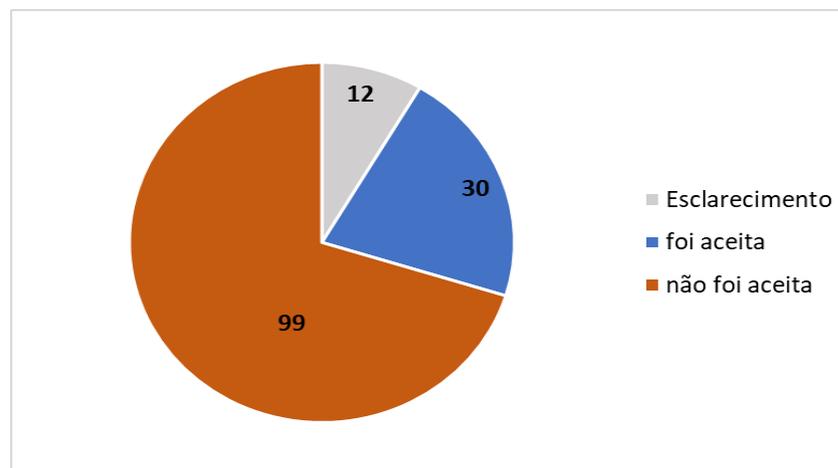




## Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 007/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

A Consulta Pública foi realizada no período de 25 de março de 2022 ao dia 26 de maio de 2022, durante o qual foram recebidas 141 contribuições. O gráfico abaixo contém os números de contribuições não acatadas, acatadas parcialmente e acatadas integralmente:



Processo 00058.042039/2020-91

**Setembro/2022**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21.484</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Danilo Costa Pereira <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE B - 153.13 (a) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 153.13 Do operador de aeródromo (5) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis; Correção sugerida: 5) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com os requisitos deste Regulamento que lhes são obrigatórios.	
<b>Justificativa:</b> JUSTIFICATIVA: "infraestrutura e serviços disponíveis"; podem ser pouco ou nada; como se vê na maioria dos Aeródromos Classe 1A. A ANAC precisa ter "capilaridade"( Aprendi isso com a própria) e para tanto a figura do Gestor é um fio de ligação importante, é a presença da ANAC nas posições mais remotas, como preposto(?) tem que possuir o perfil condizente. ISTO É MUITO IMPORTANTE, é um pilar necessário para quem quer uma Aviação Civil sólida e em evolução. O MINFRA quer se livrar de Aeroportos, outorgando sem critérios sólidos, principalmente às prefeituras.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece sua contribuição e informa que a finalidade pretendida já é alcançada pela leitura conjunta de diversos dispositivos constantes no RBAC nº 153 disponibilizado pela presente consulta pública, dos quais destacam-se os itens dos parágrafos 153.13(a) e 153.23(a) transcritos a seguir: <i>"153.13 (a) O operador de aeródromo é responsável por:</i> <i>(1) cumprir e fazer cumprir, no sítio aeroportuário, os requisitos definidos neste Regulamento e nas demais normas vigentes;</i> <i>(...)</i> <i>(2)manter o aeródromo dentro de níveis aceitáveis de segurança operacional, conforme requisitos estabelecidos pela ANAC;</i> <i>(...)</i> <i>(5)garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;"</i>  <i>"153.23 (a) O gestor responsável do aeródromo deve:</i> <i>(1) garantir o atendimento a todos os requisitos normativos constantes neste Regulamento e nas demais normas vigentes;</i> <i>(...)</i> <i>(6) assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do risco;"</i>	
Isto posto, caso a infraestrutura e os serviços disponíveis inviabilizem o cumprimento dos requisitos constantes no presente Regulamento, dentro de uma conduta de gestão de risco, com vistas a assegurar a segurança operacional no aeródromo, a ANAC poderá adotar providências administrativas acautelatórias, tais como a suspensão de voos, interdição do aeródromo ou até mesmo sua exclusão do cadastro de aeródromos civis brasileiros, ou então disciplinares, com destaque para aplicação de multa e proibição de atuar como operador de aeródromo por determinado período.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência", de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

**Itens alterados na proposta: -**

**CONTRIBUIÇÃO Nº 21485 e 21486**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** ABRAPAVAA - Associação Brasileira De Parentes E Amigos De Vítimas De Acidentes Aéreos  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** -

**Documento:** Emenda 07 ao RBAC nº 153  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Apêndice A do RBAC nº 153, "TABELA DE REQUISITOS"  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:** Não

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

A ABRAPAVAA vê com preocupação o que disserta o RBAC 153, especificamente no capítulo 153/331 sobre Exercícios simulados de emergências em aeródromos. A ABRAPAVAA temendo enfrentarmos um cenário trágico com equipes despreparadas em aeroportos brasileiros, que hoje pelo evento das concessões não mais estão integrados entre si como quando antes estavam sob o mesmo guarda chuva da INFRAERO, propõe a redução da frequência obrigatória destes programas de treinamentos para um mínimo de 01 treinamento anual e que seja verificada uma integração entre as diversas administrações aeroportuárias concessionárias. A ABRAPAVAA tem acompanhado de perto os programas de resposta a emergência e assistência a familiares elaborados e praticados pelas companhias aéreas brasileiras e a partir deste acompanhamento entende que, estes programas, caso encontrem equipes de concessionárias nos aeroportos não adequadamente treinadas, o conjunto poderá ser gravemente comprometido, dificultando a atuação dos "players" na resposta a esta emergência.. "

**Justificativa:**

Nossa preocupação foca principalmente sobre o fato de que os exercícios em questão estão previstos em uma frequência obrigatória a cada três anos apenas. Cabe sobre isto frisarmos que, seja onde ocorrer o acidente aéreo, o aeródromo de partida e chegada do voo ou voos envolvidos, sempre será o foco inicial da ação de resposta à emergência e assistência familiar. Desta forma, considerando que a assistência aos familiares começa no aeroporto, 01 PAFÁVIDA a cada 3 anos significa que uma grande parte da equipe do aeroporto nunca terá passado pelo ciclo de treinamento num eventual evento trágico e que muitas destas pessoas nem serão as mesmas que compunham a equipe original do último treinamento, já que é fato que temos um turn over elevado no setor.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi aceita

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto normativo advém de alinhamento com as normas internacionais, em especial ao que preconiza o item 9.1.13 do "Anexo 14 - Volume I - Aerodrome Design and Operations" da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) da qual o Brasil é signatário. Ressalta-se que a sugestão não será acatada na presente revisão normativa uma vez extrapolar seu escopo (operação e manutenção aeroportuária com foco na gestão de risco) e necessitar de mais estudos para definir a melhor estratégia regulatória a ser adotada. Por outro lado, devido à importância do tema e das considerações expostas, o quanto explanado será considerado na próxima revisão que tratar das Subpartes F e G do RBAC nº 153, sendo assim, esta contribuição será registrada no controle interno de estoque regulatório para que seja tratada quando da revisão das subpartes F e G do RBAC nº 153.

**Itens alterados na proposta: -**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21487 e 21488</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Apêndice A do RBAC nº 153, “TABELA DE REQUISITOS <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Como forma de contribuição à consulta à Superintendência de Gestão da Manutenção, apresenta a seguir os itens que entendemos ser necessário uma revisão na Consulta Pública em tela. 1. APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DO AERÓDROMO / SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA / itens 153.205(g), itens 153.205(h) e itens 153.205(i), que tratam da medição de atrito, macrotextura e remoção de borracha, respectivamente. SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA Requisito Descrição Aeródromos Observação Uso Privativo Uso público Classe I Classe II Classe III Classe IV 153.205 153.205(g) - Atrito Não exigido Obrigatório se operar RBAC nº 121 em aeronaves com motor à reação Obrigatório se operar aeronaves em motor à reação Obrigatório Obrigatório  153.205 153.205(g) - Macrotextura Não exigido Obrigatório se operar RBAC nº 121 em aeronaves com motor à reação Obrigatório se operar aeronaves em motor à reação Obrigatório	

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência", de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

Obrigatório

153.205

153.205(g) - Acúmulo de borracha

Não exigido

Obrigatório se operar RBAC nº 121 em aeronaves com motor à reação

Obrigatório se operar aeronaves em motor à reação

Obrigatório

Obrigatório

2. A tabela acima apresenta o requisito para executar as medições de atrito, macrotextura e remoção do acúmulo de borracha. A obrigatoriedade, para os Aeródromos Classes I e II, está vinculada à operação de aeronaves com motor à reação.

3. Conforme previsto no RBAC 01, o motor à reação ou motor turbojato é um motor projetado para aviões que utiliza a expansão dos gases para propulsionar o avião. Inclui os motores denominados turbofan.

4. Ainda no RBAC 01 temos a seguinte definição para motor turboélice: é um motor projetado para acionar uma hélice responsável pela propulsão do avião; a participação dos gases de escapamento nessa propulsão, quando existe, é meramente residual.

5. Diante das definições acima, entende-se que as aeronaves tipo ATR 42 ou ATR 72 possuem motor turboélice, portanto, não devem ser consideradas para o Requisito da Classe I e II, tratado acima.

**Justificativa:**

Prezando pela maior segurança operacional e por entendermos que as aeronaves do porte do ATR 42 e ATR 72 com Peso Máximo de Decolagem de 18.558 kg e 23.000 kg, respectivamente, produzem acúmulo de borracha considerável durante o seu pouso. Assim, principalmente por ser aeronave comum em vários aeroportos, sugere-se que o requisito seja alterado, substituindo o "motor à reação" por "motor a reação e motor turboélice".

**Resultado da análise:** a contribuição não foi aceita

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e informa que a adoção de motor à reação como referência de aplicabilidade para requisitos de atrito, macrotextura e acúmulo de borracha está em linha com o que se adota internacionalmente, em especial com parâmetro da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) em seu o "DOC 9137 - Part II - Pavement Surface Conditions".

Destaca-se, ainda, que a questão foi objeto de estudo quando da revisão normativa que deu origem à Resolução nº 236/2012. A Resolução nº 88/2009, que a antecedia, não trazia essa diferenciação. Porém, quando de sua revisão, observou-se mais adequado restringir os critérios de medição a aeronaves com motor a reação, em alinhamento aos padrões internacionais.

