

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 19/2014 - Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.

As contribuições foram recebidas pela ANAC por meio de formulário próprio, disponível no sitio da ANAC – www.anac.gov.br, durante o período da audiência pública.

INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 19/2014, publicado no Diário Oficial da União de 17 de outubro de 2014, Seção 3, página 3, a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 15 de outubro de 2014, resolveu submeter à audiência pública a proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.

Os documentos foram colocados à disposição do público em geral no site desta Agência na internet, no endereço <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>. As contribuições foram encaminhadas à Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até às 18 horas do dia 16 de novembro de 2014.

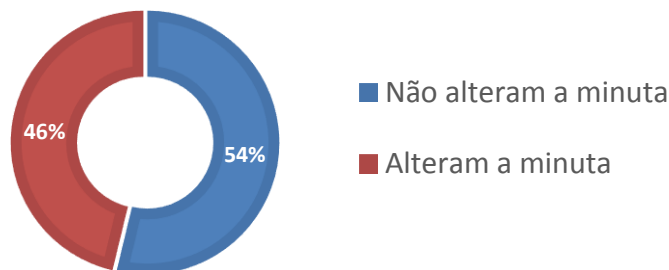
Conforme disposto no artigo 45º do Decreto nº 5.731, de 20/3/2006, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

- I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;
- II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;
- III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e
- IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

Decorrido o prazo inicial, a diretoria colegiada da ANAC decidiu prorrogar, para as 18 horas do dia 26 de novembro de 2014, o término do prazo para o encaminhamento das contribuições (publicado no Diário Oficial da União de 17 de novembro de 2014, Seção 3, página 4).

Foram recebidas 147 (cento e quarenta e sete) contribuições, das quais 68 (sessenta e oito) foram aceitas total ou parcialmente e levaram à alteração da minuta do texto normativo.

Impacto das contribuições na minuta



Este relatório contempla a apresentação e apreciação das manifestações recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos definidos no Aviso de Audiência Pública nº 19/2014 e posterior prorrogação.

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 1		
Dados do colaborador		
Nome: Alessandro Saraiva de Souza		
E-mail: vsryy@hotmail.com e assouza.sbcf@infraero.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
“Considerando o previsto no item 12.2.2.1 da Resolução N.º 279 onde preconiza a necessidade da comunicação direta entre o controle de tráfego aéreo e a Seção Contraincêndio, de forma a garantir o acionamento imediato do SESCINC e fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências, verificamos que nas legislações da aviação civil brasileira, que tratam do sistema de emergência, não há uma padronização do número e intensidades dos toque quando da utilização do sistema de alarme sonoro, por meio da sirene. Tendo em vista a revogação dos alertas luminosos branco, amarelo e vermelho, o que eram bem definidos pela legislação à época, sugerimos que na atualização do RBAC N.º 153, sejam estudadas formas padronizadas de acionamento sonoro, nas quais deverão estabelecer o número e a intensidade dos toques para cada tipo de acionamento: Posicionamento para intervenção, Intervenção Imediata, Procedimentos de aferição do tempo-resposta e outros, se necessário.”		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. Como os acionamentos imediatos do SESCINC acontecem através do acionamento sonoro (podendo ser utilizado todos os tipos de sirene – 12.3.1 da Resolução nº 279) e como existe um fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências (o controle de tráfego aéreo e a Seção Contraincêndio), torna-se desnecessário padronizar formas de acionamento sonoro ou o estabelecimento do número e a intensidade dos toques para cada tipo de acionamento. Cada aeródromo decide seu próprio padrão, e deve realizar treinamentos para que seja de conhecimento geral dos envolvidos na resposta à emergência.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 2	
Dados do colaborador	
Nome: Alessandro Saraiva de Souza	
E-mail: vsryy@hotmail.com e assouza.sbcf@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
“Considerando o previsto no item 12.2.2.1 da Resolução N.º 279 onde preconiza a necessidade da comunicação direta entre o controle de tráfego aéreo e a Seção Contraincêndio, de forma a garantir o acionamento imediato do SESCINC e fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências, verificamos que nas legislações da aviação civil brasileira, que tratam do sistema de emergência, não há uma padronização do número e intensidades dos toque quando da utilização do sistema de alarme sonoro, por meio da sirene. Tendo em vista a revogação dos alertas luminosos branco, amarelo e vermelho, o que eram bem definidos pela legislação à época, sugerimos que na atualização do RBAC N.º 153, sejam estudadas formas padronizadas de acionamento sonoro, nas quais deverão estabelecer o número e a intensidade dos toques para cada tipo de acionamento: Posicionamento para intervenção, Intervenção Imediata, Procedimentos de aferição do tempo-resposta e outros, se necessário.”	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Como os acionamentos imediatos do SESCINC acontecem através do acionamento sonoro (podendo ser utilizado todos os tipos de sirene – 12.3.1 da Resolução nº 279) e como existe um fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências (o controle de tráfego aéreo e a Seção Contraincêndio), torna-se desnecessário padronizar formas de acionamento sonoro ou o estabelecimento do número e a intensidade dos toques para cada tipo de acionamento. Cada aeródromo decide seu próprio padrão, e deve realizar treinamentos para que seja de conhecimento geral dos envolvidos na resposta à emergência.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 3	
Dados do colaborador	
Nome: Alessandro Saraiva de Souza	
E-mail: vsryy@hotmail.com e assouza.sbcf@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
“Considerando o previsto no item 12.2.2.1 da Resolução N.º 279 onde preconiza a necessidade da comunicação direta entre o controle de tráfego aéreo e a Seção Contraincêndio, de forma a garantir o acionamento imediato do SESCINC e fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências, verificamos que nas legislações da aviação civil brasileira, que tratam do sistema de emergência, não há uma padronização do número e intensidades dos toque quando da utilização do sistema de alarme sonoro, por meio da sirene. Tendo em vista a revogação dos alertas luminosos branco, amarelo e vermelho, o que eram bem definidos pela legislação à época, sugerimos que na atualização do RBAC N.º 153, sejam estudadas formas padronizadas de acionamento sonoro, nas quais deverão estabelecer o número e a intensidade dos toques para cada tipo de acionamento: Posicionamento para intervenção, Intervenção Imediata, Procedimentos de aferição do tempo-resposta e outros, se necessário.”	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Como os acionamentos imediatos do SESCINC acontecem através do acionamento sonoro (podendo ser utilizado todos os tipos de sirene – 12.3.1 da Resolução nº 279) e como existe um fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências (o controle de tráfego aéreo e a Seção Contraincêndio), torna-se desnecessário padronizar formas de acionamento sonoro ou o estabelecimento do número e a intensidade dos toques para cada tipo de acionamento. Cada aeródromo decide seu próprio padrão, e deve realizar treinamentos para que seja de conhecimento geral dos envolvidos na resposta à emergência.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 4	
Dados do colaborador	
Nome: Alessandro Saraiva de Souza	
E-mail: vsryy@hotmail.com e assouza.sbcf@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
“Considerando o previsto no item 12.2.2.1 da Resolução N.º 279 onde preconiza a necessidade da comunicação direta entre o controle de tráfego aéreo e a Seção Contraincêndio, de forma a garantir o acionamento imediato do SESCINC e fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências, verificamos que nas legislações da aviação civil brasileira, que tratam do sistema de emergência, não há uma padronização do número e intensidades dos toque quando da utilização do sistema de alarme sonoro, por meio da sirene. Tendo em vista a revogação dos alertas luminosos branco, amarelo e vermelho, o que eram bem definidos pela legislação à época, sugerimos que na atualização do RBAC N.º 153, sejam estudadas formas padronizadas de acionamento sonoro, nas quais deverão estabelecer o número e a intensidade dos toques para cada tipo de acionamento: Posicionamento para intervenção, Intervenção Imediata, Procedimentos de aferição do tempo-resposta e outros, se necessário.”	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Como os acionamentos imediatos do SESCINC acontecem através do acionamento sonoro (podendo ser utilizado todos os tipos de sirene – 12.3.1 da Resolução nº 279) e como existe um fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências (o controle de tráfego aéreo e a Seção Contraincêndio), torna-se desnecessário padronizar formas de acionamento sonoro ou o estabelecimento do número e a intensidade dos toques para cada tipo de acionamento. Cada aeródromo decide seu próprio padrão, e deve realizar treinamentos para que seja de conhecimento geral dos envolvidos na resposta à emergência.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 5	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.131 Operações em baixa visibilidade	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Corrigir o nome da tabela para 153.131-1.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. Trata-se de erro editorial.	
Itens alterados na minuta	
Tabela 153.109-1	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 6		
Dados do colaborador		
Nome: Java Silva		
E-mail: java.silva@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
o item 153.37 (e) (7) (vii) diz "sinalização de aeronaves". Este termo não é comum. Imagino que o que se tem em vista é a atividade de sinaleiro. Para harmonizar com o que está na ICA 100-12, sugiro colocar "sinais para manobra de aeronave no solo (atividades do sinaleiro)"		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.		
Itens alterados na minuta		
153.37(e)(7)(vii)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 7	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
sugiro inserir mais dois itens no 153.37 (e) (7): (1) significado das sinalizações horizontais, verticais e luzes (2)auxílios à navegação instalados no sítio aeroportuário	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. Os itens sugeridos serão incluídos no parágrafo 153.37(e)(7). Observe-se que a ordem dos subitens deve ser alterada, devido à inserção de novo texto.	
Itens alterados na minuta	
153.37(e)(7)	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 8		
Dados do colaborador		
Nome: Java Silva		
E-mail: java.silva@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Requisito 153.111 (e) (5) está confuso. Sugiro a seguinte redação: (5) proibir que veículo ou equipamento permaneça ou trafegue por trás de aeronave, exceto se essencial à execução de atividade de operação ou manutenção dela na própria posição de estacionamento ou se há uma via de serviço;		
Resposta da ANAC		
