

PROPOSTA DE EDIÇÃO DE INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR Nº 154.201-001, REVISÃO A (IS Nº 154.201-001A) – PROJETO DE RANHURAS TRANSVERSAIS (*GROOVING*) EM PAVIMENTOS AEROPORTUÁRIOS

1. APRESENTAÇÃO

A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária a propor a edição da Instrução Suplementar (IS) nº **154.201-001A**, intitulada de “**Projeto de ranhuras transversais (*grooving*) em pavimentos aeroportuários**”. Essa Instrução Suplementar visa esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos principais requisitos de projeto de ranhuras transversais.

1.1. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

O desenvolvimento da referida IS foi pautada em documentos e normas da OACI e de outras autoridades de aviação civil, como a FAA e o TC-CA do Canadá. Notadamente, os critérios e requisitos basearam-se, com as devidas adaptações, nas seguintes normas:

- *Advisory Circular (AC) nº 150/5320-12C da Federal Aviation Administration (FAA);*
- *Parte 3 do DOC nº 9157 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI);*

O detalhamento técnico e a fundamentação da IS proposta constam na Notas Técnicas nº 49/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 4970786) e no documento SEI nº [4977005](#) - Tabela Justificativa – IS *Grooving*, anexos a este processo normativo, SEI nº 00058.042344/2020-82.

1.2. CONTEXTO

A presente IS surgiu a partir de discussões internas e também com o setor regulado, em especial os operadores aéreos, sobre a IAC nº 3502-121, de 01/08/1988, que trata das “*Distâncias de pouso em pistas molhadas com superfície ranhurada ou capeada com camada porosa de atrito – CPA*”, a qual é comumente denominada de “*IAC de crédito de performance*”.

Em paralelo, a discussão dessa IAC também faz parte do escopo de revisão de atos normativos, visando seguir a determinação do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, o qual dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto. Sendo que, nos casos de revogação de uma determinada IAC (Instrução de Aviação Civil) do extinto DAC (Departamento de Aviação Civil), com a subsequente conversão em ato normativo ANAC, para os casos em que há a necessidade da manutenção de normas vigentes para regular determinado tema, isso deve ocorrer até novembro de 2021 (vide inciso V do art. 14º do Decreto nº 10.139/2019), evitando assim o vácuo normativo/regulatório.

Durante as discussões, ficou evidente a necessidade de serem providas informações e critérios para o projeto geométrico das ranhuras transversais.

Nesse sentido, a Portaria nº 3.049, de 28 de outubro de 2020, que institui o Portfólio de Iniciativas Estratégicas da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, publicou, em seu Anexo, os projetos setoriais aprovados pela Diretoria Colegiada. Dentre estes, encontra-se o projeto setorial sob o seguinte título: "*Critérios de grooving para obtenção de créditos em performance*".

Dessa forma, objetivando cumprir o ordenado, a SIA elaborou a proposta de IS nº 154.201-001 em tela, atinente aos critérios de projeto para ranhuras transversais (*grooving*) em pavimentos aeroportuários.

2. DA ANÁLISE (MOTIVAÇÃO TÉCNICA)

A motivação para edição da IS nº 154.201-001 decorre, essencialmente, da ausência de parâmetros regulamentares que permitam o adequado projeto das ranhuras transversais (*grooving*) para pavimentos aeroportuários.

Há que se destacar que o único dispositivo regulamentar que trata do *grooving* no RBAC nº 154 - Projeto de Aeródromos - é o parágrafo 154.201(h)(2), conforme abaixo:

"154.201 Pistas de pouso e decolagem

(...)

(h) Superfície de pistas de pouso e decolagem

(...)

(2) Quando o revestimento for sulcado ou ranhurado (grooved), os sulcos ou ranhuras devem ser ou perpendiculares ao eixo da pista ou paralelos às juntas transversais não perpendiculares, quando for o caso."

Como se pode observar, esse requisito é desprovido de maiores informações como, por exemplo: *seção (largura e profundidade) das ranhuras, alinhamento, largura e comprimento da área ranhurada entre outros aspectos de projeto.*

Além disso, e visando evitar vácuo normativo com a futura revogação da IAC nº 3502-121 de 01/08/1988, dentro do escopo do decreto nº 10.139/2019, é oportuno e necessário o provimento desses critérios para o projeto de ranhuras transversais ("*grooving*").

A IS proposta, como já colocado, pautou-se em documentos e normas da OACI e de outras autoridades de aviação civil, tais como, FAA e TC-CA (Canadá). Todavia, não é possível simplesmente incorporar integralmente tais soluções à regulação nacional, visto que os Estados possuem características e organizações peculiares, de modo que a resposta dada a determinado problema por um país não necessariamente surtirá os mesmos efeitos em outro.

As referências mencionadas foram adotadas por conterem diretrizes que são internacionalmente reconhecidas como boas práticas e por se aproximarem da realidade dos aeródromos brasileiros e do que a SIA considera adequado para a segurança operacional das operações aeroportuárias.