**Itens alterados na proposta:** -

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21489 e 21501</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>1. RBAC 153 - SUBPARTE H</p> <p>1.1 Tipo de contribuição: Esclarecimento</p> <p>Item 153.503(c) Os dados necessários para desenvolvimento de uma IPF devem ser obtidos ao longo de, no mínimo, 12 (doze) meses ininterruptos de modo a considerar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna.</p> <p>O que fazer quando, por algum motivo de força maior, a coleta de dados tiver de ser interrompida?</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Melhor entendimento e definição do que se pretende regular.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Esclarecimento</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, no caso de ocorrência de interrupção da coleta de dados por motivo de caso fortuito ou força maior, o operador de aeródromo deve avaliar o período transcorrido e seus efeitos na finalidade pretendida pelo requisito em estudo. Assim, caso o período da interrupção seja pequeno, de maneira tal que ainda assim seja possível considerar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna, deve ser dada continuidade na coleta dos dados, somente realizando a suspensão do período em que se deu o caso fortuito ou força maior. Porém, se este período for extenso o suficiente para não mais captar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna, então novo período de coleta deve ser iniciado.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21490 e 21502</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      RBAC 153 - SUBPARTE H                      Item 153.505(a)(4) O operador do aeródromo deve apresentar um plano de ações mitigadoras alternativas, até que seja possível executar as ações preconizadas no PGRF, dependentes da elaboração e aprovação de um Plano de Manejo de Fauna em Aeródromos pelos órgãos ambientais competentes, monitorando seu resultado e incorporando ações de melhoria contínua que garantam sua eficácia.                      O que viria a ser esse plano de ações mitigadoras alternativas? Quais são as suas características? Seria outro documento ou um anexo?                      Se ações mitigadoras alternativas forem possíveis para redução de risco por que seria necessário um PMFA?</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Melhor entendimento e definição do que se pretende regular.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Esclarecimento</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a expressão "plano de ações mitigadoras alternativas" no contexto do item 153.505(a)(4) do RBAC nº 153 disponibilizado na presente consulta pública deve ser lida dentro da lógica de gerenciamento da segurança operacional preconizada na Subparte C de sobredito Regulamento. Assim, até que se tenha um Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF) exequível, ou seja, cujo Plano de Manejo de Fauna em Aeródromos tenha sido aprovado pelos órgãos ambientais competentes, deve o operador de aeródromo tomar medidas para conter o risco à segurança operacional ocasionado pela fauna, iniciando-se pela identificação do perigo real ou potencial que possa impactar a segurança operacional das atividades e das operações desenvolvidas em todas as áreas do aeródromo, com posterior definição das medidas a serem adotadas para que este perigo seja eliminado ou que seus efeitos negativos sobre a segurança operacional sejam minimizados, avaliando, por fim, se tais medidas estão sendo eficazes ou precisam de ajustes para alcançar a finalidade pretendida, qual seja, garantir a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21491 e 21503</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>2. IS Nº 153.501-001 - REVISÃO A</p> <p>2.1 Tipo de contribuição: Esclarecimento</p> <p>Item 6.3.3 Caso o diagnóstico do controle da fauna identifique, por meio do SGSO (quando houver) do aeródromo ou de equipe especializada em gerenciamento do risco da fauna, situação de risco à segurança das operações, (...)</p> <p>Esse "diagnóstico do controle da fauna" pode ser entendido como o acompanhamento das ações mitigadoras implementadas? Caso não, quais seriam os fatores e critérios que deveriam ser considerados?</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Melhor entendimento e definição do que se pretende regular.</p>	
<p><b>Resultado da análise</b> Esclarecimento</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que o tema suscitado já foi tratado na análise das contribuições recebidas durante Consulta Pública da Emenda nº 06 ao RBAC nº 153 e o entendimento exarado à época continua inalterado, qual seja, "O diagnóstico a que se refere o item não tem um formato nem modelo específico ficando a cargo de cada SGSO, com o auxílio de medidas previstas no PGRF identificar situações de risco, neste caso específico, ademais outras situações que ensejariam a realização de uma IPF estão previstas no corpo do RBAC 153, item 153.501 (e)."</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21492 e 21504</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  IS Nº 153.501-001 - REVISÃO A                  Item 6.4.3(b) O operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para identificar se há proliferação de insetos, anelídeos ou demais espécies de invertebrados que atraíam fauna que possa provocar risco às operações aéreas;                  Proposta de redação:                  O operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para identificar se há proliferação de invertebrados que atraíam fauna que possa provocar risco às operações aéreas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A presença de insetos e demais invertebrados é uma condição constante no aeroportos, cabendo ao operador identificar se a condição existente é atrativa de fauna de uma forma geral. Não é viável monitorar grupos específicos de invertebrados.</p>	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão de alteração do texto original não se faz necessária uma vez que o objetivo do requisito não é a identificação da espécie, mas a eliminação ou controle do foco de atração. Ressalta-se que a inclusão dos anelídeos se dá de maneira exemplificativa, o que se torna evidente quando do uso do termo "e demais espécies".</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21493 e 21505</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      IS Nº 153.501-001 - REVISÃO A                      Item 6.4.5(b) Para as árvores frutíferas existentes no aeródromo que atraíam fauna que possam gerar risco às operações aéreas, o operador de aeródromo deve realizar apanha e/ou retirada dos frutos mensalmente durante o período de frutificação das espécies, buscando minimizar a quantidade de frutos disponíveis no sítio aeroportuário, reduzindo assim o potencial atrativo de fauna;                      Proposta de redação: Para as árvores frutíferas existentes no aeródromo que atraíam fauna que possam gerar risco às operações aéreas, o operador do aeródromo deve implementar a medida mitigadora mais adequada para reduzir o potencial atrativo de fauna.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Trata-se de item obrigatório e de difícil execução, especialmente no caso da retirada de frutos. É importante que este item seja alterado ou que venha como recomendação.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação vigente do item 6.4.5 (b) da minuta de RBAC nº 153 disponibilizada na presente consulta pública atende aos objetivos do gerenciamento do risco da fauna.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21494 e 21506</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>IS Nº 153.501-001 - REVISÃO A</p> <p>Itens 6.8.1 e 6.8.3</p> <p>A partir da vigência do MOPS do aeródromo, o operador de aeródromo deve providenciar a elaboração de um mapa de grade com as espécies de fauna avistadas no sítio aeroportuário que possam provocar risco às operações aéreas, conforme esquematizado na figura a seguir: (SEDE-CAI-2022/17833)</p> <p>O mapa de grade informará, dentre outras:</p> <p>a) as espécies avistadas no mês de referência;</p> <p>b) para cada espécie, o período que a fauna foi observada (dia, noite, alvoreada, entardecer, madrugada, etc.);</p> <p>c) localização no aeródromo que a fauna foi observada (ex.: as aves ZZZ foram observadas em F1 do mapa de grade);</p> <p>d) quantidade aproximada de indivíduos observados por evento (XXX: 20 indivíduos por evento; ZZZ: 3 indivíduos por evento).</p> <p>Em alguns aeroportos a malha do mapa de grade é pequena. Como são muitas informações inseridas, existe alguma alternativa para essa representação?</p> <p>Podem ser utilizados outros mapas, esquemas, tabelas ou outros recursos que melhor se adaptem a realidade dos aeródromos?</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Melhor entendimento e definição do que se pretende regular.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Esclarecimento</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a IS nº 153.501-001 tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos nos parágrafos 153.501(b), 153.501(c) e 153.501(d) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 153.</p> <p>Diante disso, como mencionado no Capítulo 5 da própria Instrução Suplementar em comento, no caso de item identificado com "FC" (Forma de Cumprimento), pode o operador de aeródromo submeter à aprovação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) – previamente à sua adoção – meio ou procedimento alternativo, nos termos previstos na Resolução ANAC nº 30, em seu artigo 14, parágrafos 1º e 2º.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21495 e 21507</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>IS Nº 153.501-001 - REVISÃO A</p> <p>Item 6.8.4 O mapa de grade de fauna avistada no aeródromo deve ser mantido atualizado.</p> <p>Qual é a frequência mínima de atualização do mapa de grade de fauna?</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Melhor entendimento e definição do que se pretende regular.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Esclarecimento</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que este item faz parte dos procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna e está inserido no item "153.501 (b)(6) Identificação das Espécies de Fauna no Sítio Aeroportuário". Tal item, por sua vez, visa assegurar que os focos atrativos de fauna sejam mapeados e permanentemente atualizados para que o controle da fauna possa ser efetivo e mensurável, estabelecendo medidas para eliminação ou mitigação do risco.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21496 e 21508</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>IS Nº 153.501-001 - REVISÃO A</p> <p>Item 6.10.5.3 Nas áreas ou locais de difícil acesso das edificações e demais estruturas (telhados, etc.), o operador de aeródromo deve realizar inspeções bimestrais, a fim de detectar abrigos de fauna que cause riscos às operações aéreas.</p> <p>Proposta de redação: 6.10.5.3.[Recomendação] Nas áreas ou locais de difícil acesso das edificações e demais estruturas (telhados, etc.), recomenda-se que o operador de aeródromo realize inspeções bimestrais, a fim de detectar abrigos de fauna que cause riscos às operações aéreas, ou quando identificar grandes concentrações de aves nos locais ou evidência de nidificação.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Importante que o item seja tratado como recomendação, uma vez que a frequência estabelecida é inviável e as inspeções mensais nas edificações (item 6.10.5.2) já são uma recomendação.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação da Seção "6.10.5 Edificações, equipamentos e demais implantações" da IS nº 153.501-001 submetida a esta consulta pública foi estabelecida após análise das contribuições recebidas durante Consulta Pública da Emenda nº 06 ao RBAC nº 153.</p> <p>Na ocasião, entendeu-se que os subitens 6.10.5.1 (a) e (b), bem como o 6.10.5.4, deveriam ser considerados como "Recomendação", mantendo-se como "Forma de Cumprimento" os subitens 6.10.5.1(c) e o 6.10.5.3. Tal entendimento permanece inalterado.</p> <p>Por outro lado, como definido no Capítulo 5 da mencionada Instrução Suplementar, item classificado como "Forma de Cumprimento, como é o caso do questionado 6.10.5.3, apesar de ser de observância obrigatória, pode ser atendido por meio ou procedimento alternativo a ser definido pelo operador de aeródromo, desde que aprovado previamente pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), na forma prevista na Resolução ANAC nº 30, artigo 14, parágrafos 1º e 2.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21.509</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>IS Nº 153.501-001 - REVISÃO A</p> <p>Item 6.11.2. [Recomendação] As atividades de afugentamento devem ocorrer:</p> <p>a) mais intensamente no final da estação reprodutiva da fauna para desencorajar aves juvenis a permanecerem no aeródromo;</p> <p>b) no início da manhã, minimizando o uso do aeródromo durante o dia pelas aves;</p> <p>c) antes do horário de alimentação, reduzindo tais oportunidades de alimento pelas aves;</p> <p>d) nos horários nos quais foram identificados padrões de movimentos regulares, por exemplo, quando as aves chegam ao aeródromo;</p> <p>e) imediatamente antes dos horários com altas movimentações de aeronaves em coordenação com o responsável pelas operações e Torre de Controle, se houver.</p> <p>Em relação aos itens que se referem à biologia e ao comportamento das espécies, considerando a sua riqueza e que nem sempre apresentam sazonalidade marcada e tampouco períodos reprodutivos ou horários de alimentação bem definidos, seria interessante que esse item fosse esclarecido ou até mesmo exemplificado.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Melhor entendimento da recomendação.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que este item faz parte dos procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna, como parte do tópico "153.501(b)(8) Informações a Respeito de Técnicas de Manejo Permitidas" da minuta de RBAC nº 153 submetida à presente consulta pública.</p> <p>Considerando que o item 6.11.2 possui o status de Recomendação, fica a cargo da equipe de gerenciamento de risco de fauna de cada aeródromo definir a técnica mais adequada a ser adotada em função das espécies de maior risco identificado no aeródromo.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21498 e 21510</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>IS Nº 153.501-001 - REVISÃO A</p> <p>6.11.3 Os animais sob a responsabilidade de operadores de aeronaves que escapem da caixa de transporte, seja esta transportada no porão ou em qualquer lugar da aeronave, devem ser capturados, contidos e recolhidos com segurança pelos operadores de aeronaves, sendo estes os responsáveis por qualquer dano oriundo do evento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>O contrato de transporte de animais é celebrado entre o proprietário do animal e os operadores aéreos, que têm a obrigação, por lei (Código Civil e demais normas pertinentes), de entregá-lo ao proprietário no local de destino nos exatos moldes como recebido. Portanto, a responsabilidade por qualquer evento durante o trajeto é exclusiva dos operadores aéreos, que são remunerados para isso.</p> <p>Por mais que possa entender que "a responsabilidade sobre o gerenciamento do risco da fauna em aeródromos é do operador do aeródromo, que possui profissionais treinados para o gerenciamento do risco da fauna, acesso a todos as áreas do aeródromo, bem como condições de comunicar-se e organizar as operações de forma a garantir a segurança operacional de forma coordenada na medida em que eventos, como a fuga de animais sob responsabilidade dos operadores aéreos, por exemplo, ocorrerem", consideramos indispensável que conste na referida IS, a menção de que a responsabilidade por danos a equipamentos e às pessoas, bem como à vida deste animal, é do operador aéreo, mesmo que o operador do aeródromo empregue todos os esforços na sua busca.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o tema suscitado já foi tratado na análise das contribuições recebidas na fase de consulta pública que deu origem à Emenda nº 06 ao RBAC nº 153 e que o entendimento exarado à época continua inalterado.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21499 e 21511</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Empresa Brasileira De Infraestrutura Aeroportuária – Infraero  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.3  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      IS Nº 153.503-001                      Item 6.2.2.3 Para a análise do risco da fauna em um aeródromo, devem ser considerados dez fatores abaixo elencados, para cada espécie-problema encontrada:                      (...)                      i) habilidade de evitar colisões com aeronaves; e                      j) suscetibilidade a ações de controle de fauna.                      Como é quantificada a "habilidade de evitar colisões com aeronaves"? Quais são os critérios considerados nessa análise?                      Como é medida a "suscetibilidade a ações de controle de fauna"? Quais são os critérios considerados nessa análise?                      Há alta subjetividade na análise destes dois parâmetros (Habilidade de evitar colisões com aeronaves e Susceptibilidade às ações de controle de fauna). Avaliar a retirada ou determinação de medidas padrão ou que sejam fatores considerados opcionais para análise de risco. A subjetividade pode influenciar na comparação de duas análises de risco elaboradas para o mesmo aeródromo por profissionais diferentes levando a interpretações equivocadas sobre aumento ou diminuição do risco ao longo do tempo. Na consulta pública para a Emenda 06 deste RBAC, a ANAC informou na análise das contribuições que a alteração na obrigação de aplicabilidade destes parâmetros necessitaria de um necessário estudo com embasamento científico corroborando a tese. Considerando o escopo do Termo de Execução Descentralizada ANAC/UFMG s/nº/2020 (Processo: 00065.039283/2020-87), perguntamos se o referido estudo foi conduzido.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Melhor entendimento e definição do que se pretende regular.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> Esclarecimento</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que o TERMO DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA (TED) - S/Nº/2020 - ANAC e UFMG (Processo: 00065.039283/2020-87) foi finalizado e o tema se encontra em fase de estudos pela Superintendência.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21568, 21569, 21570 e SEI nºs 7240734 e 7240739</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Fraport Brasil S.A. – Aeroporto De Porto Alegre</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE B - 153.15 (e)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Outros</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> SIM (SEI nº 7268409)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>XVI - a seção 153.53 passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>“153.53 SGSO - Política e objetivos de segurança operacional</p> <p>(a) Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção:</p> <p>Resposta: Importante a Agência definir o conceito de alta direção, uma vez que os aeroportos concedidos são administrados por sociedade de propósito específico e constituídas com base na Lei 6.404/76.</p> <p>“153.13 Do operador de aeródromo:</p> <p>(a) O operador de aeródromo é responsável por:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) cumprir e fazer cumprir, no sítio aeroportuário, os requisitos definidos neste Regulamento e nas demais normas vigentes;</li> <li>(2) manter o aeródromo dentro de níveis aceitáveis de segurança operacional, conforme requisitos estabelecidos pela ANAC;</li> <li>(3) estabelecer, implementar e garantir o funcionamento de um gerenciamento de segurança operacional que assegure a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos na Subparte C deste Regulamento e no PSOE/ANAC;</li> <li>(4) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes nas Subpartes F e G deste Regulamento;</li> <li>(5) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;</li> <li>(6) informar à ANAC interdição temporária ou desinterdição em seu aeródromo;</li> <li>(7) manter a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, sob sua responsabilidade, em condições operacionais para a garantia de segurança e regularidade dos serviços disponíveis;</li> <li>(8) garantir a coordenação de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações envolvidas na execução das atividades operacionais do aeródromo;</li> <li>(9) informar previamente à comunidade aeroportuária sobre mudança em procedimentos operacionais no aeródromo.</li> </ol> <p>(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades e responsabilidades associadas a este Regulamento.</p> <p>(1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das atividades e responsabilidades.</p> <p>.....” (NR)</p> <p>Resposta: A Fraport Brasil propõe ajuste na redação para que todas as funções dos responsáveis operacionais designados pelo operador do aeródromo sejam ligadas diretamente ao operador do aeródromo, representados por sua diretoria constituída e não ao gestor do aeródromo que possui funções e atividades independentes das outras funções a nível de gestão.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>XVI - a seção 153.53 passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>“153.53 SGSO - Política e objetivos de segurança operacional</p>	