Sugestão parcialmente aceita. O texto será alterado para melhor compreensão do requisito, não seguinte exatamente a redação proposta.		
Itens alterados na minuta		
153.111(e)(5)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 9	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.113 Acesso e permanência na área de manobras	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Requisito 153.113 (c) substituir o verbo "ter" por "instalar". Fica assim: (c) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência na área de manobras de veículos e equipamentos que não tenham equipamento de radiocomunicação operante.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.113(c)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 10	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.115 Prevenção de incursão em pista	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Mudar a redação do item (b) para tornar mais objetivo e específico para a prevenção de incursão em pista. Por isso, também sugiro retirar menção às pistas de táxi e ao pátio, para deixar claro que o foco da prevenção de incursão em pista de pouso e decolagem. (b) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições físicas e operacionais que garantam que a pista de pouso e decolagem esteja facilmente identificada e visível para os pilotos e motoristas.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. O texto será alterado de acordo com o proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.115(b)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 11	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.115 Prevenção de incursão em pista	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugiro a revogação do 153.115 (a) e do 153.115 (a) (1). O primeiro porque não é assunto próprio de prevenção de incursão em pista. O fato de ter obstáculo que compromete a segurança operacional da pista de pouso e decolagem não é matéria da prevenção de incursão em pista. O segundo porque é um dispositivo que não acrescenta nada ao assunto já que manter a pista livre é matéria elementar de segurança de pista.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. Os dispositivos já são cobertos pela seção 153.109. Os parágrafos 153.115(a) e 153.115(a)(1) serão excluídos.	
Itens alterados na minuta	
153.115(a) e 153.115(a)(1)	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 12		
Dados do colaborador		
Nome: Java Silva		
E-mail: java.silva@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.115 Prevenção de incursão em pista		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Sugiro a modificação do item 153.115 (c) (1). No lugar de "faixa de pista" colocar "área protegida". Já que não é toda a faixa de pista que é objeto da prevenção de incursão em pista.		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto. Será ainda incluída a definição de “área protegida”:		
Itens alterados na minuta		
153.115(c)(1)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 13	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.115 Prevenção de incursão em pista	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
No lugar do 153.115 (a), sugiro colocar a seguinte redação: (a) O operador de aeródromo deve adotar ações preventivas para reduzir a probabilidade de ocorrência de incursão em pista e aumentar a consciência da comunidade aeroportuária acerca das consequências associadas com uma incursão em pista.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A seção 153.115 será reformulada para proporcionar melhor compreensão do assunto.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 14	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.115 Prevenção de incursão em pista	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugiro que o item 153.115 (c)(1)(i) seja convertido em 153.115 (d)	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final colocará o parágrafo no primeiro nível do texto.	
Itens alterados na minuta	
153.115(c)(1)(i)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 15	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.1 Termos e definições	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugiro inserir a definição de: (1) área protegida; e (2) incursão em pista.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. As definições de “área protegida” e “incursão em pista” serão incluídas na seção 153.1.	
Itens alterados na minuta	
153.1(a)	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 16		
Dados do colaborador		
Nome: Java Silva		
E-mail: java.silva@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.109 Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Corrigir o item 153.109 (a) (2) para: (2) auxiliar na prevenção de incursão em pista; Do jeito que está pode confundir com a definição de incursão em pista, que é a presença incorreta.		
Resposta da ANAC		
Sugestão parcialmente aceita. O texto será alterado para melhor compreensão do requisito, não seguinte exatamente a redação proposta.		
Itens alterados na minuta		
153.109(a)(2)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 17	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.109 Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Atualmente, o SOCMS tem sido aprovado pela ANAC como se fosse um documento. No caso de aeroportos que não operam em baixa visibilidade, esse documento acaba sendo redundante ao MOPS. Sugiro que se coloque a necessidade de aprovação do SOCMS somente em caso de operações em baixa visibilidade.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A minuta de emenda 01 ao RBAC 153 submetida à audiência pública já considera, no parágrafo 153.131(i) que: “O operador de aeródromo deve submeter o SOCMS com procedimentos específicos para operação em baixa visibilidade, antes de sua entrada em operação, à aceitação e autorização da ANAC.”	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 18	
Dados do colaborador	
Nome: BRENO LUCAS ALVARENGA	
E-mail: BRENOL@HOTMAIL.COM	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Essa "divisão" de responsabilidades não está bem descrita, o que pode gerar interpretações errôneas.	
Resposta da ANAC	
A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 19	
Dados do colaborador	
Nome: BRENO LUCAS ALVARENGA	
E-mail: BRENOL@HOTMAIL.COM	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
A tabela 153.103-1 traz parâmetros de suspensão de operações apenas para aproximações de precisão. Não há nada sobre decolagens (VFR noturna ou IFR) ou aproximações IFR de não-precisão. Há uma lacuna. Na ICA 100-1 do DECEA, há critérios para operação VFR noturna e IFR não-precisão (85% das luzes operacionais, etc.) Na ICA 100-16, Anexo D, também há parâmetros para suspensão de operações devido inoperância de luzes (para CAT I, II e III). É necessária a compatibilização destas normatizações no Brasil.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. As normas da ANAC e DECEA estão compatibilizadas nos aspectos que são tratados por ambos. Os requisitos não tratados pelo RBAC 153 já são contemplados pelas normas do DECEA, sendo que não há lacuna. Mesmo quanto aos requisitos tratados no RBAC 153, cabe ao operador de aeródromo apenas informar ao órgão ATS competente a situação a respeito da necessidade de suspensão de determinado tipo de operação aérea.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 20	
Dados do colaborador	
Nome: BRENO LUCAS ALVARENGA	
E-mail: BRENOL@HOTMAIL.COM	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
O item 153.111(a) tem uma redação redundante. Proibido = não autorizado.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A conotação do verbo “proibir” utilizada nesse parágrafo se refere a “impedir a realização”, enquanto a expressão “não autorizados” refere-se à ausência de prerrogativa para acessar a área operacional (por exemplo, sem ATIV - Autorização de Trânsito Interno de Veículos).	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 21	
Dados do colaborador	
Nome: BRENO LUCAS ALVARENGA	
E-mail: BRENOL@HOTMAIL.COM	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
O item 153.115(c)2(i) está com a redação equivocada, faltando a palavra "PARA": "(i) O operador de aeródromo deve garantir que pessoas, veículos e equipamentos aguardem PARA o cruzamento ou ingresso em uma pista de pouso e decolagem a uma distância não inferior àquela estabelecida..."	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final incluirá a preposição “para”.	
Itens alterados na minuta	
153.115(c)(2)(i)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 22	
Dados do colaborador	
Nome: BRENO LUCAS ALVARENGA	
E-mail: BRENOL@HOTMAIL.COM	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.123 Abordagem à aeronave	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
O item 153.123(a) pode gerar contradição com o 153.111(e)(6): 153.111(e)(6) [...]vedar que pessoa, veículo ou equipamento adentre ou retire-se de posição de estacionamento quando a aeronave estiver em movimento, seus motores em funcionamento ou as luzes anticolisão acesas, exceto se essencial à execução da atividade 153.123(a) Todas as atividades de abordagem à aeronave, antes de seu início, devem aguardar a parada completa dos motores, o apagamento das luzes anticolisão e a colocação dos calços na aeronave. Exemplo deste cenário: mecânico da empresa em abordagem à aeronave que está estacionando.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. O item 153.123(a) será alterado ficando, assim, em consonância com o item 153.111(e)(6).	
Itens alterados na minuta	
153.123(a)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 23	
Dados do colaborador	
Nome: BRENO LUCAS ALVARENGA	
E-mail: BRENOL@HOTMAIL.COM	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.131 Operações em baixa visibilidade	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Relembrar a IS 91-103A: "16.9 Em conformidade com o RBAC 154, uma barra de parada deve ser instalada em todas as posições de espera da pista, que servirem a uma pista de pouso e decolagem, quando esta for destinada ao uso em condições de alcance visual de pista menores que 350 metros, salvo quando: a) auxílios e procedimentos apropriados estiverem disponíveis para auxiliar na prevenção de incursões de pista de pouso e decolagem de aeronaves e veículos; ou b) houver procedimentos operacionais para, em condições de RVR inferior a 550 metros, limitar a quantidade de: ☐ Aeronaves na área de manobras a uma por vez; e ☐ Veículos na área de manobras ao mínimo essencial. 16.10 Os aeródromos em que o Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo, SOCMS, já esteja implementado estão isentos do requisito anterior."	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O RBAC 154 está em processo de revisão para compatibilização desse requisito.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 24		
Dados do colaborador		
Nome: Java Silva		
E-mail: java.silva@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.115 Prevenção de incursão em pista		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
No item 153.115 (c) (2) (i), em vez de "aguardar o cruzamento", modificar para "aguardar para o cruzamento".		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final incluirá a preposição “para”.		
Itens alterados na minuta		
153.115(c)(2)(i)		