Entende-se ainda, que o presente projeto normativo encontra-se alinhado com o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC, disponível em: <https://www2.anac.gov.br/biblioteca/plano/PSOE-ANAC.pdf>), que é parte integrante do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), em especial as disposições do art. 5º e do art. 24º.

Além disso, está alinhado também com o Plano Estratégico 2020/2026 da ANAC (disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/planejamento-estrategico>), sendo que dos 13 objetivos estratégicos (OE) estabelecidos no plano, este projeto normativo está alinhado destacadamente com 2 deles, a saber:

- OE2 - Garantir a segurança da aviação civil; e
- OE8 - Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor.

Portanto, a elaboração desta Instrução Suplementar procurou alinhar o arcabouço normativo da Agência com os padrões adotados pelas organizações internacionais, levando sempre em consideração a realidade e a experiência dos aeroportos brasileiros.

Ainda que os agentes do setor possam adotar meios de cumprimento alternativos, com base em análise de risco a ser aprovada por esta Agência, a edição da referida Instrução Suplementar caminha no sentido de unificar os critérios de projeto para ranhuras transversais (*grooving*) em pavimentos aeroportuários, dentro dos limites estabelecidos pelo RBAC nº 154 e pelos padrões internacionais. Caminha, sobretudo, no sentido de incrementar a segurança operacional nos aeroportos brasileiros, por meio de uma operação mais segura e eficiente nas pistas de pouso e decolagem.

2.1. Edição da IS 154.201-001A

A adoção da IS como instrumento normativo adotado pela SIA, visando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC, fundamenta-se no art. 14º da Resolução ANAC nº 30, de 21 de maio de 2008.

Nesse cenário, a IS presta-se para indicar formas de cumprimento de requisitos previstos em RBAC estabelecidas como aceitas pela ANAC, sendo necessária a compatibilidade do dispositivo face às regras previstas no regulamento.

Caso não seja adotado o procedimento previsto em IS, caberá à Agência avaliar se o procedimento adotado atende aos objetivos da IS (cenário em que a IS será a baliza da verificação) ou se o procedimento garante nível de segurança equivalente ou superior ao estabelecido no RBAC (hipótese em que a IS não servirá de baliza para a análise, cabendo a avaliação puramente em relação ao conteúdo dos requisitos estabelecidos no RBAC).

Considerando o cenário descrito, constata-se que a IS não deverá ser adotada para os casos em que não haja meio alternativo de cumprimento, de modo que do regulado será exigida a fiel adoção de um procedimento específico. Para tais casos, mostra-se necessário que o requisito estabelecido no RBAC seja por si suficiente para a completa especificação do procedimento almejado pela Agência ou que o procedimento específico seja definido em ato normativo acessório, de caráter vinculante, a exemplo de portaria do Superintendente que fixe meios específicos de ação.

No caso da proposta em tela, objetiva-se estabelecer critérios de projeto para ranhuras transversais (*grooving*) em pavimentos aeroportuários.

Do exposto, considerando a natureza da instrução suplementar, constata-se que suas disposições possuem natureza de orientação quanto à forma preferencial de cumprimento do regulamento pelos agentes regulados, o que demonstra ser o instrumento adequado para disciplinar a matéria.

2.2. Designação da Instrução Suplementar

A numeração das Instruções Suplementares é realizada conforme o dispositivo do normativo que trata do procedimento a ser descrito na IS, e de acordo com as diretrizes estabelecidas nos arts. 15º e 4º da resolução ANAC nº 30/2008.

Como o tema da IS proposta guarda relação com o parágrafo 154.201(h)(2), da seção 154.201, intitulada "Pista de pouso e decolagem", do RBAC nº 154, e considerando que a norma terá por objetivo estabelecer critérios de projeto para ranhuras transversais (*grooving*) em pavimentos aeroportuários, julgou-se adequado que a referência basilar se encontrasse na seção 154.201, intitulada "Pista de pouso e decolagem", do RBAC nº 154, intitulado de "Projeto de Aeródromos". Nesse sentido, considerando que não há outra instrução suplementar da seção 154.201 do RBAC nº 154, a IS deverá ser identificada como IS nº 154.201-001.

3. SUBMISSÃO À PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À ANAC

De acordo com a diretriz fixada na 11ª Reunião Administrativa, realizada em 4 de maio de 2016, a submissão de propostas de atos normativos à Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC previamente à deliberação sobre a audiência/consulta pública ficaria a cargo da Superintendência, no caso de controvérsias, dúvidas ou entraves em termos jurídicos ou ainda questionamentos específicos a serem esclarecidos pelo órgão.

No âmbito da presente proposta, considerando as alterações atacarem aspectos eminentemente técnicos de projeto de aeródromos, entende-se desnecessária a submissão à Procuradoria, que será instada a se manifestar acerca da proposta após a análise das contribuições da consulta pública e revisão dos documentos que instruem a proposta, em atendimento às Instruções Normativa nº 17, de 13 de janeiro de 2009, e nº 154, de 20 de março de 2020.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1. Convite

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

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

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

4.2. Prazo para contribuições

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

4.3. Contato

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

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