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência", de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

(a) Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção:

Resposta: Importante a Agência definir o conceito de alta direção, uma vez que os aeroportos concedidos são administrados por sociedade de propósito específico e constituídas com base na Lei 6.404/76.

“153.13 Do operador de aeródromo:

(a) O operador de aeródromo é responsável por:

- (1) cumprir e fazer cumprir, no sítio aeroportuário, os requisitos definidos neste Regulamento e nas demais normas vigentes;
  - (2) manter o aeródromo dentro de níveis aceitáveis de segurança operacional, conforme requisitos estabelecidos pela ANAC;
  - (3) estabelecer, implementar e garantir o funcionamento de um gerenciamento de segurança operacional que assegure a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos na Subparte C deste Regulamento e no PSEO/ANAC;
  - (4) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes nas Subpartes F e G deste Regulamento;
  - (5) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;
  - (6) informar à ANAC interdição temporária ou desinterdição em seu aeródromo;
  - (7) manter a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, sob sua responsabilidade, em condições operacionais para a garantia da segurança e regularidade dos serviços disponíveis;
  - (8) garantir a coordenação de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações envolvidas na execução das atividades operacionais do aeródromo;
  - (9) informar previamente à comunidade aeroportuária sobre mudança em procedimentos operacionais no aeródromo.
- (b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades e responsabilidades associadas a este Regulamento.
- (1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das atividades e responsabilidades.  
.....” (NR)

Resposta: A Fraport Brasil propõe ajuste na redação para que todas as funções dos responsáveis operacionais designados pelo operador do aeródromo sejam ligadas diretamente ao operador do aeródromo, representados por sua diretoria constituída e não ao gestor do aeródromo que possui funções e atividades independentes das outras funções a nível de gestão.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi aceita

**Fundamento:** A ANAC agradece sua contribuição e informa que por "Alta Direção", para os fins deste Regulamento, são considerados os ocupantes de cargos que possuam poder de decisão sobre recursos humanos, financeiros e tecnológicos necessários para atender as finalidades dos requisitos nele contidos e as competências postas para tanto. Informa-se, ainda, que tal termo alinha-se ao que define a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), com especial enfoque aos componentes e elementos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) retratados no "Annex 14 - Volume I - Aerodrome Design and Operations" e no "DOC 9859 - Safety Management Manual".

Considera-se ainda que o RBAC nº 153 seja um regulamento meramente técnico, cujos critérios se pautam na busca do melhor desempenho da segurança operacional dos aeródromos brasileiros, não tendo o objetivo de ditar ou interferir na modulação das estruturas organizacionais das sociedades empresariais que desempenham tal atividade. Assim, cabe ao operador de aeródromo, dentro dos limites legais que lhe são impostos, das diretrizes estratégicas definidas para sua estrutura organizacional e dos objetivos estabelecidos por este Regulamento, delimitar as linhas de responsabilidades atribuídas a cada integrante de sua estrutura organizacional.

Portanto, para a Agência não importa o título dado ao cargo (diretor, superintendente, gerente, administrador, chefe de função, coordenador, etc), o qual dependerá de como o operador de aeródromo estruturará e delimitará as responsabilidades advindas do presente Regulamento. O que interessa para o órgão regulador é a definição clara dessa delimitação e o cumprimento dos requisitos postos no RBAC nº 153 para atingimento da segurança operacional no aeródromo, até porque a responsabilidade final, tal como preconiza o requisito 153.13(a) e (b), é do próprio operador de aeródromo em si.

**Itens alterados na proposta:** -

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21571 e 21572</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Raízen S.A. <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE D - 153.125 (d) (1) <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> SIM (SEI nº 7268410)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> - Alteração do item 153.125 (d) (1): "O responsável pelo abastecimento de aeronave deve disponibilizar, nas unidades de abastecimento de aeronaves, equipamentos extintores portáteis para intervenção inicial em caso de incêndio durante o atendimento de solo." - Inclusão do item 153.125(e): "(e) O operador do aeródromo que possua atendimento de aviação comercial deve assegurar que o agente responsável pelo abastecimento cumpra com as exigências do Grupo Técnico em Combustível da IATA (Associação Internacional de Transportes Aéreos) para o abastecimento de aeronaves e tenha obtido resultados no mínimo satisfatórios em auditorias do grupo IFQP (IATA Fuel Quality Pool). "	
<b>Justificativa:</b> - Alteração do item 153.125 (d) (1): Sugere-se novo critério para a definição do dever do responsável pelo abastecimento de aeronave em disponibilizar, nas unidades de abastecimento de aeronaves, equipamentos extintores portáteis para intervenção inicial em caso de incêndios. Nesse sentido, propõe-se que a responsabilidade do operador do abastecimento restrinja-se aos eventos ocorridos durante o atendimento de solo, a fim de que haja nexo causal entre a atividade e o incidente, ou, ao menos, que, independentemente da existência de relação causal, os eventos do abastecimento e do incêndio ocorram simultaneamente no mesmo espaço, a fim de possibilitar intervenção prevista. De outra feita, caso não haja qualquer limitação em relação ao momento do incêndio, tal como prevê a redação posta em consulta pública, há o risco de responsabilização do agente responsável pelo abastecimento pela intervenção em qualquer incêndio, ocorrido a qualquer momento, dentro ou fora de área de influência de sua atuação. Assim, não se contesta que os riscos da atividade de abastecimento justifiquem a necessidade de disponibilização de equipamentos extintores portáteis, no entanto defende-se a necessidade de limitação a eventos ocorridos durante o atendimento de solo, a fim de garantir uma melhor definição da matriz de responsabilidades entre os agentes operadores do aeródromo e do abastecimento. - Inclusão do item 153.125(e): Sugere-se a inclusão de parâmetros estabelecidos pelo Grupo Técnico em Combustível da IATA (Associação Internacional de Transportes Aéreos) para o abastecimento de aeronaves e a obtenção de resultados no mínimo satisfatórios em auditorias do grupo IFQP (IATA Fuel Quality Pool), diante da ausência de definições objetivas quanto a critérios técnicos mínimos capazes de assegurar a segurança e a qualidade de uma operação de alto risco, como é a atividade de abastecimento de aeronaves. Nesse sentido, note-se que o RBAC nº 153 é o único instrumento regulatório que trata dos procedimentos de abastecimento de aeronaves no país, ainda que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) tenha competência para regular sobre as especificações dos combustíveis de aviação e outros temas correlatos. A padronização técnica ora proposta, limitada aos aeródromos que possuam atendimento de aviação comercial – a fim de afastar qualquer risco de criação de barreiras a novos entrantes – mostra-se adequada às exigências das companhias aéreas, tratando-se, portanto, da incorporação de parâmetros mínimos pela regulação, que hoje já são comercialmente exigidos dos operadores de abastecimento, em linha com as melhores práticas internacionais. Assim, a inclusão de exigência de que o agente responsável pelo abastecimento cumpra com as exigências do Grupo Técnico em Combustível da IATA para o	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