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 25		
Dados do colaborador		
Nome: Ednei Ramthum do Amaral		
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.59 Promoção da segurança operacional		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Sugiro padronizar a referência às seções e aos parágrafos do regulamento dessa forma, utilizando "seção 153.37" ou "parágrafo 153.37(b)". Por exemplo, em 153.59(a), se utiliza "item 153.37(b)" - o que também ocorre em outros pontos do regulamento proposto (vide, por exemplo, 153.205, 153.225, 153.227, 153.323 e nas tabelas dos apêndices). O uso de seção e parágrafo já é corrente no RBAC 153 e em outros regulamentos da ANAC. Na emenda original, havia apenas um caso de "item" (em 153.21(a)(7)), que já foi alterado para "seção" na proposta de emenda 01. Entendo que a mesma alteração deve ser feita no texto novo da emenda 01.		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final será alterada para utilizar a terminologia de “seção” e “parágrafo”.		
Itens alterados na minuta		
153.59(a)(1), 153.205(f)(4), 153.205(h)(8)(iii), 153.225(c), 153.227(a), 153.323(a)(5), Apêndice A - 153.15(c), Apêndice A - 153.35(b)(2) e Apêndice A - 153.35(b)(2).		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 26	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução F153.5 Determinação do PCN	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em F153.5(b)(6)(i) e (ii) a referência aos métodos de avaliação poderia utilizar a mesma nomenclatura definida em F153.5(a) e/ou fazer referência aos parágrafos em que consta a definição. Assim, se facilitaria a relação entre os dois parágrafos do regulamento ,e se evitaria a adoção de uma definição simplificada, como atualmente existe em F153.5(b)(6)(ii) duplicando a definição mais detalhada de F153.5(a)(2). Sugere-se o seguinte texto para F153.5(b)(6)(i) e (ii) (i) método de avaliação técnica, conforme o parágrafo F153.5(a)(1) - adota-se a letra “T”; (ii) método experimental, conforme o parágrafo F153.5(a)(2) - adota-se a letra “U”.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
F153.5(b)(1)(v), F153.5(b)(6)(i) e F153.5(b)(6)(ii)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 27	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.35 Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Como sugerido para o RBAC 110, Entendo que o termo “hora-aula”, com hífen, é o mais apropriado, conforme usos em “Uso do hífen”, de Eduardo Martins (disponível em http://books.google.com.br/books?id=XsonxB8ee9YC&pg=PA172&lpg=PA172&dq=hora-aula+h%C3%ADfen&source=bl&ots=Tw8VvJLAVx&sig=SE-YFPQjv2lYJJxWqbtPDHX7QnA&hl=pt-BR&sa=X&ei=wxkRVLSYN8jjsATnroCwAw&ved=0CEcQ6AEwBw#v=onepage&q=hora-aula%20h%C3%ADfen&f=false) ou “Não tropece na língua”, de Maria Piacentini (http://books.google.com.br/books?id=ARCFAQAAQBAJ&pg=PA196&lpg=PA196&dq=plural+hora-aula&source=bl&ots=Rg9reNRvhM&sig=sc4B6kg3hSN7QKyV3sA05L9_Byg&hl=pt-BR&sa=X&ei=MmteVNHCMiHsQTNzoKABA&ved=0CCkQ6AEwAjgK#v=onepage&q=plural%20hora-aula&f=false). No plural, o mais recomendado seria “horas-aula” (única forma aceita no segundo livro; o primeiro aceita as duas). Se contribuição for aceita, sugiro revisar outras ocorrências de “horas/aula” no regulamento.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será alterada para utilizar o termo “horas-aula”.	
Itens alterados na minuta	
153.35(c), 153.37(e)(1) e 153.37(e)(2).	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 28		
Dados do colaborador		
Nome: Ednei Ramthum do Amaral		
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Em diversos trechos do regulamento, como em 153.37(b)(2), foi retirado o "e" conectando o penúltimo ao último parágrafo, embora em outros casos o "e" foi mantido, como em 153.37(e)(2)(viii). Não identifiquei a diferenciação entre os casos, o que motivaria retirar o "e" em alguns e manter em outros. Recomendo que seja padronizada a escolha (ou, caso já haja padronização, gostaria de saber o critério utilizado). Particularmente, entendo que o ideal é sempre utilizar, nessas estruturas em forma de lista, o conector, seja "e" ou "ou", conforme estabelecido por exemplo no item 4.4n do MPR-001/SPO (http://www2.anac.gov.br/transparencia/pdf/bps2014/02/AnexoIII.pdf). Assim, sou favorável a que não se confirmem as retiradas de "e" na emenda 01, assim como à avaliação da possibilidade de colocá-los onde não ocorrem, mesmo na emenda 00.		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final será adequada com o uso de “e” ou “ou”.		
Itens alterados na minuta		
Ajustes pontuais no texto.		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 29	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.39 Documentação	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.39(c)(3): " instrumentos de delegação, total ou parcial, em que o operador de aeródromo atue em um dos polos (delegante ou delegatário) e que tenha por objeto atividade inerente à operação, manutenção aeroportuária ou resposta à emergência." entendo que o texto deveria mencionar também a outra atividade operacional que pode ser delegada, o "gerenciamento da segurança operacional", conforme 153.13(b) e 153.15(a)(2). Das 5 atividades descritas, três já eram citadas em 153.39(c)(3), e a gestão não poderia ser delegada (153.13(b)(6)). Faltava portanto incluir no requisito de documentação o caso de delegação do gerenciamento da segurança operacional. Ainda, sugiro terminar o parágrafo com ponto e vírgula, pois a lista continua, ficando assim: "(3) instrumentos de delegação, total ou parcial, em que o operador de aeródromo atue em um dos polos (delegante ou delegatário) e que tenha por objeto atividade inerente a gerenciamento da segurança operacional, operação aeroportuária, manutenção aeroportuária ou resposta à emergência;"	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A redação final irá prever explicitamente que a atividade de gerenciamento da segurança operacional não pode ser delegada, tendo em vista sua relação intrínseca com a gestão do aeródromo.	
Itens alterados na minuta	
153.13(b)(6).	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 30		
Dados do colaborador		
Nome: Ednei Ramthum do Amaral		
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.53 Política e objetivos de segurança operacional		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Apenas inclusão de espaço após a vírgula e antes de "responsabilizando-se" em 153.53(b)(2), ficando: "(2) declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional, responsabilizando-se por:"		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.		
Itens alterados na minuta		
153.53(b)(2)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 31	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.53 Política e objetivos de segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.53(g)(2), foi alterado o texto de "elaborar e documentar um Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO)" para "elaborar e documentar no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO)". Porém, dessa forma, os verbos ficaram sem um complemento, não se definindo o que deve ser elaborado e documentado no MGSO. Penso que poderia ser mantido o texto atual do parágrafo 153.53(g)(2); ou se poderia retirar o "compreendendo" para deixar os subparágrafos fazerem o papel de complemento dos verbos. Neste último caso, ficaria: "(2) O operador de aeródromo deve, como parte da documentação controlada do SGSO, elaborar e documentar no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO):" Ainda alternativamente, se poderia terminar este parágrafo com "elaborar e documentar no MGSO os seguintes itens/conteúdos/assuntos:".	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. O texto atual do regulamento será mantido.	
Itens alterados na minuta	
153.53(g)(2)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 32	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
O texto de 153.111(d) menciona "as seguintes regras estabelecidas na 'ABNT/NBR 8919...", listando uma regra na sequência, em 153.111(d)(1). Entendo que o objetivo seria cumprir todas as regras da ABNT/NBR 8919, não sendo adequado citar "seguintes". Para fazer a conexão com o parágrafo (d)(1), sugiro ainda uma frase ao final do parágrafo (d). Assim, ficaria: "(d) O operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada da área de movimento do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram as regras estabelecidas na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização” ou norma que a substitua. O operador de aeródromo de cumprir ainda o seguinte requisito:"	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. A redação final do parágrafo 153.111(d) será conforme o texto proposto. O parágrafo 153.111(d)(1) será alterado para 153.111(e).	
Itens alterados na minuta	
153.111(d) e 153.111(d)(1)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 33	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Na minuta disponibilizada, o parágrafo 153.111(i) teve sua indentação alterada em relação à emenda original do RBAC 153, passando a aparecer como se fosse o subparágrafo 153.111(h)(3)(i) [como se o "i" fosse o número romano]. No entanto, seu conteúdo não está subordinado ao de 153.111(h)(3), e entendo que deveria ser mantido como parágrafo vinculado diretamente à seção 153.111, tendo seu recuo ajustado mantendo-se como na emenda original.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final do parágrafo será conforme a contribuição.	
Itens alterados na minuta	
153.111(h)(3)(i)	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 34		
Dados do colaborador		
Nome: Ednei Ramthum do Amaral		
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.119 Alocação de aeronaves no pátio		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Em 153.119(f)(3), sugiro alterar "seção 154.303(m)" para "parágrafo 154.303(m)", já que é feita menção direta ao parágrafo (m) da seção 154.303. Assim, ficaria: "(3) a sinalização horizontal, com cotas que permitam a verificação da conformidade com as distâncias mínimas de separação de aeronaves (espaço livre entre as extremidades das aeronaves) definidas no parágrafo 154.303(m) do RBAC 154."		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.		
Itens alterados na minuta		
153.119(f)(3)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 35	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Apenas a retirada de crase antes de "incêndio" no parágrafo 153.125(f), ficando: "(f) O operador de aeródromo deve garantir que o deslocamento de CTA seja ordenado e supervisionado pelo responsável pelo Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA), de forma a coibir a concentração destes veículos nas áreas próximas ao pátio de aeronaves sem a adoção de medidas preventivas e de combate a incêndio."	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.125(f)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 36	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.203 Área pavimentada - Generalidades	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
No novo parágrafo 153.203(c) (antigo (d)), se faz referência a "requisitos estabelecidos nas seções 153.203, 153.205, 153.207, 153.215 e respectivos apêndices". Porém, não existe apêndice associado a cada uma dessas seções. Assim, sugiro esclarecer, no texto do regulamento, a que se refere "respectivos apêndices" ou mencionar diretamente a quais apêndices o texto se refere.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final incluirá a referência ao Apêndice C do regulamento.	
Itens alterados na minuta	
153.203(c)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 37	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.201 Sistema de manutenção aeroportuária	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.201(f), são mencionados diversos parágrafos que trazem finalidades ("153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.209(a), 153.211(a), 153.213(a), 153.215(a), 153.217(a), 153.219(a), 153.221(a) e 153.223(a)"), porém não é mencionado o parágrafo 153.211(b), que como os já citados, também tem por objetivo estabelecer finalidades. Ademais, a previsão de aplicação das medidas descritas (mitigação do risco, manutenção ou restrição operacional) para descumprimento do 153.211(b) já é prevista no atual parágrafo 153.211(g) (da emenda original). Assim, entendo que caberia incluir o parágrafo 153.211(b) na lista, ficando: "(f) Quando as finalidades estabelecidas nos itens 153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.209(a), 153.211(a), 153.211(b), 153.213(a), 153.215(a), 153.217(a), 153.219(a), 153.221(a) e 153.223(a) não forem atendidas, o operador de aeródromo deve realizar uma avaliação técnica e de segurança operacional, tendo como possíveis ações, sem prejuízo de aplicação das eventuais sanções previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e nos demais regulamentos:"	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O parágrafo 153.211(b) apenas exemplifica as instalações que poderiam ser caracterizadas como áreas não pavimentadas, cujas finalidades estão descritas no parágrafo 153.211(a).	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 38		
Dados do colaborador		
Nome: Ednei Ramthum do Amaral		
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Em 153.205(c)(2), faz-se referência ao parágrafo 153.203(c). Porém, na emenda 01, é proposta alteração deste parágrafo 153.203(c), passando seu conteúdo ao parágrafo 153.201(f). O parágrafo 153.203(c) da proposta de emenda passou a tratar de outro assunto. Entendo assim que todas as referências a 153.203(c) sejam alteradas para 153.201(f). Observar que há casos em outras seções, além de na seção 153.205.		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final corrigirá as referências ao parágrafo 153.203(c).		
Itens alterados na minuta		
153.205(c)(2), 153.205(d)(2), 153.205(e)(3), 153.207(b)(1)(ii), 153.207(b)(3)(ii), 153.209(b)(1)(ii) e 153.209(b)(2)(ii)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 39	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Foi retirado o texto que mencionava a tabela 153.205-1, ficando-se assim a tabela "solta", sem vínculo com algum texto que a defina como requisito. Caso a intenção seja de não mais exigir uma frequência mínima de medição da irregularidade longitudinal da pista, recomendo retirar a tabela (já que o texto que a citava também foi retirado). Caso a intenção seja manter a exigência de uma frequência mínima de medição da irregularidade longitudinal da pista, recomendo manter o texto atual, da emenda original do RBAC 153, que referencia a tabela, deixando claro que a medição deve ocorrer, pelo menos, atendendo à periodicidade mínima descrita na tabela.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final incluirá referência à tabela 153.205-1.	
Itens alterados na minuta	
153.205(f)(4)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 40	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.205(g)(1)(i) e (h)(1)(i), se estabelece que o relatório de medição deve ser nos "moldes estabelecidos em Instrução Suplementar específica". Entendo que, de forma geral, um RBAC não deveria mencionar que o requisito deve ser cumprido da maneira estabelecida na IS, pois isto equivale, no meu entendimento, a delegar a competência de estabelecimento de requisitos à superintendência e a desvirtuar a estrutura de RBAC e IS estabelecida pela Resolução nº 30/2008. Conforme art. 14, § 1º, o regulado pode apresentar meio alternativo ao da IS para cumprimento de requisito. Porém, ao se citar no regulamento que deve ser obedecido o molde estabelecido na IS, gera-se uma dúvida ao regulado se ele ainda teria o direito de propor meio alternativo (já que o molde é definido em IS) ou se ele seria mesmo obrigado a seguir aquele molde (pois o regulamento o obrigaria a seguir o molde da IS). Observo que a IS não precisa ser citada no regulamento para cumprir sua função. Independentemente de ser citada ou não, estabelecerá um meio aceitável para cumprir o requisito, que poderá ser observado pela ANAC na fiscalização. E, para que o regulado possa agir de forma diferente do previsto na IS, deverá obter prévia concordância da ANAC, como previsto na resolução 30/2008. Entendo que, se é requisito que um determinado modelo de relatório seja seguido, tal modelo deveria constar no RBAC como requisito. Se o modelo é uma forma aceitável de se cumprir o requisito de registrar as medições, deveria ser estabelecido em IS, sem necessidade de se mencionar isso no RBAC. Um outro potencial problema é que, ao se mencionar a IS, caso o regulamento seja publicado antes da IS, seria impossível ao regulado cumprir o requisito (já que o regulamento determinaria se usar um modelo de relatório que ainda não existiria).	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Modelos de relatórios têm natureza dinâmica, de acordo com as melhores práticas adotadas no setor. Incluir o modelo de relatório no regulamento tiraria a flexibilidade de alteração dos modelos, que de fato não constituem um requisito.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 41	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.111(d), se propõe incorporar, por referência, regras da “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização”, exigindo que veículos e equipamentos cumpram as regras dessa norma para poderem permanecer na área de movimento do aeródromo. Ocorre que, de acordo com o art. 16 da IN 15/2008, para tal incorporação por referência, o material (que não é de domínio público) deveria constar no processo da audiência pública - o que permitiria aos regulados terem acesso às regras propostas. Assim, considerando que o material não foi disponibilizado, sugeriria: - ou o adiamento do prazo da audiência pública, com nova abertura de prazo a partir da disponibilização do material incorporado por referência para consulta pública; - ou a alteração do texto do regulamento, para estabelecer diretamente as regras no texto (e não por meio de incorporação de referências).	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A referência à ABNT/NBR 8919 – “Aeronave - Equipamento de apoio no solo – Sinalização” já existe na versão em vigor do RBAC 153.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 42	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.205(g)(1)(i) e (h)(1)(i), se estabelece que o relatório de medição deve ser nos "moldes estabelecidos em Instrução Suplementar específica". Entendo que, de forma geral, um RBAC não deveria mencionar que o requisito deve ser cumprido da maneira estabelecida na IS, pois isto equivale, no meu entendimento, a delegar a competência de estabelecimento de requisitos à superintendência e a desvirtuar a estrutura de RBAC e IS estabelecida pela Resolução nº 30/2008. Conforme art. 14, § 1º, o regulado pode apresentar meio alternativo ao da IS para cumprimento de requisito. Porém, ao citar no regulamento que deve ser obedecido o molde estabelecido na IS, gera-se uma dúvida ao regulado se ele ainda teria o direito de propor meio alternativo (já que o molde é definido em IS) ou se ele seria mesmo obrigado a seguir aquele molde (pois o regulamento o obrigaria a seguir o molde da IS). Observo que a IS não precisa ser citada no regulamento para cumprir sua função. Independentemente de ser citada ou não, estabelecerá um meio aceitável para cumprir o requisito, que poderá ser observado pela ANAC na fiscalização. E, para que o regulado possa agir de forma diferente do previsto na IS, deverá obter prévia concordância da ANAC, como previsto na resolução 30/2008. Entendo que, se é requisito que um determinado modelo de relatório seja seguido, tal modelo deveria constar no RBAC como requisito. Se o modelo é uma forma aceitável de se cumprir o requisito de registrar as medições, deveria ser estabelecido em IS, sem necessidade de se mencionar isso no RBAC. Um outro potencial problema é que, ao se mencionar a IS, caso o regulamento seja publicado antes da IS, seria impossível ao regulado cumprir o requisito (já que o regulamento determinaria se usar um modelo de relatório que ainda não existiria). Até há previsão, pelo art. 15 da IN 15/2008, de incorporar ao RBAC material de IS por referência, passando tal material a ter status de requisito. Porém, para proceder dessa forma, é necessário que o material incorporado por referência (nesse caso, a IS) fosse à consulta pública juntamente com o RBAC (art. 16). Ainda, como o RBAC seria obrigado a estabelecer o número de revisão/emenda/data de emissão da IS, se perderia a vantagem de deixar o molde na IS, que é a flexibilidade de a superintendência poder alterar - já que uma publicação de nova revisão da IS só passaria a ter valor de requisito quando o RBAC fosse alterado para mencionar a nova revisão (art. 17, parágrafo único da IN 15/2008). Assim, penso que - apesar de prevista na IN 15/2008 - não é desejável que seja feita incorporação por referência nesse caso. ---- Esta contribuição substitui	

