Foi incluído no parágrafo 153.217(d)(1) o subitem (5), o qual faz menção ao grau de contraste (conspicuidade) da sinalização horizontal da área operacional com detalhamento de seus parâmetros em IS nº 153-002 (Revisão A). A motivação da necessidade de se manter a conspicuidade da sinalização se justifica na importância do tema como barreira de segurança operacional, uma vez seu papel para o aprimoramento da consciência situacional no aeródromo.

aa) Além disso, foi incluído no parágrafo 153.217(e)(1) o subitem (iv) trazendo requisito de manutenção do padrão das cores das luzes, uma vez constatado em fiscalizações que nem sempre tal padrão é mantido, justificando-se pela necessidade de manutenção da consciência situacional ao piloto e demais pessoas que atuam na área operacional, bem como por ter se verificado em fiscalizações situações em que o operador aeroportuário trocou luminárias sem se preocupar com a manutenção da cor adequada a cada elemento.

bb) Quanto à **SUBPARTE J (DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS)** destaca-se que se pretende dar vigência imediata às cláusulas inseridas ou alteradas por força desta revisão normativa, visto não envolverem necessidade de mudanças significativas ou alto custo associados e poderem ser realizadas de maneira paulatina, tratando a área técnica, caso necessário, de definição de prazo para ajustes no caso concreto. Exceção se dá tão somente quanto à implementação do PGSO, por ser mecanismo novo para gerenciamento da segurança operacional.

cc) Ademais, foram excluídos os parágrafos que traziam na Seção 153.701 disposições transitórias que já produziram pleno efeito, deixando a norma mais clara e concisa.

dd) Quanto às disposições finais, foi dada nova redação ao parágrafo 153.703(c) para trazer o mecanismo de tipificações e valores de multa associados. A atual Emenda 06 do RBAC nº 153 apresenta tal relação tão somente para alguns requisitos da Subparte E e para as Subpartes G e H em sua integralidade. Com esta revisão normativa, a aplicação do Apêndice B do RBAC nº 153 foi expandida para todo o Regulamento, com exceção das tipificações comuns a segurança operacional e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, que permanecerão na Resolução nº 472/2018.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1. Convite

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

4.1.2. As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

4.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Consulta Pública serão devidamente analisados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a deliberação da Diretoria a respeito da proposta. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos.

4.2. Prazo para contribuições

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

4.3. Contato

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

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA
Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas – GNAD
Gerência Técnica de Normas – GTNO
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate – Torre A
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil
E-mail: gtno.gnad.sia@anac.gov.br