abastecimento de aeronaves, e tenha obtido resultados no mínimo satisfatórios em auditorias do grupo IFQP não significa qualquer entrave à entrada de novos agentes, e, muito pelo contrário, serve para padronizar os requisitos mínimos de segurança e qualidade exigidos para a operação, que deverão ser seguidos por todos os agentes de abastecimento. A existência de padronizações mínimas na regulação ganha relevância em um mercado aberto para a entrada de novos agentes, que, para manter-se seguro, precisa dispor de regras claras e objetivas, aplicáveis a todos os agentes por força da regulação, e não apenas em função de exigências do mercado. A inclusão do padrão IATA, ademais, não contraria os ditames da Lei de Liberdade Econômica (Lei Federal nº 13.874/2019), segundo a qual, sob risco de abuso do poder regulatório, deve ser evitada a exigência de especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado (art. 4º, III). Isso porque, no caso em questão, a especificação técnica sugerida mostra-se adequada ao fim desejado, de dotar uma atividade de alto risco e alto impacto de maior segurança, sem, por outro lado, inserir na regulação parâmetros excessivamente custosos ou que apresentem dificuldades em serem cumpridos. Por fim, cabe salientar que por meio da previsão do padrão IATA, a divisão de responsabilidades entre operador do aeródromo e operador da atividade de abastecimento ganha objetividade, cabendo ao primeiro assegurar que o último apresente os padrões mínimos exigidos. Deste modo, ao operador do aeródromo não poderá ser imputada qualquer outra responsabilidade em relação à atividade de abastecimento, a não ser a de assegurar que os parâmetros do RBAC sejam observados. Por todo o exposto, o RBAC nº 153, único instrumento normativo vigente a tratar das operações aeroportuárias voltadas ao abastecimento e transferência de combustível de aeronaves, deve prever parâmetros técnicos mínimos a serem assegurados pelo operador do aeródromo, em linha com as boas práticas internacionais. Ademais, a sugestão do padrão IATA mostra-se adequado, tratando-se de parâmetro já adotado pelo mercado, capaz de alcançar a finalidade de garantir a segurança e qualidade do abastecimento, e que contempla requisitos mínimos a serem exigidos pela regulação.

**Resultado da análise:** a contribuição não foi aceita

**Fundamento:**

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta de revisão do RBAC nº 153, que foi disponibilizada pela presente consulta pública, pautou-se pelo alinhamento à regulação por desempenho, ou seja, prioriza o atingimento do objetivo pretendido pelo dispositivo, não sendo cabível, portanto, a vinculação de atendimento de critérios de qualquer associação ou empresa do ramo. Porém, cumpre ressaltar que o operador de aeródromo tem total liberdade de exigir critérios adicionais se constatados por ele serem essenciais para garantir a segurança operacional em seu aeródromo, desde que tais critérios não sejam restritivos ao livre mercado, desproporcionais e não alinhados ao princípio da isonomia.

No que tange à responsabilização, onexo causal está explícito pelo item 153.125(d), do qual o 153.125(d)(1) está intimamente relacionado. Assim, a obrigação de intervenção inicial em caso de incêndio se dá em relação aos eventos que possam ocorrer quando das operações de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave.

**Itens alterados na proposta:** -

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21573, 21578, 21591, 21604, 21612, 22611 e SEI nºs 7257204 e 7257583</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE B - 153.13 (a)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Inclusão textual do trecho "Durante a implantação de um SREA em aeródromo compartilhado, deverão ser realizadas coordenações operacionais junto às organizações militares inseridas no aeródromo, quando aplicável.", junto ao requisito:</p> <p>"(4) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes nas Subpartes F e G deste Regulamento; Durante a implantação de um SREA em aeródromo compartilhado, deverão ser realizadas coordenações operacionais junto às organizações militares inseridas no aeródromo, quando aplicável."</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Inserção textual junto ao requisito, contemplando os aeródromos compartilhados, que necessitam de coordenação junto às organizações militares, durante a elaboração, estruturação e implantação de seus respectivos SREA.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a finalidade que se busca com a participação de organização militar, inserida no aeródromo na elaboração de Sistema de Resposta à Emergência (SREA) em aeródromo compartilhado, já é alcançada por outros dispositivos constantes na minuta de RBAC nº 153 disponibilizada nesta consulta pública.</p> <p>É o que se verifica, por exemplo, na própria definição de aplicabilidade do regulamento, em seu item 153.5(b) que assim estabelece:</p> <p><i>"Este Regulamento também se aplica, nos limites de suas competências e responsabilidades, a todas as pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em aeródromo civil brasileiro, compartilhado ou não."</i></p> <p>Além disso, e de maneira mais diretamente relacionada, o dispositivo 153.13(a) assim estabelece:</p> <p><i>"(a) O operador de aeródromo é responsável por:</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>(8) garantir a coordenação de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações envolvidas na execução das atividades operacionais do aeródromo."</i></p> <p>O mesmo se depreende do item 153.13(b)(3) de mesmo regulamento, que permite delegação do SESCINC mas assegura essa participação e coordenação com organizações militares em caso de aeródromo compartilhado. Vejamos:</p> <p><i>"(3) Ao delegar a operação do SESCINC em aeródromo compartilhado, o operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Regulamento, a necessidade de coordenação operacional com as organizações militares sediadas no mesmo."</i></p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência", de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21574, 21579, 21592, 21605, 21613, 22612 e SEI nºs 7257204 e 7257583</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE B - 153.39 (a)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Inclusão textual do trecho "no meio em que possibilitar o registro, sendo ele físico ou digital", junto ao requisito: "O operador de aeródromo deve manter sob sua posse no meio em que possibilitar o registro, sendo ele físico ou digital, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação que comprove o atendimento a requisitos contidos neste Regulamento e normas correlatas."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Inclusão textual, com fins de indicar que a posse documental poderá ocorrer em meios físicos e/ou digitais, a depender da possibilidade de registro por parte do Operador de Aeródromo.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão será incorporada na presente revisão normativa.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      153.39(a)</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21575, 21580, 21593, 21606, 21614 e 22613 - SEI nºs 7257204 e 7257583</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A. <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE C - 153.55 (b) (4) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração textual de "eventos de interesse da segurança operacional" para "Eventos de Segurança Operacional (ESO)", junto ao requisito: “(4) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimento para considerar informações sobre perigos a partir de realização de investigações internas de Eventos de Segurança Operacional (ESO), indicando as responsabilidades e a forma de tratamento dos dados e das informações obtidas com a investigação.”	
<b>Justificativa:</b> Adequação textual, com a substituição da terminologia "eventos de interesse da segurança operacional" para Eventos de Segurança Operacional (ESO), visando padronizar o termo amplamente utilizado pela agência, para classificação de ocorrências dentro da área operacional.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão foi acatada por trazer o ajuste na redação do item 153.55(b)(4) do RBAC nº 153 mais clareza ao comando normativo e alinhamento aos termos utilizados no contexto de segurança operacional.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> 153.55(b)(4); Item 8.2.5 da IS 153.51-001A;	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21576, 21581, 21594, 21607, 21615 e 22614 e SEI nºs 7257204 e 7257583</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE D - 153.109 (d)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Inclusão textual do trecho "documento expresso de", junto ao requisito:</p> <p>"(d) O operador de aeródromo e o órgão de controle de tráfego aéreo devem estabelecer documento expresso de acordo operacional o qual conterá os procedimentos necessários para um fluxo ordenado de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área de movimento, indicando a responsabilidade de cada um dos entes envolvidos, conforme conteúdo mínimo estabelecido em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC."</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Inclusão textual junto ao requisito, de forma a deixar claro a necessidade de documento oficial, que ratifique o acordo operacional entre o Operador de Aeródromo e o Órgão ATC. Facilitando assim, a aplicação prática de tal requisito por parte dos Operadores de Aeródromo.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito contido no item 153.109(d) do RBAC nº 153 deve ser lido de maneira conjunta à Instrução Suplementar IS nº 153-001A, cuja minuta compõe o conjunto de normativos que foram submetidos a esta consulta pública, e ao que define a Seção 153.39 do RBAC nº 153.</p> <p>Quanto à IS nº 153-001A, em seu item 4.1.1 é trazido o seguinte conceito:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>"4.1.1 Acordo operacional: documento que visa ao estabelecimento de procedimentos operacionais padronizados a serem seguidos pelas partes signatárias durante a execução de suas atividades relacionadas à área operacional."</i></p> <p>Por sua vez, seu conteúdo mínimo se encontra disposto no Capítulo 19, o qual menciona a necessidade de se delimitar as responsabilidades dos envolvidos. Assim, em seu próprio conceito é estabelecido que o acordo operacional é um documento e, além disso, é um documento que tem por viés demonstrar cumprimento do requisito contido no item 153.109(d) do RBAC nº 153 e, portanto, deve ser resguardado das formalidades necessárias para que sejam passíveis de responsabilização as partes envolvidas ao assumirem o compromisso.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21577, 21582, 21595, 21608, 21616, 22615 e SEI nºs 7257204 e 7257583</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE D - 153.133 (d)</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Alteração textual de "no referido código" para "nas condições de superfície da pista" junto ao requisito:                      "(d) O operador de aeródromo deve monitorar a condição da superfície da pista de pouso e decolagem e manter rotina de medição de contaminantes, informando ao órgão de controle de tráfego aéreo o código de condição da pista de pouso e decolagem (Runway Condition Code - RWYCC) sempre que houver alterações nas condições de superfície da pista, conforme disposto em Instrução Suplementar específica ou aprovado pela ANAC."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Alteração textual, junto ao requisito, com substituição do texto exposto. O monitoramento da pista de pouso e decolagem deve ocorrer sempre que houver alterações nas condições de superfície da respectiva RWY, conforme preconizado pelo DOC 9981 (ICAO) e respectivo Manual ANAC.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão foi acatada por trazer o ajuste na redação mais assertividade ao comando normativo e à finalidade pretendida.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                      153.133(d);                      Item 7.1.3 da IS 153.133-001A;</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21583, 21597 e 21609</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE A - 153.1 (a) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> SIM (SEI nº 7268328 e 7268393)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> utilização da referência americana constante no item 1.12.4 da AC 150/5200-30D para a definição de “pista contaminada”: “1.12.4 Contaminated Runway. 1.12.4.1 For purposes of generating a runway condition code and airplane performance, a runway is considered contaminated when more than 25 percent of the overall runway length and width coverage or cleared width is covered by frost, ice, or any depth of snow, slush, or water. 1.12.4.2 When runway contaminants exist, but overall coverage within the area of the runway that is being maintained is 25 percent or less, the contaminants 7/29/2016 AC 150/5200-30D 1-3 will still be reported. However, a runway condition code will not be generated. Note: While mud, ash, sand, and oil are reportable contaminants, there is no associated airplane performance data available for these contaminants and no Runway Condition Code (RwyCC) will be reported. Mud is the only contaminant in this reference where a measured depth is reportable. Exception: Rubber is not subject to the 25 percent rule, and will be reported as Slippery When Wet when the pavement evaluation/friction deterioration indicates the averaged Mu value on the wet pavement surface is below the Minimum Friction Level classification specified in Table 3-2, Friction Level Classification for Runway Pavement Surfaces, of AC 150/5320-12, Measurement, Construction, and Maintenance of SkidResistant Airport Pavement Surfaces”	
<b>Justificativa:</b> Foi proposta definição de “Pista contaminada” no subitem 153.1, (a), (49)-I do RBAC nº 153, que consistiria na “situação em que uma porção significativa da área da superfície da pista (em áreas isoladas ou não), dentro do comprimento e da largura que estão sendo utilizados, é coberta por um ou mais contaminantes”. Porém, uma definição vaga como “porção significativa da área de superfície da pista” dificulta a aplicação dos dispositivos normativos que se pautem nela, de forma que estabelecer uma definição objetiva, como a americana, resultará em sua correta utilização e evitará a aplicação de medidas mitigadoras desnecessárias à operação.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece sua contribuição e informa que os contornos e critérios objetivos para considerar uma pista contaminada para aferição do RWYCC encontram-se dispostos na Instrução Suplementar - IS nº 153.133-001A, em seu Capítulo 7, documento que também foi submetido a esta consulta pública. Adicionalmente, relata-se que o disposto no item "7.2 Pista contaminada" da mencionada Instrução Suplementar foi desenvolvido em total alinhamento aos preceitos da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), o qual traz no Anexo 14 conceito mais geral (reproduzido no RBAC 153, Seção 153.1) e detalhado em IS, com critérios diferenciados para o RWYCC, nos moldes estabelecidos pelo DOC 9981 (PANS Aerodromes). Informa-se, ainda, que seu conteúdo em muito se assemelha com o item 1.12.4 da AC 150/5200-30D, exceto por considerarmos, tal como a OACI, critérios por terço de pista o que, aparentemente, não se dá no regramento americano.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21584 e 21598</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE D - 153.125 (d) (1)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> SIM (SEI nº 7268383)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  alteração do item 153.125 (e) (1) para: “(1) Os profissionais que desempenham procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave devem acionar a equipe contraincêndio dos aeródromos de Classe II ou acima sempre que houver princípio de incêndio, independentemente do sucesso obtido na intervenção inicial no local da emergência.”</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  De acordo com a Resolução da ANAC nº 455/2017, os aeródromos Classe I, ficam isentos da provisão do SESCINC. Assim, como esses aeródromos podem não disponibilizar o serviço de contraincêndio, sugere-se que a obrigação do acionamento desse serviço seja restrita aos aeródromos que possuem a obrigação de tê-lo.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e informa que o requisito em questão trata especificamente de “equipe contraincêndio do aeródromo”, sendo assim, entende-se que nos casos em que tal equipe não for disponibilizada, para aeródromo enquadrados no parágrafo 153.401(a)(1) do RBAC nº 153, o requisito disposto no parágrafo 153.125(e)(1) não será aplicável por perda de objeto.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21585 e 21599</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.  <b>Categoria:</b> Operador Aéreo  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE D - 153.103 (b) (1)  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> SIM (SEI nº 7268345)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Alteração do dispositivo 153.103 (a) (1) para constar que até 10% do movimento em seu sistema de pistas poderá ser realizado por aeronaves que sobrecarreguem o pavimento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  O percentual de 5% do movimento no sistema de pistas realizado por aeronaves que sobrecarregam o pavimento é atingido de maneira breve em muitas localidades, de modo que seu aumento para 10% trará maior flexibilidade para as operações. Ressalta-se que o texto proposto está de acordo com o AC nº 150/5335-5D da FAA.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece sua contribuição e informa que a regra definida no item 153.103(a) foi extraída do "DOC 9137 - Part 3 - Chapter 2 - 2.1", estando alinhada aos ditames da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) da qual o Brasil é signatário.                  Adicionalmente, não se verifica problema regulatório a ser enfrentado, uma vez que a finalidade pretendida com o incremento de 5% para 10% de sobrecarga somente se daria para pavimentos rígidos ou com estrutura desconhecida, já que para pavimentos flexíveis já se aplica os 10% pretendidos, e pode ser alcançada pela utilização do que dispõe o item 153.103(a)(2) da minuta de RBAC nº 153 submetida a consulta pública, que assim preleciona:  <i>"(2) Em situação na qual seja necessário o tráfego de aeronave que extrapole os parâmetros definidos no parágrafo 153.103(a)(1), o operador de aeródromo deve avaliar previamente a operação por meio de uma AISO específica para o tipo de movimento extraordinário a ser realizado".</i>                  Ou seja, caso o operador de aeródromo realize uma avaliação do risco à segurança operacional, garantindo que a operação será segura, e assuma as consequências da deterioração prévia do pavimento, a operação pretendida poderá ser realizada.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21586 e 21600</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TABELA 153.103-2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> SIM (SEI nº 7268375)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> recomenda-se a inclusão de APV, aproximação de não precisão, luzes de cabeceira e luzes laterais de pista de taxi na tabela 153.103-1, bem como a inclusão do item “conforme ICA 100-16 do DECEA” nos itens Luzes de Zona, Sistema de Luzes de Aproximação (ALS), Toque de ALS e Luzes de Lampejo Sequencial. Também recomenda-se a alteração da Tabela 153.103-2, com inclusão das luzes de cabeceira, das luzes laterais de pista de taxi e do item “conforme ICA 100-16 do DECEA” nos itens Luzes de Zona, Sistema de Luzes de Aproximação (ALS), Toque de ALS e Luzes de Lampejo Sequencial. As tabelas com as alterações propostas estão no documento em anexo.	
<b>Justificativa:</b> A Tabela 153.103-1 trata da quantidade máxima de luzes disponíveis permitidas para operações de pouso, porém ela não contempla aproximação de não precisão, nem menciona a ICA 100-16 do DECEA, de modo que, caso seja feita mudança normativa pelo DECEA, haverá conflito de informações com a Resolução da ANAC. Já na Tabela 153.103-2, que trata sobre Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas, de acordo com o RVR para Taxi e Decolagem, não são contempladas luzes laterais de pista de táxi, luzes de cabeceira para pista de pouso e decolagem e luzes de zona de toque para pista de pouso e decolagem, o que possibilita uma interpretação equivocada de sua disposição	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as condições operacionais das luzes dos auxílios visuais para navegação aérea fixadas nas Tabelas 153.103-1, 153.103-2 e 153.103-3 (inclusão proposta) seguem os padrões internacionais estabelecidos pela OACI na Seção 10.5 (Visual aids) do Anexo 14 – Volume I. A quantidade máxima de luzes indisponíveis para luzes de fim de pista contidas na Tabela 153-103-1 segue as disposições contidas no item 10.5.7 (d) [para CAT II ou III] e no item 10.5.10 (d) [para CAT II ou III] do Anexo 14 vigente, conforme abaixo: <i>“10.5.7 The system of preventive maintenance employed for a precision approach runway category II or III shall have as its objective that, during any period of category II or III operations, all approach and runway lights are serviceable and that, in any event, at least: (...) d) 75 per cent of the lights are serviceable in the runway end lights. (...) 10.5.10 The system of preventive maintenance employed for a precision approach runway category I shall have as its objective that, during any period of category I operations, all approach and runway lights are serviceable and that, in any event, at least 85 per cent of the lights are serviceable in each of the following: (...) d) runway end lights.”</i> Em relação às pistas de aproximação visual ou de não precisão, convém destacar a exigência contida no parágrafo 153.219(c)(1)(i) do RBAC nº 153 que estabelece que a manutenção do sistema elétrico do aeródromo deve atender os requisitos da Tabela F-1 do RBAC nº 154, a qual fixa os requisitos de fonte secundária de energia elétrica e preconiza o tempo máximo de comutação de 15 segundo para os auxílios luminosos (Sistema de luzes de aproximação, Indicadores da rampa de aproximação visual, Luzes	