a enviada anteriormente, de conteúdo praticamente igual. Nesta versão atualizada da contribuição, foi incluída menção à IN 15/2008.

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

Modelos de relatórios têm natureza dinâmica, de acordo com as melhores práticas adotadas no setor. Incluir o modelo de relatório no regulamento tiraria a flexibilidade de alteração dos modelos, que de fato não constituem um requisito.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 43		
Dados do colaborador		
Nome: Ednei Ramthum do Amaral		
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Em 153.205(h)(8)(iii), deve ser corrigida a referência: - de 153.205(h)(7)(ii) para 153.205(h)(8)(ii).		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final corrigirá a referência indicada.		
Itens alterados na minuta		
153.205(h)(8)(iii)		

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 44		
Dados do colaborador		
Nome: Ednei Ramthum do Amaral		
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.217 Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Em 153.217(d)(1)(ii)(A), faltou vírgula entre "perda de pigmentação da sinalização" e "desagregação parcial da sinalização".		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.		
Itens alterados na minuta		
153.217(d)(1)(ii)(A)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 45	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.301 Generalidades	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em "(4) a definição de abrangência, atribuição de responsabilidades e procedimentos para cada tipo de emergência pertencentes aos participantes do sistema;" creio que "pertencentes" não foi bem encaixada no texto, pois os procedimentos não "pertencem" aos participantes. Creio que ficariam melhor colocadas palavras como 'pertinentes", ou "referentes"; ou ainda outra estrutura, como: "(4) para cada participantes do sistema: a definição de abrangência, atribuição de responsabilidades e procedimentos para cada tipo de emergência;"	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.301(c)(4)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 46	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.325 Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM)	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.325(a)(1), corrigir referência: - de 153.301(c) para 153.301(d) pois é no parágrafo 153.301(d) em que estão listadas as emergências aeroportuárias que devem estar previstas no SREA.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final corrigirá a referência indicada.	
Itens alterados na minuta	
153.325(a)(1)	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 47		
Dados do colaborador		
Nome: Ednei Ramthum do Amaral		
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.327 Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI)		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Adequação textual. Em "(ii) O operador de aeródromo deve detalhar as ações previstas e seus tempos estimados, de forma a que pudesse ser determinado o prazo total estimado.", entendo que deveria ser "de forma a que possa ser determinado".		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.		
Itens alterados na minuta		
153.327(a)(2)(ii)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 48	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.211 Área não-pavimentada	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.211(c), substituir "parágrafos 153.211(a), 153.211(b)" por "parágrafos 153.211(a) e 153.211(b)".	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.211(c)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 49	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.451 Disposições transitórias	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Em 153.451(a), há uma repetição de "deste Regulamento", em "Emenda 01 deste Regulamento deste Regulamento".	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final excluirá a repetição.	
Itens alterados na minuta	
153.451(a)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 50	
Dados do colaborador	
Nome: Ednei Ramthum do Amaral	
E-mail: ednei.amaral@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Na última coluna da tabela do apêndice A, foi retirada a referência à seção 153.451, para o parágrafo 153.13(a). Com o texto proposto para 153.451(b), entendo que a observação deveria ser mantida. --- Também poderia haver observação na linha de 153.61, em razão do prazo estabelecido em 153.451(c). --- Na linha do 135.55(f), deve-se observar que o texto do parágrafo é uma dispensa ao parágrafo anterior. Não fica claro o que significa, no apêndice A, a informação de que o parágrafo é "obrigatório" ou é "não exigido". Por exemplo, um operador de aeródromo Classe IV poderia ficar dispensado de documentar as defesas existentes "quando já estiverem documentadas e implementadas como rotina da organização e desde que mantidas as condições executivas e operacionais do aeródromo"? --- Na linha 153.57(a) da tabela, sugiro alterar o resumo [coluna 2], para "prover recursos para garantir a segurança operacional". Não faz sentido garantir recursos ao SGSO ser obrigatório para a classe I-A, se esta classe é desobrigada de implantar um SGSO (153.51(a).) ---- Trocar "135.331(b)(12) - Exercício completo" por "135.331(c)(12) - Exercício completo", para adequação ao parágrafo em que consta o requisito.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. A redação final será conforme o texto proposto, exceto quanto à referência ao parágrafo 153.331(b)(12), que está correta.	
Itens alterados na minuta	
Apêndice A - 153.13, Apêndice A - 153.61, Apêndice A - 153.55(f) e Apêndice A - 153.57(a)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 51	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução SUBPARTE A GENERALIDADES	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Substituir a expressão "taxiamento" por "táxi". Pois, em todas as normas brasileiras, não existe essa tradução de "taxiing". Em todo o RBAC 153, aparece o "taxiamento" em vez de "táxi".	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.1(a)(3), 153.1(a)(4), 153.111(h)(1) e 153.131(g)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 52	
Dados do colaborador	
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia	
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.7 Classificação do aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Considerando a proposta de reclassificação de aeroportos do Grupo III de 1 para 5 milhões de passageiros, cuja base é somente e exclusivamente esse dado, sugiro que a exemplo de aeroportos do Grupo I e II, seja desmambrado para Grupo III a e III b, considerando o "a" (passageiros comercial domestico) e "b" (passageiros comercial, domestico + internacional). A base para a divisão prende-se ao fato de que aeroportos que recebem passageiros internacionais, demanda mais recursos, porém mais arrecadação em função das taxas de embarque e aeronáticas. Para os aeródromos enquadrados nas classes III, conforme critério constante em parágrafo 153.7(b)(1), considera-se: (A) Aeródromo Classe III-A aquele aeródromo que processa voo regular doméstico (B) Aeródromo Classe III-B aquele aeródromo que processa voo regular, domestico e internacional. Além disso seria interessante classificar os aeroportos da aviação geral pelo movimento de aeronaves e não pelo número de passageiros. O número de passageiros não representa as características e necessidades do aeroporto.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Conforme apresentado na justificativa de proposta de emissão de 01 ao RBAC 153, a área técnica responsável se indagou a respeito de qual(is) elemento(s) representaria(m) a complexidade de operação e manutenção de um aeródromo. De fato, além da quantidade de passageiros processados, seria possível destacar ainda outros critérios alternativos, como o porte da maior aeronave ou do conjunto de aeronaves em operação no aeródromo, a frequência de operação da maior aeronave, a quantidade de movimentos simultâneos, entre outras. A análise das alternativas revelou, no entanto, uma lista de inconvenientes relacionados à utilização dos parâmetros citados. Nesse sentido, quanto à quantidade de movimentos simultâneos, a aplicação do regulamento poderia tornar-se muito exigente para aeródromos com maior operação de voos da aviação geral. Quanto à frequência e ao porte das aeronaves operadas, seriam encontradas dificuldades de obtenção e tratamento de dados.	

As análises levaram à proposição de novos marcos para a divisão da classificação dos aeródromos, conforme texto submetido à audiência pública, de modo que os requisitos operacionais previstos no regulamento se apresentem mais compatíveis com o grau de complexidade dos aeródromos de cada classe, representando de modo mais fiel à realidade a complexidade das operações.

A classificação quanto ao tipo de voo processado (A – sem voo regular; B – com voo regular) foi limitada aos aeródromos da Classe I, tendo em vista que uma absoluta minoria de aeroportos processaria mais de 200.000 passageiros sem operar voos regulares. Nesse sentido, exceções podem ser tratadas caso a caso conforme os parágrafos 153.7(e) e 153.7(f).

Itens alterados na minuta
-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 53	
Dados do colaborador	
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia	
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.15 Responsáveis pelas atividades operacionais	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Alterar Operador de Aeródromo para Executivo Responsável, pela nomeação dos responsáveis pelas atividades operacionais, em todos os níveis. "O Executivo Responsável deve designar, por ato próprio, cada uma das atividades operacionais descritas a seguir estabelecendo um organograma de responsabilidades: (1) gestão do aeródromo; (2) gerenciamento da segurança operacional; (3) operações aeroportuárias; (4) manutenção do aeródromo; e (5) resposta à emergência aeroportuária. "	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A alteração sugerida não se aplica, tendo em vista que o termo “operador de aeródromo” não corresponde ao “executivo responsável”. Conforme definição, o <i>operador de aeródromo</i> ou <i>operador aeroportuário</i> é a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária, o que não se confunde com a pessoa física responsável pela gestão ou por quaisquer das atividades operacionais.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 54		
Dados do colaborador		
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia		
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Cronograma de implantação mais elástico e flexível, considerando dificuldades na contratação e formação de pessoal qualificado. Prazo de 12 (doze) meses a partir da nomeação do responsável pelo Executivo Responsável da organização. O planejamento formal para a implantação do SGSO deve ter prazo máximo de até 12 (doze) meses a partir da data nomeação do responsável de cada área.		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. O item 153.61(a)(1) já estabelece um prazo flexível de até 48 meses a partir da data de protocolização do documento na ANAC. Destaca-se que o planejamento formal para a implantação do SGSO não está vinculado à nomeação do Executivo Responsável pela organização, ou o responsável pela gestão, conforme terminologia do Regulamento.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 55	
Dados do colaborador	
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia	
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Considerar com parte integrante a apresentação do Acordo Operacional junto ao ATS, documento esse que estabelece responsabilidade partilhada nas operações e manutenção de auxílio a navegação aérea. Incluir item sobre Acordo Operacional entre Operador Aeroportuário e órgão de controle de tráfego aéreo.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A ANAC não pode impor requisitos ao órgão ATS. É facultado ao operador de aeródromo celebrar eventuais acordos de responsabilidade compartilhada, quando houver requisitos em norma do Comando da Aeronáutica.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 56		
Dados do colaborador		
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia		
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.219 Sistema elétrico		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Aeroporto onde exista o ATS, deverá ser a responsabilidade compartilhada no que diz respeito ao funcionamento dos sistemas elétricos redundantes de navegação aérea. O operador de aeródromo e/ou o ATS deverão manter o sistema elétrico redundante em condições operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. A ANAC não pode impor requisitos ao órgão ATS. É facultado ao operador de aeródromo celebrar eventuais acordos de responsabilidade compartilhada, quando houver requisitos em norma do Comando da Aeronáutica.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 57	
Dados do colaborador	
Nome: Gérson Floriz Costa Júnior	
E-mail: gerson.floriz@gmail.com	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Os requisitos aplicáveis aos aeródromos deveriam ser melhor escalonados em sua aplicação, em especial no que tange a Subparte C (SGSO).	
Resposta da ANAC	
A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 58		
Dados do colaborador		
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia		
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.217 Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Aeroporto onde exista o ATS, deverá ser a responsabilidade compartilhada no que diz respeito ao funcionamento dos auxílios de navegação aérea. O operador de aeródromo e/ou o ATS devem manter os auxílios visuais em condições operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. A ANAC não pode impor requisitos ao órgão ATS. É facultado ao operador de aeródromo celebrar eventuais acordos de responsabilidade compartilhada, quando houver requisitos em norma do Comando da Aeronáutica.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 59	
Dados do colaborador	
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia	
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.219 Sistema elétrico	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Estou reenviando o item 153.219 Aeroporto onde exista o ATS, deverá ser a responsabilidade compartilhada no que diz respeito ao funcionamento dos sistemas elétricos redundantes de navegação aérea. O operador de aeródromo e/ou o ATS deverão manter o sistema elétrico redundante em condições operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A ANAC não pode impor requisitos ao órgão ATS. É facultado ao operador de aeródromo celebrar eventuais acordos de responsabilidade compartilhada, quando houver requisitos em norma do Comando da Aeronáutica.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 60	
Dados do colaborador	
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia	
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.303 Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Decorrente do alto custo na manutenção dos recursos destinados a emergência aeroportuária, considerar a possibilidade de atendimento a norma através de convênios, contratos ou acordos junto a entidades públicas e privadas. O operador de aeródromo deve prover e manter operacionais os recursos necessários para resposta às emergências aeroportuárias, através de convênios, contratos ou acordos com órgãos públicos ou privados, na seguinte composição mínima:	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O Regulamento não especifica como os recursos para atendimento à emergência serão providos. Cabe a cada operador de aeródromo, quando de seu planejamento para atendimento às emergências aeroportuárias, estabelecer a forma de provimento dos recursos. A presente proposta já considera a delegação das atividades operacionais, conforme previsto no parágrafo 153.13(b), o que pode incluir convênios, contratos ou acordos com órgãos públicos ou privados.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 61	
Dados do colaborador	
Nome: DAESP - José Mauro de Figueiredo Garcia	
E-mail: jmgarcia@daesp.sp.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Rebaixar a formação dos responsáveis pela operação, emergência e segurança operacional para nível técnico (ensino médio), não necessariamente do quadro orgânico do operador de aeródromo. Alterar planilha - Classe III Acumulo de no mínimo 5 (cinco) para o responsável de manutenção em aeródromo classe III A, admitindo-se a contratação através de terceiros. Alterar planilha - Classe III	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Não foram apresentados argumentos satisfatórios para motivar a alteração do requisito.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 62	
Dados do colaborador	
Nome: Gérson Floriz Costa Júnior	
E-mail: gerson.floriz@gmail.com	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.57 Garantia da segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
A frequência dos relatórios semestrais deveria voltar ser quadrimestral para melhor acompanhamento por parte do órgão regulador.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final do parágrafo será conforme a contribuição.	
Itens alterados na minuta	
153.57(d)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 63	
Dados do colaborador	
Nome: Jésus de Oliveira Ferreira Filho	
E-mail: jesus@ebco.com.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Gostaria de submeter contribuição para a proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº153 (RBAC nº153), no que se refere ao Sistema de Balizamento Luminoso Noturno no parágrafo 153.103 e tabela 153.103-1 publicados nesta emenda. Embora a tabela 153.103-1 determine a quantidade máxima de equipamentos inoperantes bem como a limitação para não haver dois equipamentos consecutivos nesta mesma situação, e considerando também, no item 153.217 – AUXÍLIOS VISUAIS E INDICAÇÃO DE ÁREA DE USO RESTRITO, item (1) (II) determinar que os equipamentos devam ser mantidos em funcionamento e em consonância com o manual do fabricante, acredito ser necessário alguns complementos que abaixo justifico. Mesmo com os grandes avanços que o RBAC introduziu nesta área, ainda ficam lacunas para garantir que a qualidade da emissão luminosa dos equipamentos esteja de acordo com as normas internacionais utilizadas nos aeroportos. Pode ocorrer o caso em que não haja equipamentos com lâmpadas queimadas, porém com a vida útil ultrapassada e consequente baixa emissão luminosa. Esta situação traz um grande desconforto visual para o piloto e consequentemente fragiliza a segurança operacional da Pista de Pouso e decolagem, comprometendo de forma significativa a segurança de voo. Deve-se levar em conta também que em casos de incidentes são elevados os custos e prejuízos financeiros e que as companhias seguradoras investigam todos os fatores contribuintes envolvidos. O desempenho ótico de cada luminária depende da combinação de diferentes fatores tais como fabricante da lâmpada, qualidade da tensão elétrica fornecida ao circuito, filtros e lentes utilizadas pelos fabricantes das luminárias e isto também varia com as condições climáticas e de poluição locais. No ANEXO 14, capítulo 9- EMERGÊNCIAS E OUTROS SERVIÇOS, 9.4 MANUTENÇÃO, no que se refere a Auxílios Visuais, o item 9.4.20 define que uma luz deve ser considerada fora de serviço quando a intensidade média do feixe principal for inferior a 50% do valor especificado em gráficos do apêndice 2. Já o item 9.4.21 diz que deve ser empregado um sistema de manutenção para garantir a confiabilidade do sistema de iluminação e sinalização. No mesmo ANEXO 14, o item 9.4.23 recomenda que a medição da intensidade, difusão do feixe e orientação de luzes para pistas categorias II e III, deveria ser feita através da medição de todas as luzes a fim de garantir a conformidade com a especificação no apêndice 2. A sugestão que faço para esta Audiência Pública nº19/2014 é que sejam adotadas as recomendações do ANEXO 14, de números 9.4.20 e Apêndice 2, 9.4.21,	

9.4.23, 9.4.24 e 9.4.25. Estas duas ultimas transcrevo abaixo: 9.4.24-” A medição da intensidade, difusão de feixe e orientação de luzes que compõem os sistemas de luzes de aproximação e de pouso e decolagem para uma pista de aproximação de precisão categorias II e III, deveria ser feita através da utilização de uma unidade móvel com precisão suficiente para anali

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

O RBAC 153, no parágrafo 153.217(e)(1)(ii), já dispõe que o operador de aeródromo deve manter as luzes com intensidade adequada às condições mínimas de visibilidade.