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

de lateral de pista, Luzes de cabeceira de pista, Luzes de fim de pista e Luzes de obstáculo) para pista de pouso e decolagem com aproximação de não-precisão. Em relação às pistas de pouso e decolagem com aproximação do tipo visual a Tabela F-1 remete aos parágrafos 154.501(a)(4) e 154.501(b)(1)(iv) do RBAC nº 154, os quais, em leitura conjunta e sistêmica, exigem a disponibilização de fonte secundária de energia, com comutação, entre a falha da fonte primária de energia e a restauração completa dos serviços, no tempo mais curto quanto possível.

Quanto à operacionalidade das luzes do sistema de luzes de aproximação (ALS), em especial das luzes de lampejo sequencial ou os flashes, primeiramente convém destacar que este tipo de luz não é obrigatória e deve ser verificada conforme condições específicas do aeródromo (conforme nota 3 do parágrafo 154.305(g)(2)(i), in verbis:

*“NOTA 3 – Em locais onde a identificação do sistema simples de luzes de aproximação for difícil à noite, devido às luzes da vizinhança, luzes com flashes sequenciais instaladas na porção externa do sistema podem resolver esse problema.”*

Mesmo assim, quando este tipo de luz for provido deverão ser atendidos os requisitos de operacionalidade descritos na Tabela 153.103-2, conforme item “Total das luzes” para aproximação de precisão CAT I e nos itens “450 m (quatrocentos e cinquenta metros) internos” e “Demais luzes do sistema” para aproximação de precisão CAT II ou III.

Em relação à Tabela 153.103-2, que fixa a operacionalidade das luzes em função do RVR, destaca-se que este tema foi pacificado quando da Emenda nº 01 ao RBAC nº 153, visando ao alinhamento com as definições de operação em baixa visibilidade, conforme consta no processo nº 00058.039777/2014-11 e justificativa constante no documento SEI nº 7272149:

*“Nesse sentido, entende-se que a definição de baixa visibilidade como a condição em que o RVR é menor que 350 m compatibilizaria os requisitos operacionais (acordos operacionais e procedimentos especiais) com os requisitos de auxílios visuais (luzes de eixo de pista de táxi, luzes de área de giro e, sobretudo, barra de parada).”*

Do exposto, com o objetivo de uniformizar a aplicação de requisitos e adequar os regulamentos da aviação civil à realidade dos aeródromos brasileiros, a presente proposta altera para 350 m o alcance visual de pista (RVR) abaixo do qual as operações são consideradas de baixa visibilidade.”

E, como o provimento de luzes laterais de pista de táxi, de luzes de cabeceira para pista de pouso e decolagem e de luzes de zona de toque para pista de pouso e decolagem devem ocorrer quando a pista for destinada ao uso noturno, independentemente do RVR, e, portanto, devem seguir as exigências constantes na Tabela 153.103-1.