O parágrafo 153.201(b)(5), em conjunto com o parágrafo 153.201(c) e o Apêndice C, dispõem sobre o monitoramento das condições operacionais das luzes.

O assunto está em estudo pela ANAC, que poderá futuramente prever a situação descrita em Instrução Suplementar.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 64	
Dados do colaborador	
Nome: Hitesh Sharma	
E-mail: hiteshhs@cindacta2.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Minuta de Resolução Art. 1º	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Quanto a definição de Operação em Baixa Visibilidade, existe um momento anterior ao RVR de 350m em que as Torres de Controle de aeródromo não tem visão da área de manobra, inclusive pontos críticos (pontos de espera e pista em uso). Sendo assim, algumas medidas restritivas de controle de tráfego aéreo começam a ser aplicadas com valores de RVR próximos a 550m (como, por exemplo, limitação da movimentação de aeronaves na área de manobras). A opção por definir em 350m de RVR a operação em baixa visibilidade deixa indefinido o procedimento utilizado pelos órgãos ATS com RVR entre 550m e 350m. Acredito que categorizar a operação em baixa visibilidade poderia resolver esse dilema. Num primeiro momento, com o RVR abaixo de 550m, os aeródromos que não operam com valores de RVR abaixo de 350m não teriam muitas limitações, enquanto os que operam com valores abaixo de 350m iniciariam os procedimentos de preparação para operação em baixa visibilidade com RVR abaixo de 350m (que seria a categoria mais restritiva). Assim, para a administração aeroportuária, operacionalmente, nada muda, e para o controle de tráfego aéreo justifica-se as restrições operacionais que serão adotadas com RVR entre 550m e 350m.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O ponto de vista apresentado é contemplado pelo RBAC 153 nos itens que dizem respeito à fase de preparação para operação em baixa visibilidade. Antes do início de operações abaixo de 350m, há uma fase intermediária, contemplada pelos procedimentos específicos para baixa visibilidade. Quando da elaboração do SOCMS para operações abaixo de 350m, o operador do aeródromo, em conjunto com o órgão ATS, deve definir o momento em que se iniciará a tomada de medidas intermediárias (fase de preparação – quando poderão ser adotadas as restrições necessárias antes do início efetivo da operação em baixa visibilidade). O assunto está em estudo pela ANAC, que poderá futuramente prever a situação descrita em Instrução Suplementar.	
Itens alterados na minuta	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 65	
Dados do colaborador	
Nome: Java Silva	
E-mail: java.silva@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.113 Acesso e permanência na área de manobras	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
substituir a expressão "fraseologia padronizada" por "fraseologia padrão", para harmonizar com a expressão utilizada nas normas do DECEA.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.1(a)(27), 153.37(e)(3)(iii)(A), 153.37(e)(4)(iv), 153.37(e)(7)(viii), 153.113(d) e Apêndice A - Subparte D - 153.113(d).	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 66	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.1 Termos e definições	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Acrescentar as seguintes definições empregados no RBAC: • NOTAM significa aviso que contém informação relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo pronto conhecimento seja indispensável ao pessoal ligado à operações de voo. • Provedor de Serviços de Navegação Aérea (PSNA)- Organização/Unidade/Órgão provedor de um, ou mais, dos serviços prestados pelo SISCEAB, observando as disposições normativas do DECEA. • Publicações de Informações Aeronáuticas significa que a informação aeronáutica é proporcionada na forma da Documentação Integrada de Informações Aeronáuticas (IAIP), que é constituída pelos seguintes elementos: Publicação de Informação Aeronáutica, Suplemento AIP, NOTAM e boletins de informação prévia ao voo, Circulares de Informação Aeronáutica e Listas de verificação e resumos. • Órgão de Controle de Tráfego Aéreo(ATC) significa expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um Centro de Controle de Área (ACC), Controle de Aproximação (APP) ou Torre de Controle de Aeródromo (TWR). • Órgão do Serviço de Tráfego Aéreo(ATS) significa expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um órgão de controle de tráfego aéreo (controle de área, controle de aproximação ou controle de aeródromo) ou a um órgão de informação de voo, alerta e assessoramento de tráfego aéreo. • Serviço de Informação Aeronáutica (AIS) significa serviço criado com o fim de reunir, compilar, editar e divulgar informações/dados aeronáuticos relativos ao território de um país e às áreas fora dele, em que o país seja responsável pelo serviço de tráfego aéreo por acordo internacional. • Serviço de Informação de Voo de Aeródromo(AFIS) significa serviço prestado com a finalidade de proporcionar avisos e informações úteis para a realização segura e eficiente dos voos.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Os termos apontados na contribuição foram incluídos na seção 153.3 Abreviaturas e símbolos, e já possuem definição em publicações do Comando da Aeronáutica.	
Itens alterados na minuta	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 67	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.3 Abreviaturas e símbolos	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Acrescentar as seguintes abreviaturas citadas no regulamento, de modo a compatibilizar com as definições da Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010: AFIS (Aerodrome Flight Information Service)- Serviço de Informação de Voo de Aeródromo; COMAR – Comando Aéreo Regional; DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo; PSNA – Provedor de Serviços de Navegação Aérea; SISCEAB – Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro; TWR (Aerodrome Control Tower) - Torre de Controle de Aeródromo.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Os termos apontados na contribuição foram incluídos na seção 153.3 Abreviaturas e símbolos, e já possuem definição em publicações do Comando da Aeronáutica.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 68	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.1 Termos e definições	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Apresentamos a seguinte contribuição em relação ao item 153 (8) (c): Alteração do texto original para: “Camada Porosa de Atrito significa uma fina camada superficial de CBUQ com espessura que varia de 25 mm a 40 mm, caracterizada por uma mistura de graduação aberta, cujo objetivo é melhorar o atrito e mitigar a hidroplanagem.” Justificativa: Entendemos que a definição como se encontra na minuta da RBAC nº 153 não é capaz de definir adequadamente o que significa “Camada Porosa de Atrito”, uma vez que mesmo o pavimento não apresentando a média de macrotextura classificada como “muito aberta”, o mesmo pode apresentar índices de atrito superiores a um pavimento comum, alcançando o seu objetivo principal que é de “melhorar o atrito e mitigar a hidroplanagem” conforme definido pelo Advisory Circular nº 150/5320-12C da Federal Aviation Administration - FAA.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O principal benefício da construção de uma Camada Porosa de Atrito (CPA) consiste na melhoria da performance de drenagem do pavimento, ou seja, na facilidade com a qual a água escoar pelas ranhuras do pavimento, o que reduz significativamente o risco de hidroplanagem. Em situações de hidroplanagem o efeito do coeficiente de atrito da pista sobre o fenômeno é mínimo, uma vez que a hidroplanagem é resultado de pressões decorrentes do acúmulo de água sobre o pneu das aeronaves. Assim, o fenômeno hidroplanagem tem pouca relação com o coeficiente de atrito do pavimento, o que afasta a argumentação apresentada pelo requerente. Conforme se depreende do exposto acima e, tendo em vista o contido no Advisory Circular nº 150/5320-12C da FAA, a adoção de uma Camada Porosa de Atrito proporciona melhoria na interação pneu-pavimento, uma vez que em condições de pista molhada já há, naturalmente, uma degradação nessa interação. Nesse sentido, uma vez que o uso da CPA reduz a quantidade de água sobre a superfície, a “melhoria” basicamente consiste na manutenção do coeficiente de atrito em nível mais próximo ao da condição de pista seca.	

Por fim, mesmo pistas com excelente coeficiente de atrito, mas que possuem baixa profundidade de macrotextura, não se encontram em linha com o desempenho esperado para uma pista com CPA, que é a de afastar a maior quantidade de água possível de sua estrutura.

Itens alterados na minuta
-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 69	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Proposição da INFRAERO: Exclusão integral do item ou suspensão temporária da obrigação. Complementarmente, seguerimos, a realização de estudo para revisar os índices e parâmetros de avaliação de regularidade longitudinal de pavimentos definidos no RBAC nº 153 e RBAC nº 154, com a formação de um grupo de trabalho multidisciplinar coordenado por essa Agência Nacional de Aviação Civil, com a participação de toda a indústria de aviação civil e de instituições de ensino superior, além de especialistas na área de pavimentos aeroportuários. Justificativa: Preliminarmente, lembramos que o RBAC nº 154, EMENDA nº 01, aprovado pela Resolução nº 238, de junho de 2012, que versa sobre projetos de aeródromos, cita os critérios de irregularidade da superfície de uma pista, em sua alínea “(d)” do parágrafo “G.5”, apêndice “G”: “NOTA – Este critério, apresentado na Figura a seguir, se refere a uma irregularidade isolada e não aos efeitos harmônicos de um comprimento de onda longo nem ao efeito de ondulações repetitivas da superfície” (vide gráfico 1, no documento anexo) A metodologia de avaliação de irregularidade longitudinal por eventos únicos de colisão, apresentada pela Advisory Circular Nº 150/5380-9, da Federal Aviation Administration-FAA, foi denominada pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI como método “Boeing Bump” e é representada pelo índice “Boeing Bump Index – BBI”. Observando a figura 2-3 dessa circular, que define os critérios de aceitação para eventos únicos de colisão, mostrada a seguir, podemos notar que os parâmetros são idênticos aos expostos no RBAC nº 154, o que nos leva ao entendimento que o índice BBI é o referencial para projetos de pistas de aeródromos adotado pela ANAC. (vide gráfico 2, no arquivo anexo) A Advisory Circular Nº 150/5380-9 define como perfil de irregularidade de um pavimento, em seu item “2”, parágrafo “1.2”, os desvios do perfil superficial presentes sobre uma pista de pousos e decolagens que podem aumentar a fadiga de componentes das aeronaves, reduzir a capacidade de frenagem, prejudicar leituras das informações do cockpit por parte dos pilotos e/ou causar desconforto aos passageiros. Ainda, de acordo com a Advisory Circular Nº 150/5380-9, é citado que, embora importante, o conforto dos passageiros, devido às irregularidades da superfície do pavimento, frequentemente não é considerado um problema significativo, uma vez que o grau de desconforto gerado é pequeno e o tempo de exposição é limitado a poucos segundos. Além disso, esse desconforto dos passageiros ocorre apenas durante as operações de pouso e decolagem, momento em que os ruídos aerodinâmicos e do motor, bem como a aceleração ou	

desaceleração horizontal, de certa maneira distraem os passageiros. Em relação aos critérios de avaliação do BBI, definidos com base nos estudos divulgados pelo documento nº D6-81746 intitulado “Runway Roughness Measurement, Quantification, and Application – The Boeing Method”, a irregularidade máxím

Resposta da ANAC

Sugestão parcialmente aceita.

Entendemos que o assunto em questão representa um avanço para o sistema de aviação civil brasileiro, pois traz ao conjunto de regulamentos requisitos importantes para a infraestrutura aeroportuária, mais precisamente à gestão de pavimentos aeroportuários, representando um retrocesso a sua exclusão.

No que se refere ao IRI, é notório que esse parâmetro já é largamente utilizado em rodovias do Brasil e do mundo, representando grande avanço na forma de avaliação da qualidade dos serviços prestados para a sociedade. De forma oposta, os pavimentos aeroportuários brasileiros encontravam-se órfãos de um parâmetro objetivo que orientasse os operadores dos aeródromos quanto à necessidade de se atentarem à regularidade do pavimento, avaliação essa que deve estar inserida no Sistema de Gerenciamento de Pavimentos do aeródromo.

A requerente solicita que seja adotado como parâmetro para a irregularidade o método BBI, definido pela Boeing e que serve como referência ao assunto no âmbito da FAA e também da OACI.

Todavia, entendemos que a medição da regularidade do pavimento por intermédio do IRI também é bastante oportuna, tendo em vista inclusive a experiência de várias empresas que atuam nessa área no Brasil. Acrescenta-se ainda que alguns aeroportos do exterior também realizam a medição da regularidade utilizando o IRI e comparando o resultado obtido com as faixas nas quais deveriam estar inseridos.

Entendemos que os critérios definidos pela Advisory Circular Nº 150/5380-9 e RBAC 154 referem-se a uma irregularidade isolada e não aos efeitos harmônicos de um comprimento de onda longo nem ao efeito de ondulações repetitivas. A própria Advisory Circular Nº 150/5380-9 orienta os operadores de aeródromos para os casos de recapeamentos da pista onde não seja possível concluir o serviço, fornecendo parâmetros máximos de aceitação de rampa.

Por fim, considerando que o assunto é relativamente novo no âmbito da infraestrutura aeroportuária, a ANAC envidará esforços no sentido de aperfeiçoar esses requisitos de forma a mantê-los em linha com regulamentos e práticas internacionais geralmente aceitas.

A minuta foi alterada para promover ajustes no requisito, inclusive com alteração do valor máximo de referência.

Itens alterados na minuta

153.205(f)