Porém, como as luzes de barra de parada e de eixo de pista de táxi são exigidas para pistas com alcance visual (RVR) menor que 350m (operações em baixa visibilidade), conforme, respectivamente, os parágrafos 154.305(z)(1)(i) e 154.305(w)(1)(i) do RBAC nº 154, e considerando que as exigências para as luzes da barra de parada já constam na Tabela 153.103-2 do RBAC nº 153, está sendo proposta a inclusão nesta tabela dos requisitos de operacionalidade das luzes de eixo de pista de táxi, visando alinhar ao item 10.5.9 (STD) do Anexo 14 – Volume I, transcrito a seguir:

*“10.5.9 The system of preventive maintenance employed for a taxiway intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m shall have as its objective that no two adjacent taxiway centre line lights be unserviceable.”*

Em relação à ICA 100-16, observa-se que o Anexo D (Inoperância de Luzes) da referida norma está alinhada com os itens que constam no RBAC nº 153, devendo ser destacado ainda que, conforme consta no inciso XXI do Art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de SETEMBRO de 2005 (Lei de Criação da ANAC) a regulação da infraestrutura aeroportuária do país compete à ANAC:

*“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:*

*(...)*

*XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;”*

**Itens alterados na proposta: -**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21587 e 21601</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> TABELA 153.103-3 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Recomenda-se a exclusão da tabela 153.103-3.	
<b>Justificativa:</b> Recomenda-se a exclusão da tabela, pois ela se torna desnecessária com a alteração da Tabela 2 proposta por essa I. Agência, passando a referenciar RVR maior ou igual e menor que 350m.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a inclusão da referida tabela no RBAC nº 153 aplica-se somente às operações de LVTO (Low Visibility Takeoff), ou seja, operações de decolagem com alcance visual de pista (RVR) menor que 550m, visando alinhar o regulamento pátrio às normas e práticas internacionais, conforme consta no item 10.5.12 do Anexo 14 - Volume I da OACI: <i>"10.5.12 The system of preventive maintenance employed for a runway meant for take-off in runway visual range conditions of a value of 550 m or greater shall have as its objective that, during any period of operations, all runway lights are serviceable and that, in any event, at least 85 per cent of the lights are serviceable in the runway edge lights and runway end lights. In order to provide continuity of guidance, an unserviceable light shall not be permitted adjacent to another unserviceable light".</i>	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21588 e 21602</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE D - 153.111 (d) <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugere-se a alteração do dispositivo do 153.111 (e) (4) para:"(4) que pessoas, veículos e equipamentos transitem sobre mangueiras ou cabos durante o abastecimento de aeronave, exceto funcionários que sejam essenciais para a execução das atividades de inspeção e manutenção”.	
<b>Justificativa:</b> É necessário que, ao realizar inspeções externas da aeronave, funcionários técnicos e mecânicos transitem sobre as mangueiras ou cabos durante o abastecimento.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão será acatada, adaptando a proposta aos termos utilizados no Regulamento mas mantendo a essência do que foi sugerido.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> 153.111(e)(4); Item 8.3(d) da IS 153-001A;	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21589 e 21603</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> Emenda 07 ao RBAC nº 153 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> SUBPARTE D - 153.117 (a) <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão de novo subitem (f) ao 153.117, com previsão de que o operador de aeródromo poderá conceder a gestão de controle de pátio à terceiros.	
<b>Justificativa:</b> Sugere-se a harmonização do dispositivo com a ICA 63-10 do DECEA, que prevê a possibilidade de empresa privada prestar o serviço de controle de pátio em Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo ("EPTA"), categoria "B", para garantir a segurança jurídica sobre o tema.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que a permissão para delegação de atividades abarcadas pelo Regulamento em estudo já se encontra prevista na minuta de RBAC nº 153 submetida a consulta pública. Vejamos o que estabelece o item 153.13(b): <i>"(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades e responsabilidades associadas a este Regulamento. (1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das atividades e responsabilidades. (2) O delegatário fica obrigado a observar este Regulamento e normas vigentes como se operador fosse, nos limites das atribuições e responsabilidades a ele delegadas. (...) (4) Quando o delegatário se tratar de sociedade empresária, a atividade a ser delegada deve constar em seu contrato social. O objeto da delegação e a individualização das partes envolvidas (delegante e delegatário) devem estar explícitos no instrumento que delegar, no todo ou em parte, a atividade do operador de aeródromo."</i>	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21590, 21.596, 21.610, 21.611 e 22.610</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionária Aeroporto Rio De Janeiro S.A.  <b>Categoria:</b> Operador de aeródromo  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.51-001 (REVISÃO A)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.51-001 - ITEM 8.2.5  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Alteração textual de "eventos de interesse da segurança operacional" para "Eventos de Segurança Operacional (ESO)", no requisito: "b) informações sobre perigos a partir da realização de investigações internas de Eventos de Segurança Operacional (parágrafo 153.55(b)(4) do RBAC nº 153)".</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Alteração textual junto ao requisito, com inserção da definição de ESO, com fins de unificar a terminologia utilizada entre as regulações: RBAC 153 e Instruções Suplementares correlatas.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão foi acatada por trazer o ajuste na redação do item 153.55(b)(4) do RBAC nº 153 mais clareza ao comando normativo e alinhamento aos termos utilizados no contexto de segurança operacional. Com isso, os ajustes também se deram no item correspondente da IS nº 153.51-001A.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  153.55(b)(4);                  Item 8.2.5 da IS 153.51-001A;</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21513, 21515 e SEI nº 7232257 - Documento DR/0329/2022 (Contrib. 1 de 2)</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.2.4</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> SIM (SEI nº 7268404)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Propomos a seguinte redação: 6.2.4 A partir desta análise de criticidade, o operador de aeródromo deve instituir procedimentos específicos e/ou rotineiros para mitigar o risco causado pelo foco atrativo ou com potencial de atração dentro do sitio aeroportuário, cabendo aos municípios a instituição de procedimentos específicos e/ou rotineiros nas áreas de sua jurisdição compreendidas na ASA.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Propomos melhoria na redação, para fins de esclarecimento sobre responsabilidades quanto ao local de atuação do operador de aeródromo e demais órgãos, uma vez que a Área de Segurança Aeroportuária - ASA pode abranger diversos municípios. A título de exemplo, citamos o caso do Aeroporto Internacional de São Paulo, no qual a ASA abrange 12 municípios. Assim, entendemos que a instituição de procedimentos específicos e/ou rotineiros para mitigar o risco causado pelo foco atrativo ou com potencial de atração fora do sitio aeroportuário compete às municipalidades correspondentes.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a obrigação constante no item 6.2.4 da IS nº 153.501-001 submetida à presente consulta pública faz parte das obrigações do operador de aeródromo.                      Destaca-se, ainda, que tal obrigação tem por finalidade minimizar, controlar ou suprimir focos de atração de fauna localizados na ASA. Assim, mesmo que o operador do aeródromo não tenha poder de polícia, sua responsabilidade sobre o monitoramento dos focos atrativos de fauna na ASA impõe que este, na medida de suas competências e poder de atuação, empregue todos os esforços necessários para agir de maneira colaborativa e em coordenação com as autoridades competentes com vistas à mitigação do risco de fauna.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21514, 21516 e SEI nº 7232257 - Documento DR/0329/2022 (Contrib. 2 de 2)</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Concessionaria Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A</p> <p><b>Categoria:</b> Operador de aeródromo</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.4.5</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> SIM (SEI nº 7268404)</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Propomos a seguinte redação: 6.4.5.b. Para redução de atrativo de fauna, o operador de aeródromo deve solicitar ao órgão competente a autorização para supressão das árvores frutíferas eventualmente existentes no aeródromo e que possam gerar risco às operações aéreas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Propomos a alteração na redação para mudança das ações propostas, pois a depender da quantidade de árvores frutíferas presentes no aeródromo, se torna inviável a retirada dos frutos, nesse sentido entendemos que a supressão destas árvores, desde que autorizada pelo órgão competente, seria a melhor opção.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a obrigação de retirada de frutos, após a análise pelo responsável pelo gerenciamento de risco da fauna de que estes se constituem foco de atração de fauna e risco às operações aéreas, deve ser mantida por se tratar de obrigação de cumprimento mais imediato, vital à preservação da segurança operacional.                      Por outro lado, tal obrigação não inviabiliza que o operador de aeródromo busque junto ao órgão ambiental que tal vegetação seja retirada.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21517 e 21518</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Italo Brito <b>Categoria:</b> Operador Aéreo <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> IS 153.205-001 (REVISÃO C) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.205-001 - ITEM 7.2.4 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 153.205 (g)(7) d) - Nos casos em que as medições de Atrito, IRI e/ou macrotextura apresentem índices inferiores ao esperado, o administrador aeroportuário deverá disponibilizar os estudos aos operadores aéreos, para que os mesmos possam realizar sua avaliação de risco e eventual adoção de ações mitigadoras.	
<b>Justificativa:</b> Fornecer informações relevantes sobre a condição do pavimento as empresas aéreas para que as mesmas possam realizar suas análises de risco e adoção de ações mitigadoras.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão não será acatada de imediato uma vez necessitar de mais estudos, os quais não se restringem às informações de atrito, macrotextura e acúmulo de borracha detalhadas na Instrução Suplementar - IS nº 153.205. Trata-se, na verdade, do conjunto de informações que deve ser disponibilizado por cada ente envolvido quando se fala em análise e gestão de risco à segurança operacional de maneira integrada, com participação do aeródromo, empresa aérea e órgãos reguladores, sendo assim, esta contribuição será registrada no controle interno de estoque regulatório para que seja tratada quando de futuras revisões do RBAC nº 153.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21519, 21520 e 21567</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Berejuk <b>Categoria:</b> Pessoa física <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> IS 153.133-001 (REVISÃO A) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.133-001 - ITEM 6.2.3 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugere-se acrescentar mais uma recomendação sobre o mesmo tema (procedimentos de inspeção de área de movimento) com a seguinte redação: Com vistas a aumentar a segurança operacional, recomenda-se que ao fim da inspeção de monitoramento da área de movimento seja feito reporte ao órgão ATS local (torre de controle ou análogo), se existente. Recomenda-se que esse procedimento com a fraseologia a ser utilizada seja padronizado e que conste do MOPS. O reporte deve conter as informações de pista operacional ou não operacional, condições de pista e pista livre.	
<b>Justificativa:</b> Não há requisito para o reporte ao fim da inspeção. Trata-se de boa prática adotada em alguns aeroportos e recomendada pelos inspetores ANAC em inspeções de certificação e de vigilância continuada de aeródromos. A presença da recomendação na Instrução Suplementar é um reforço positivo a ação já desenvolvida, buscando aumentar o alcance da comunicação dessa boa prática e desincentivar comportamento que diminua a segurança operacional.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será inserida como uma recomendação na Instrução Suplementar - IS nº 153.133A.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> Item 6.2.4 (incluído) da IS 153.133-001;	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21521 e 21544</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.2.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto Original:                      O operador de aeródromo deve elaborar um mapeamento do sítio aeroportuário e da ASA, para servir de base para a localização dos focos de atração ou com potencial atrativo de fauna, dispostos em quadriculas ou grade.                      Texto Proposto:                      O operador de aeródromo deve elaborar um mapeamento do sítio aeroportuário e da ASA, para servir de base para a localização dos focos de atração ou com potencial atrativo de fauna. O mapa do sítio deve ser disposto em quadriculas ou grade.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Sugere-se esclarecer que o mapa a ser disposto em quadriculas ou grade se refere apenas ao mapa do sítio aeroportuário, não sendo parte da exigência a elaboração do mapa da ASA em formato que envolva quadriculas ou grade.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração não se faz necessária, visto que a utilização de mapa de grade trata-se de prática já consagrada, não se configurando sua utilização como obstáculo ao gerenciamento do risco da fauna pelos aeródromos.                      Por outro lado, importante ressaltar que o operador de aeródromo poderá, adicionalmente, se utilizar de outros recursos que entenda adequados para o auxiliar no mapeamento dos focos atrativos de fauna.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21524 e 21547</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 4.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Inclusão do item 4.2 com a seguinte redação:                  Espécie-problema significa a espécie de fauna que represente perigo às operações aéreas em um determinado aeródromo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Sugere-se incluir a definição de espécie-problema no item "4. TERMOS E DEFINIÇÕES", pois a expressão é citada no item 6.4.3 c). A expressão também está ausente no RBAC 153, bem como na IS 153.505-001-Revisão A. A definição de "espécie-problema" só foi incluída na IS 153.503-001-Revisão A.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de espécie-problema será incluído na IS nº 153.501-001.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b>                  Item 4.2 (incluído) da IS 153.5001B</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21525 e 21548</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.4.3  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original - Item 6.4.3 D:                      Na existência de áreas alagadiças, onde há difícil acesso dos equipamentos de roçagem, o operador de aeródromo deve realizar periodicamente o corte baixo, com altura de 10 a 15 cm, sobretudo imediatamente antes das estações chuvosas;                      Texto proposto:                      Na existência de áreas alagadiças, onde há difícil acesso dos equipamentos de roçagem, o operador de aeródromo deve verificar a necessidade de cortes periódicos, de forma a não comprometer o fluxo de drenagem e não propiciar condições para atração de fauna, sobretudo antes das estações chuvosas;</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Mesmo sendo uma RECOMENDAÇÃO, a definição de altura máxima de grama em áreas alagadiças de difícil acesso dificulta a execução, principalmente em bacias de contenção e outras áreas cujas bordas possuam declividade acentuada.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a classificação do item 6.4.3(d) como "Recomendação" ocorreu após análise das contribuições recebidas na fase de consulta pública que culminou na Emenda nº 06 ao RBAC nº 153.                      Diante de tal categorização como recomendação, fica a cargo da equipe de gerenciamento de risco de fauna de cada aeródromo definir a técnica mais adequada a ser adotada em função das características específicas do aeródromo, tendo o conteúdo apresentado pelo item caráter de indicação de boas práticas que a ANAC entende como desejáveis para o aumento da segurança e da eficiência das operações, merecendo os melhores esforços dos operadores de aeródromo para sua consecução, mas não os obrigando a executá-las tal como trazido na Instrução Suplementar.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21526 e 21549</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.4.3  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original - Item 6.4.3 C:                      Nas áreas gramadas, o operador de aeródromo deve realizar a roçagem nos horários em que identifique menor risco de colisão com as espécies-problema identificadas no aeródromo, assim como definir a altura da grama, obedecendo aos requisitos definidos no RBAC 153;                      Texto proposto:                      Nas áreas gramadas, o operador de aeródromo deve realizar a roçagem na faixa de pista e cabeceiras nos horários em que identifique menor risco de colisão com as espécies-problema identificadas no aeródromo, assim como definir a altura da grama, obedecendo aos requisitos definidos no RBAC 153;</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Considerando que muitos aeródromos possuem janelas curtas de menor movimento de aeronaves, sugere-se que a orientação de roçagem nos horários de menor risco de colisão com as espécies-problema se atenha às áreas mais críticas da área operacional, como a faixa de pista e proximidades das cabeceiras.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item 6.4.3(c) da IS nº 153.501-001 foi estabelecida no bojo da consulta pública que culminou na Emenda nº 06 ao RBAC nº 153 e, ao entender da área técnica, está adequado aos objetivos do gerenciamento do risco da fauna.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21527 e 21550</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.4.3  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original - item 6.4.3 E:                      [Recomendação] O corte de grama deve ocorrer em horários em que não haja movimentação de aeronaves;                      Texto proposto:                      [Recomendação] O corte de grama em faixa de pista e cabeceiras deve ocorrer em horários em que não haja movimentação de aeronaves;</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Considerando que muitos aeródromos possuem janelas curtas de menor movimento de aeronaves, sugere-se que a recomendação de roçagem nos horários de menor risco de colisão com as espécies-problema se atenha às áreas mais críticas da área operacional, como a faixa de pista e proximidades das cabeceiras.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 6.4.3(e) classifica-se como "Recomendação". Diante de tal categorização, fica a cargo da equipe de gerenciamento de risco de fauna de cada aeródromo definir o momento mais adequado em função das características específicas do aeródromo, tendo o conteúdo apresentado pelo item caráter de indicação de boas práticas, as quais a ANAC entende como desejáveis para o aumento da segurança e da eficiência das operações, merecendo os melhores esforços dos operadores de aeródromo para sua consecução, mas não os obrigando a executá-las tal como trazido na Instrução Suplementar.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência", de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21528 e 21551</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.4.4  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Texto original - Item 6.4.4 B:            [Recomendação] Imediatamente após o corte da grama, o operador de aeródromo deve realizar o recolhimento de aparas, principalmente se esta atividade ocorrer em horário próximo de movimentação de aeronaves.            Texto proposto:            [Recomendação] Imediatamente após o corte da grama em área operacional, o operador de aeródromo deve realizar o recolhimento de aparas, principalmente se esta atividade ocorrer em horário próximo de movimentação de aeronaves.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Considerando que a área patrimonial em um aeródromo pode ser muito extensa, sugere-se que a recomendação do recolhimento de aparas se atenha à área operacional e pontualmente em demais áreas crítica às operações.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>            A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 6.4.4(b) classifica-se como "Recomendação". Diante de tal categorização, fica a cargo da equipe de gerenciamento de risco de fauna de cada aeródromo definir a área e o momento mais adequado em função das características específicas do aeródromo, tendo o conteúdo apresentado pelo item caráter de indicação de boas práticas, as quais a ANAC entende como desejáveis para o aumento da segurança e da eficiência das operações, merecendo os melhores esforços dos operadores de aeródromo para sua consecução, mas não os obrigando a executá-las tal como trazido na Instrução Suplementar.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21529 e 21552</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.4.5  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original - Item 6.4.5 B:                      Para as árvores frutíferas existentes no aeródromo que atraíam fauna que possam gerar risco às operações aéreas, o operador de aeródromo deve realizar a e/ou retirada dos frutos mensalmente durante o período de frutificação das espécies, buscando minimizar a quantidade de frutos disponíveis no sítio aeroportuário, reduzindo assim o potencial atrativo de fauna;                      Texto proposto:                      Para as árvores frutíferas existentes no aeródromo, cuja atração de fauna seja significativamente maior em seu período de frutificação, colocando em risco as operações aéreas, o operador deve implementar medidas para diminuir, limitar ou cessar o acesso da fauna, além da destinação adequada dos frutos maduros que caírem da árvore.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Sugere-se a alteração do texto, de modo que o item permita que o operador analise a situação e opte por medida exequível e eficaz, dentro da realidade de cada aeroporto. A obrigatoriedade de colher os frutos das árvores durante toda a frutificação, trata-se de uma prática de difícil execução. Em relação a poda, se feita de maneira correta, ajuda no desenvolvimento saudável da árvore, resultando em maiores quantidades de flores e frutos; se a poda for feita de maneira errada, pode prejudicar a árvore, e dependendo do corte e da periodicidade, pode matar a árvore.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação vigente do item 6.4.5(b) da IS nº 153.501-001, classificado com "Forma de Cumprimento", atende aos objetivos do gerenciamento do risco da fauna.                      Adicionalmente, destaca-se que a IS nº 153.501-001 tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos nos parágrafos 153.501(b), 153.501(c) e 153.501(d) do RBAC nº 153. Diante disso, como mencionado no Capítulo 5 da própria Instrução Suplementar em comento, no caso de item identificado com "FC" (Forma de Cumprimento), pode o operador de aeródromo submeter à aprovação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) – previamente à sua adoção – meio ou procedimento alternativo, nos termos previstos na Resolução ANAC nº 30, em seu artigo 14, parágrafos 1º e 2º.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21530 e 21553</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto Original:                      [FC 153.501(b)(6)] Identificação das espécies de fauna na Área de Segurança Aeroportuária (ASA)                      Texto proposto:                      Identificação de focos de atração de fauna nociva na Área de Segurança Aeroportuária (ASA)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Sugere-se a modificação do título, pois trata-se de levantamento de focos/atividades atrativas ou om potencial de atração de fauna que possam gerar riscos as operações aéreas. Da forma como o item foi descrito, pode gerar conflitos de interpretação, pois nem toda espécie de fauna presente na ASA deve ser registrada, uma vez que não causa risco a operação do aeroporto.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada uma vez que a seção "6.9 [FC 153.501(b)(6)]Identificação das espécies de fauna na Área de Segurança Aeroportuária (ASA)" faz referência ao item 153.501(b)(6) do RBAC nº 153 que trata da "identificação das espécies em mapa de grade no sítio aeroportuário e na ASA".</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21531 e 21554</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.1  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original:                      No máximo a cada 6 meses ou quando vier a ter ciência de potencial foco atrativo de fauna que gere risco às operações aéreas, o operador de aeródromo deve instituir inspeção que percorra a ASA, a fim de avaliar a existência de possíveis focos de atração de fauna que possam vir a gerar riscos às operações aéreas.                      Texto proposto:                      O operador aeroportuário deve elaborar um levantamento dos principais focos atrativos ou com potencial de atração de fauna na ASA, que possa gerar riscos as operações aeroportuárias, tais como aterros, lixões, abatedouros, área de disposição irregular de resíduos, entre outros.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      O texto sugerido abre possibilidades para que o aeroporto possa utilizar outros meios para a identificação dos principais focos de atração, ou com potencial atrativo na ASA. Após a identificação o operador realizará os monitoramentos periódicos de acordo com as premissas do item 6.9.9. Além disso, a realização de inspeção que percorra toda a extensão da ASA semestralmente é ação inviável para os aeroportos classe I, cuja equipe operacional é reduzida a 1 ou 2 funcionários, e que não possuem equipe própria de gerenciamento do risco de fauna.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo máximo de 6 (seis) meses foi estabelecido após análise das contribuições oriundas da consulta pública que culminou na Emenda nº 06 ao RBAC nº 153. Destaca-se que o item foi instituído tal como proposto visando maximizar a efetividade do monitoramento da ASA.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21532 e 21555</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.2 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Texto original: Assim que tomar ciência de algum novo foco, o operador de aeródromo deve tomar as providências previstas na seção "6.12. Gestões junto aos órgãos externos para eliminação de focos atrativos de fauna na ASA". Texto proposto: Assim que tomar ciência de algum novo foco atrativo antrópico, o operador de aeródromo deve tomar as providências previstas na seção "6.12. Gestões junto aos órgãos externos para eliminação de focos atrativos de fauna na ASA".	
<b>Justificativa:</b> Sugere-se a alteração de posição do item 6.9.2 para 6.9.6, para a construção mais didática do texto, fazendo link com o item anterior. Considerando que focos de atração significa "quaisquer atividades, estruturas ou áreas que sirvam de foco ou concorram para a atração relevante de fauna, no interior da ASA, comprometendo a segurança operacional da aviação", as áreas naturais também podem ser configuradas como foco atrativo e, nesses casos, pode não haver uma ação específica a ser executada por um empreendimento/órgão gestor. Dessa forma, a recomendação de monitoramento periódico e contínuo, e até mesmo a emissão de publicações aeronáuticas, poderiam ser consideradas como alternativas à mitigação dos riscos em áreas naturais.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que a localização do item na IS nº 153.501-001 encontra-se adequada, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória. Adicionalmente, o item tal como posto atende aos objetivos do gerenciamento do risco da fauna.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21533 e 21556</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.8  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original:                      O operador de aeródromo deve identificar focos atrativos ou com potencial de atração de fauna na ASA por intermédio de: a) observação de fauna deslocando-se através do aeródromo, entre fontes atrativas separadas; b) observação de aves sobrevoando, com frequência, o espaço aéreo do aeródromo; c) observação, quando do monitoramento da ASA, de empreendimentos existentes, caracterizados como atividade com potencial atrativo de fauna (ex. aterros sanitários, matadouros, feiras-livres, etc.); e d) relatos sobre perigo provocado pela fauna recebidos pelos operadores de aeronaves ou outras fontes.                      Sugere-se a alteração de posição do item 6.9.8 para 6.9.2, para a construção mais didática do texto, fazendo link com o item anterior. Sem alteração de texto.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Mudança da posição do item no documento em benefício de uma maior lógica e compreensão da IS.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a localização do item 6.9.8 na IS nº 153.501-001 encontra-se adequada, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21534 e 21557</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.4  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original:                      O operador de aeródromo deve conceber um mapa com a ASA do aeroporto, abrangendo todos os municípios que se encontrem num raio de 20 quilômetros do centro geométrico do aeródromo. Deve, ainda, elaborar uma tabela onde sejam relacionados todos os focos identificados, contendo as coordenadas geográficas, localização, tipo de foco, espécie e quantidade de aves estimada.                      O mapa e a tabela devem ser atualizados à medida que sejam identificados, por meio das inspeções, novos usos e ocupação do solo sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna, o surgimento de novos focos e/ou a eliminação dos focos preexistentes na ASA.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Mudança da posição do item no documento em benefício de uma maior lógica e compreensão da IS.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a localização do item 6.9.4 na IS nº 153.501-001 encontra-se adequada, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21535 e 21558</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.3 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Texto original: Para fins de registro e arquivo, o operador de aeródromo deve manter em relatório próprio o monitoramento realizado, informando qual o trajeto realizado, se utilizou equipamentos (por exemplo, binóculo), a observância de focos de atração, quais foram os tipos de focos observados (exemplo: abatedouros, lixão, etc.), localização dos focos, se foram observadas aves no local, o quantitativo de aves em cada foco, se foi possível identificar as espécies de aves, dentre outros. Texto proposto: Para fins de registro e arquivo, o operador de aeródromo deve manter em relatório próprio o monitoramento realizado, informando se utilizou equipamentos (por exemplo, binóculo), a observância de focos de atração, quais foram os tipos de focos observados (exemplo: abatedouros, lixão, etc.), localização dos focos, se foram observadas aves no local, o quantitativo de aves em cada foco, se foi possível identificar as espécies de aves, dentre outros.	
<b>Justificativa:</b> Sugere-se a alteração de posição do item 6.9.3 para 6.9.5, para a construção mais didática do texto, fazendo link com o item anterior. Além disso, sugere-se a exclusão da obrigação de informar o trajeto realizado durante a vistoria, pois muitos aeroportos estão localizados em cidades pequenas em zona rural, onde muitos caminhos são de terra sem nome de rua ou numeração. Adicionalmente, a informação mais relevante para o gerenciamento é a localização geográfica de cada foco, não sendo necessário a descrição de todo o trajeto percorrido até ele.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que a localização do item 6.9.3 na IS nº 153.501-001 encontra-se adequada, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória. Além disso, a informação do trajeto realizado não se restringe ao nome de rua ou numeração, podendo se dar, por exemplo, com coordenadas geográficas ou pela utilização de croquis representativos da rota. Dessa forma, a redação vigente do item 6.9.3 atende aos objetivos do gerenciamento do risco da fauna.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21536 e 21559</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.5  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original:                      O mapa e a tabela devem ser atualizados à medida que sejam identificados, por meio das inspeções, novos usos e ocupação do solo sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna, o surgimento de novos focos e/ou a eliminação dos focos preexistentes na ASA.                      Texto proposto:                      6.9.7 O mapa e a tabela devem ser atualizados à medida que sejam identificados novos usos e ocupação do solo sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna, o surgimento de novos focos e/ou a eliminação dos focos preexistentes na ASA.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Sugere-se a alteração de posição do item 6.9.5 para 6.9.7, para a construção mais didática do texto, fazendo link com o item anterior. Para que esse item fique em consonância com a alteração sugerida no 6.9.1, sugere-se a retirada das "inspeções".</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que a localização do item 6.9.5 na IS nº 153.501-001 encontra-se adequada, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21537 e 21560</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.6  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Sugere-se a exclusão do item.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Sugere-se a exclusão desse item, pois os procedimentos básicos de gerenciamento de risco da fauna no sítio aeroportuário já foram ampla e detalhadamente descritos nos itens anteriores. Não obstante, o mapa de grade é elaborado apenas para o sítio aeroportuário, os focos da ASA serão mapeados conforme localização geográfica. Dessa forma o item em questão se torna, em parte, repetitivo, e em parte, abre possibilidade para interpretação equivocada.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                  A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 6.9.6 da IS nº 153.501-001 encontra-se adequado ao atendimento dos objetivos do gerenciamento do risco da fauna para os quais se propõe.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21538 e 21561</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.7  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Texto original:                      O operador de aeródromo deve analisar a existência de foco atrativo correlacionado as espécies identificadas no mapa de grade para que possa atuar na eliminação do foco atrativo ou na mitigação do risco à segurança operacional.                      Texto proposto:                      O operador de aeródromo deve analisar a existência de foco atrativo correlacionado as espécies identificadas, que possam trazer riscos as operações aéreas, para que possa atuar junto aos órgãos externos para eliminação ou mitigação do foco atrativo, conforme parágrafo 6.12 dessa Instrução Suplementar.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Sugere-se a alteração de posição do item 6.9.7 para 6.9.8, para a construção mais didática do texto, fazendo link com o item anterior. Sugere-se também alteração desse item, pois a eliminação do foco atrativo ou a implementação de medidas mitigadoras são de responsabilidade do gerador do risco, ou em caso de atividades públicas, da autoridade municipal, estadual e federal. O operador do aeródromo tem como responsabilidade as ações descritas no item 6.12. Vale ressaltar que, nem toda espécie da fauna existente na ASA representa riscos as operações aeroportuárias, dessa forma a atenção deve ser voltada à focos, cujas espécies atraídas possam interferir na segurança de voo.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>                      A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 6.9.7 da IS nº 153.501-001 encontra-se adequado ao atendimento dos objetivos do gerenciamento do risco da fauna para os quais se propõe, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21539 e 21562</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.9</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Texto original:</p> <p>Uma vez identificados os focos atrativos e/ou com potencial de atração de fauna, o operador de aeródromo deve monitorá-los com regularidade, de modo a acompanhar a evolução de seu potencial atrativo ao longo do tempo, nos termos do parágrafo 6.12 desta Instrução Suplementar, bem como da legislação em vigor.</p> <p>Sugere-se alteração de posição do item 6.9.9 para 6.9.4, para a construção mais didática do texto, fazendo link com o item anterior. Sem alteração de texto.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Mudança da posição do item no documento em benefício de uma maior lógica e compreensão da IS.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a localização do item 6.9.9 na IS nº 153.501-001 encontra-se adequada, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21540 e 21563</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas</p> <p><b>Categoria:</b> Outros</p> <p><b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.10</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p> <p>Texto original: O monitoramento de focos que atraíam espécies, cuja análise de risco considere mais perigosas, deve ser feito com maior frequência.</p> <p>Texto proposto: O monitoramento de focos que representem maior risco as operações aéreas deve ser realizado com maior frequência.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p> <p>Sugere-se a alteração de posição do item 6.9.10 para 6.9.9, para a construção mais didática do texto, fazendo link com o item anterior. Sugere-se também a retirada do termo "análise de risco", pois trata-se de ação específica da IPF e do PGRF, obrigatórios para aeroportos Classe III e IV. A continuidade desse termo no item pode levar à interpretações equivocadas.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b></p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a localização do item 6.9.10 na IS nº 153.501-001 encontra-se adequada, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória.</p> <p>Adicionalmente, registra-se que a alteração de seu conteúdo, tal como proposto, não se faz necessária, pois o item tem por objetivo que o monitoramento seja realizado de acordo com as particularidades do comportamento da fauna em cada região.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”, de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21541 e 21564</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.9.11 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Texto original: O operador de aeródromo deve elaborar um relatório que abranja a evolução do potencial atrativo das atividades atrativas ou com potencial de atração de fauna identificadas. Texto proposto: O operador de aeródromo deve elaborar um relatório que abranja a evolução do foco atrativo ou com potencial de atração, cujas espécies identificadas nele possam oferecer riscos as operações aéreas.	
<b>Justificativa:</b> Sugere-se a alteração de posição do item 6.9.11 para 6.9.10, para a construção mais didática do texto, fazendo link com o item anterior. Além disso, sugere-se a modificação do texto para uma melhor compreensão do item.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 6.9.11 da IS nº 153.501-001 encontra-se adequado ao atendimento dos objetivos do gerenciamento do risco da fauna para os quais se propõe, bem como sua manutenção na localização atual garante a estabilidade regulatória.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 07/2022

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência", de edição e revisão de Instruções Suplementares - IS relacionadas e de edição de Portaria que disciplina a definição de tipo de uso para aeródromos de uso privativo e de uso público.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21542 e 21565</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> -</p>	<p><b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B)  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.10.5.3  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>            Texto original:            Nas áreas ou locais de difícil acesso das edificações e demais estruturas (telhados, etc.), o operador de aeródromo deve realizar inspeções bimestrais, a fim de detectar abrigos de fauna que cause riscos às operações aéreas.            Texto proposto:            [Recomendação] Nas áreas ou locais de difícil acesso das edificações e demais estruturas (telhados, etc.), o operador de aeródromo deve realizar inspeções periódicas, a fim de detectar abrigos de fauna que cause riscos às operações aéreas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>            Importante que o item seja tratado como recomendação, uma vez que a frequência estabelecida é inviável e as inspeções mensais nas edificações (item 6.10.5.2) já são uma recomendação.</p>	
<p><b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita</p>	
<p><b>Fundamento:</b>            A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação da seção "6.10.5 Edificações, equipamentos e demais implantações" da IS nº 153.501-001 foi estabelecida após análise das contribuições recebidas durante Consulta Pública da Emenda nº 06 ao RBAC nº 153.            Na ocasião, entendeu-se que os subitens 6.10.5.1 (a) e (b), bem como o 6.10.5.4, deveriam ser considerados como "Recomendação", mantendo-se como "Forma de Cumprimento" os subitens 6.10.5.1(c) e o 6.10.5.3, e tal entendimento permanece inalterado.            Por outro lado, como definido no Capítulo 5 da mencionada Instrução Suplementar, item classificado como "Forma de Cumprimento", como é o caso do questionado 6.10.5.3, apesar de ser de observância obrigatória, pode ser atendido por meio ou procedimento alternativo a ser definido pelo operador de aeródromo, desde que aprovado previamente pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), na forma prevista na Resolução ANAC nº 30, artigo 14, parágrafos 1º e 2.</p>	
<p><b>Itens alterados na proposta:</b> -</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 21543 e 21566</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ABEAR - Associação Brasileira Das Empresas Aéreas <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> -	<b>Documento:</b> IS 153.501-001 (REVISÃO B) <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> IS 153.501-001 - ITEM 6.12.1 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> <p>Texto original: Assim que tomar conhecimento da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, o operador de aeródromo deve tomar as providências para informar à administração municipal responsável, além dos demais órgãos considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna.</p> <p>Texto proposto: Assim que tomar conhecimento da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, o operador de aeródromo deve tomar as providências para informar à administração municipal responsável, além dos demais órgãos considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna, exceto para ambientes naturais (não gerenciáveis).</p>	
<b>Justificativa:</b> Considerando que Focos de Atração significa "quaisquer atividades, estruturas ou áreas que sirvam de foco ou concorram para a atração relevante de fauna, no interior da ASA, comprometendo a segurança operacional da aviação" e, considerando que Focos com potencial atrativo de fauna significa "quaisquer atividades, estruturas ou áreas que, utilizando as devidas técnicas de operação e de manejo, não se constituam como foco atrativo de fauna no interior da ASA, nem comprometam a segurança operacional da aviação", as áreas naturais também podem ser configuradas como foco atrativo ou potencial atrativo e, nesses casos, pode não haver uma ação específica a ser executada por um empreendimento/órgão gestor. Dessa forma, a recomendação de monitoramento periódico e contínuo, e até mesmo a emissão de publicações aeronáuticas, poderiam ser consideradas como alternativas à mitigação dos riscos em áreas naturais.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição não foi aceita	
<b>Fundamento:</b> A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação vigente do item 6.12.1 atende aos objetivos do gerenciamento do risco da fauna.	
<b>Itens alterados na proposta:</b> -	