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 70	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alterações no item 153.21. (a). 20 e 21, conforme abaixo: De: “(20) manter atualizadas as informações do aeródromo no AIS;” Para: (20) manter atualizadas as informações do aeródromo divulgadas nas Publicações de Informações Aeronáuticas. De: “(21) solicitar a divulgação ou cancelamento de uma informação no AIS; Para: (21) solicitar a divulgação ou cancelamento de uma informação divulgada nas Publicações de Informações Aeronáuticas. Justificativa: compatibilizar com o Art. 11 (alínea I) da Resolução 158 da ANAC, de 13 de julho de 2010.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.21(a)(20) e 153.21(a)(21)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 71	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alterações no item 153.33 (a) - Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo, conforme abaixo: De: “Em aeródromo onde não exista provedor de serviços de navegação aérea, a distribuição de responsabilidades durante a movimentação de aeronave em solo deve se dar como descrito a seguir:” Para: "Em aeródromo onde não exista Órgão do Serviço de Tráfego Aéreo, a distribuição de responsabilidades durante a movimentação de aeronave em solo deve se dar como descrito a seguir:" Justificativa: nominar o órgão de navegação aérea específico.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. A redação final será alterada, não seguindo exatamente o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.33(a)	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 72		
Dados do colaborador		
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO		
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Sugerimos a inclusão na Tabela 153.103-1 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de pouso, o texto a seguir: "a quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de aproximação de não precisão, conforme ICA 100-1(Requisitos Para Operação VFR ou IFR em Aeródromos).		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. O RBAC 153 é mais detalhado que a ICA 100-1 no que se refere ao número máximo de lâmpadas inoperantes do balizamento da pista. Logo, ao atender a esse regulamento, o operador do aeródromo estará atendendo também a ICA.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 73	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.105 Informações aeronáuticas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos as alterações no item 153.105 (a) e (b), conforme a seguir: De: “(a) O operador de aeródromo deve atualizar as informações do aeródromo constantes no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS) quando houver alteração.” Para: “(a) O operador de aeródromo deve atualizar as informações do aeródromo constantes nas Publicações de Informações Aeronáuticas quando houver alteração.” De: “(b) As informações do aeródromo serão atualizadas no AIS mediante anuência da ANAC nos seguintes casos:”. Para: “(b) As informações do aeródromo serão atualizadas nas Publicações de Informações Aeronáuticas mediante anuência da ANAC nos seguintes casos:” Justificativa: compatibilizar com o Art. 11 (alínea I) da Resolução 158 da ANAC, de 13 de julho de 2010.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O termo “Publicações de Informações Aeronáuticas” poderia ser confundido com uma publicação específica que não contempla a totalidade dos aeródromos brasileiros – o <i>Aeronautical Information Publication – AIP</i> , traduzido como Publicações de Informações Aeronáuticas.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 74	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.113 Acesso e permanência na área de manobras	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos a alteração no item 153.113 (e), conforme a seguir: De: “O motorista de veículo ou equipamento deve manter, durante a execução de sua atividade na área de manobras, comunicação bilateral permanente com o provedor de serviços de navegação aérea, na frequência designada pelo operador de aeródromo.” Para: "O motorista de veículo ou equipamento deve manter, durante a execução de sua atividade na área de manobras, comunicação bilateral permanente com o Órgão do Serviço de Tráfego Aéreo, na frequência designada pelo operador de aeródromo." Justificativa: nominar o órgão de navegação aérea específico.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. Na redação final do regulamento, a expressão “provedor de serviços de navegação aérea” será substituída por “órgão ATS”.	
Itens alterados na minuta	
153.33(a), 153.109(d), 153.113(e), 153.117(b), 153.119(b), 153.131(e) e 153.131(f).	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 75	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.117 Gerenciamento do pátio de aeronaves	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alterações no item 153.117 (b), conforme a seguir: De: “O operador de aeródromo deve manter comunicação permanente com o provedor de serviços de navegação aérea do aeródromo, quando houver, com vistas a manter coordenação das atividades de auxílio ao tráfego de aeronaves, veículos ou pessoas na área de manobras e demais providências necessárias para a segurança operacional das atividades.” Para: “O operador de aeródromo deve manter comunicação permanente com o Órgão do Serviço de Tráfego Aéreo do aeródromo, quando houver, com vistas a manter coordenação das atividades de auxílio ao tráfego de aeronaves, veículos ou pessoas na área de manobras e demais providências necessárias para a segurança operacional das atividades.” Justificativa: nominar o órgão de navegação aérea específico.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. Na redação final do regulamento, a expressão “provedor de serviços de navegação aérea” será substituída por “órgão ATS”.	
Itens alterados na minuta	
153.33(a), 153.109(d), 153.113(e), 153.117(b), 153.119(b), 153.131(e) e 153.131(f).	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 76	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.119 Alocação de aeronaves no pátio	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alteração no item 153.119 (b) conforme a seguir: De: “O operador de aeródromo deve manter o provedor de serviços de navegação aérea, quando houver, informado quanto às posições disponíveis para estacionamento de aeronaves e posições inoperantes.” Para: “O operador de aeródromo deve manter o Órgão do Serviço de Tráfego Aéreo, quando houver, informado quanto às posições disponíveis para estacionamento de aeronaves e posições inoperantes.” Justificativa: nominar o órgão de navegação aérea específico.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. Na redação final do regulamento, a expressão “provedor de serviços de navegação aérea” será substituída por “órgão ATS”.	
Itens alterados na minuta	
153.33(a), 153.109(d), 153.113(e), 153.117(b), 153.119(b), 153.131(e) e 153.131(f).	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 77	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.131 Operações em baixa visibilidade	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alteração no item 153.131 (e), conforme a seguir: De: “O operador de aeródromo deve treinar os profissionais que atuam na área de movimento para utilizar apenas uma frequência de RTF para comunicação com o provedor de serviços de navegação aérea durante operação em baixa visibilidade.” Para: “O operador de aeródromo deve treinar os profissionais que atuam na área de movimento para utilizar apenas uma frequência de RTF para comunicação com o Órgão do Serviço de Tráfego Aéreo durante operação em baixa visibilidade.” Justificativa: nominar o órgão de navegação aérea específico.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. Na redação final do regulamento, a expressão “provedor de serviços de navegação aérea” será substituída por “órgão ATS”.	
Itens alterados na minuta	
153.33(a), 153.109(d), 153.113(e), 153.117(b), 153.119(b), 153.131(e) e 153.131(f).	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 78	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.217 Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alterações no item Item 153.217 (b), conforme a seguir: De: “Os auxílios visuais são aqueles descritos conforme requisitos constantes nas Subpartes D e E do RBAC 154 e compreendem.” Para: “Os auxílios visuais são aqueles descritos conforme requisitos constantes nas Subpartes D (exceto 154.305 (f), (g), (h), (i), (j), (k) e (l)) e E do RBAC 154 e compreendem.” Justificativa: compatibilizar com as Portarias DECEA 44/DGCEA/2012 e Interministerial 24/MD/SAC/2012, as quais estabelecem que a TAT ADR remunere os custos devidos pela utilização dos serviços, instalações, auxílios (incluindo ALS, PAPI e VASIS) e facilidades prestados a uma aeronave em sua operação de pouso e decolagem, destinando essas receitas ao Provedor dos Serviços de Navegação Aérea no aeródromo. A Portaria 306/GC5/2003, que trata de Tarifas Aeroportuárias, não estabelece a remuneração dos custos de utilização dos auxílios luminosos de aproximação. Na forma atual, é atribuído ao administrador do aeroporto o ônus decorrente da instalação e manutenção dos auxílios luminosos de aproximação, enquanto que as receitas provenientes da utilização dos mesmos são destinadas ao Provedor dos Serviços de Navegação Aérea.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final do parágrafo será alterada para refletir o aspecto abordado na contribuição.	
Itens alterados na minuta	
153.217(a)(1)	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 79		
Dados do colaborador		
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO		
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Sugerimos alterações no item Item 153.225, (c). 4, conforme a seguir: De: “evacuação do local da obra ou serviço de manutenção em situações de emergência ou a pedido do órgão de controle do tráfego aéreo;” Para: evacuação do local da obra ou serviço de manutenção em situações de emergência ou a pedido do Órgão do Serviço de Tráfego Aéreo; Justificativa: compatibilizar nomenclatura.		
Resposta da ANAC		
Sugestão aceita. Na redação final do regulamento utilizará a expressão “órgão ATS”.		
Itens alterados na minuta		
153.225(c)(4)		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 80	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.321 Distribuição dos mapas de grade	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alterações no item Item 153.321 (a). 1, conforme a seguir: De: “órgão de controle de tráfego aéreo do aeródromo, onde houver;” Para: "Órgão do Serviço de Tráfego Aéreo do aeródromo, onde houver;" Justificativa: compatibilizar nomenclatura.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. Na redação final do regulamento utilizará a expressão “órgão ATS”.	
Itens alterados na minuta	
153.321(a)(1)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 81	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alterações no item 153.37 (d), conforme a seguir: "Unificar o Treinamento geral com o Treinamento básico para a segurança operacional, em virtude do público alvo ser similar e o conteúdo pode ser facilmente unificado. Neste caso o Treinamento não deve ser inferior a 4 horas/aula.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Os treinamentos possuem aplicabilidade diferenciada de acordo com a classe do aeródromo.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 82	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos a seguinte alteração no item 153.37 (d) (2): Retirar a expressão "incluindo medidas disciplinares", em vista de contrariar a filosofia da segurança operacional. E ainda está em desacordo com o item 153.53 (b)(2)(viii) da Emenda nº 01 do RBAC 153.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O item indicado na contribuição não corresponde ao texto mencionado, e sim o item 153.37(e)(2)(ii). Entretanto, a contribuição não será aceita tendo em vista que o item 153.37(e)(2)(ii) especifica o texto que faz referência à inclusão de “medidas disciplinares” e objetiva garantir que no treinamento sejam repassadas as linhas de imputabilidade adotadas pelo operador do aeródromo em sua política de segurança operacional, conforme preconiza o requisito 153.53(b)(2)(ii). Neste sentido, devem estar explícitos os comportamentos aceitáveis e os inaceitáveis, a diferença entre erro e violação e as respectivas medidas adotadas pelo operador do aeródromo para cada caso. De modo que não há o entendimento de contrariedade ao item 153.53(b)(2)(viii).	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 83	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
TEXTO DA EMENDA Nº 01: (4) O treinamento para acesso e permanência na área de manobras, destinado a todos os profissionais que atuam na área de manobras, deve conter: Sugerimos a seguinte alteração no item 153.37 (e) (4): Havendo a equivalência e similaridade de conteúdos, considerar o Curso de Prevenção de Incursão em Pista da Infraero para atendimento dessa capacitação.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Caso o “Curso de Prevenção de Incursão em Pista da Infraero” aborde os conteúdos dispostos no item 153.37(e)(4) este curso será considerado como equivalente ao treinamento para acesso e permanência na área de manobras. Entende-se que não é necessário acrescentar o texto sugerido.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 84	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos alterações no item 153.37 (e) (7) conforme a seguir: Considerar, desde que haja similaridade ou equivalência de conteúdos, que sejam reconhecidos outros cursos ministrados por outras instituições, a exemplo da aprovação do PISOA da Infraero pela ANAC, que, através do Ofício nº 37/2014/GOPS/SIA-ANAC, onde o Curso Básico para Operações ministrado pela Infraero é o Curso de Formação de Fiscais de Pátios e Pistas.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Caso o “Curso de Formação de Fiscais de Pátio e Pistas” aborde os conteúdos dispostos no item 153.37(e)(7) este curso será considerado como equivalente ao treinamento básico para operações. Entende-se que não é necessário acrescentar o texto sugerido.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 85	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.131 Operações em baixa visibilidade	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sugerimos a seguinte alteração no item 153.131 (e): O conteúdo consta no Curso de Operações em Baixa Visibilidade, mas não como um treinamento; é ressaltado que o profissional deve utilizar apenas uma frequência de RTF para comunicação com o provedor de serviços de navegação aérea durante operação em baixa visibilidade.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A alteração sugerida está fora do contexto do item mencionado. A autora solicitou desconsiderar a contribuição.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 86		
Dados do colaborador		
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO		
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Não existem critérios ou requisitos para profissionais que atuam como instrutores nos cursos da referida seção. Consideramos importante inserir critérios, tais como experiência na área de operações de aeródromos, processo de seleção por parte da organização, e formação didático-pedagógica.		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. Não faz parte da filosofia do RBAC 153 estabelecer requisitos relacionados aos instrutores para treinamentos que estão sob responsabilidade do operador de aeródromo. Cabe ao operador garantir a qualidade e efetividade dos treinamentos dispostos no item 153.37.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 87	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Redação atual: “Quando o pavimento apresentar ranhuras transversais (grooving) que não abrangem toda a largura da pista, a medição da profundidade da macrotextura deve ser realizada logo após o término das ranhuras transversais.” Sugerimos a exclusão do item. Justificativa: Sabe-se que a solução de grooving é implementada em áreas (extensões transversais) onde há movimento efetivo de aeronaves. Nesse contexto, o item referenciado estabelece que deverá ser realizado o ensaio de macrotextura logo após o grooving, ou seja, em áreas que não se espera efetiva operação de aeronaves, e conseqüentemente, não fornecerão informações representativas que possam caracterizar ou permitir a avaliação da efetiva eficiência das condições da drenagem superficial da pista. As pistas que possuem as ranhuras transversais costumam ter a superfície do pavimento (capa) dimensionada com massa asfáltica de textura mais fechada para receber este tipo de tratamento superficial, característica esta que visa garantir a forma das ranhuras e prevenir o seu esborcinamento. Destaca-se, por fim, que não se observa contaminação de borracha nessas áreas laterais às ranhuras transversais, já que não há movimentação representativa de aeronaves.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. O parágrafo será excluído.	
Itens alterados na minuta	
153.205(h)(5)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 88	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Item - 153.205(h)(5) Redação atual: “Quando o pavimento apresentar ranhuras transversais (grooving) que não abrangem toda a largura da pista, a medição da profundidade da macrotextura deve ser realizada logo após o término das ranhuras transversais.” Sugerimos a exclusão do item. Justificativa: Sabe-se que a solução de grooving é implementada em áreas (extensões transversais) onde há movimento efetivo de aeronaves. Nesse contexto, o item referenciado estabelece que deverá ser realizado o ensaio de macrotextura logo após o grooving, ou seja, em áreas que não se espera efetiva operação de aeronaves, e consequentemente, não fornecerão informações representativas que possam caracterizar ou permitir a avaliação da efetiva eficiência das condições da drenagem superficial da pista. As pistas que possuem as ranhuras transversais costumam ter a superfície do pavimento (capa) dimensionada com massa asfáltica de textura mais fechada para receber este tipo de tratamento superficial, característica esta que visa garantir a forma das ranhuras e prevenir o seu esborcinamento. Destaca-se, por fim, que não se observa contaminação de borracha nessas áreas laterais às ranhuras transversais, já que não há movimentação representativa de aeronaves.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. O parágrafo será excluído.	
Itens alterados na minuta	
153.205(h)(5)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 89	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Item - 153.205(h)(9) Redação atual: “Para pavimentos com camada porosa de atrito, quando a classificação de algum dos terços da pista de pouso e decolagem deixar de ser muito aberta, o operador de aeródromo deve solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que a camada porosa de atrito não está disponível.” Sugerimos a exclusão do item. Justificativa: A camada porosa de atrito (CPA) tem como função precípua otimizar as condições de atrito e mitigar hidroplanagem por possuir características que incrementam as condições de aderência pneu-pavimento. Entende-se que uma eventual avaliação de macrotextura em trechos com valores médios inferiores a 1,2 mm, não torna a CPA indisponível, seja no próprio trecho ou na pista inteira. Complementarmente destacamos que a emissão de NOTAM, com base em um parâmetro que entendemos não ser capaz de representar a realidade da pista, informando que a Camada Porosa de Atrito não está disponível, poderá trazer impactos significativos à operacionalidade dos aeroportos, podendo até mesmo inviabilizar a operação daqueles com pistas curtas, gerando prováveis transtornos à indústria da aviação civil e aos usuários.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O principal benefício da construção de uma Camada Porosa de Atrito (CPA) consiste na melhoria da performance de drenagem do pavimento, ou seja, na facilidade com a qual a água escoar pelas ranhuras do pavimento, o que reduz significativamente o risco de hidroplanagem. Em situações de hidroplanagem o efeito do coeficiente de atrito da pista sobre o fenômeno é mínimo, uma vez que a hidroplanagem é resultado de pressões decorrentes do acúmulo de água sobre o pneu das aeronaves. Assim, o fenômeno hidroplanagem tem pouca relação com o coeficiente de atrito do pavimento, o que afasta a argumentação apresentada pelo requerente. No que tange à emissão de NOTAM em função de CPA indisponível entendemos que os transtornos apontados pelo requerente só farão sentido para as operações em aeródromos com CPA onde os operadores optaram por solicitar “créditos” em função da performance das aeronaves nesse tipo de tratamento superficial, o que, a nosso ver, faz todo o sentido,	

considerando que, uma vez não disponível a CPA, as operações por ela autorizadas ficam restritas.

Itens alterados na minuta
-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 90	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Item - 153.205(i)(4) Redação atual: “Para pavimentos com ranhuras transversais (grooving), quando o acúmulo de borracha comprometer as condições de drenabilidade da pista, o operador de aeródromo deve solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que o grooving não está disponível.” Sugerimos a exclusão do item. Justificativa: Verificamos que não foi definida pelo Regulador metodologia e parâmetros para avaliação das condições de drenabilidade da pista, bem como critérios objetivos que venham caracterizar quando do eventual comprometimento das condições de drenabilidade da pista com grooving. Não obstante o supracitado, na hipótese da definição de um critério objetivo para avaliação do desempenho das condições de drenabilidade do grooving, a eventual circunstância de comprometimento parcial de um trecho específico, não torna o grooving indisponível nos demais trechos da pista onde se tem essa solução implantada. Complementarmente, destacamos que a emissão de NOTAM, informando que o grooving não está disponível, poderá trazer impactos significativos à operacionalidade dos aeroportos, podendo até mesmo inviabilizar as operações, gerando prováveis transtornos à indústria da aviação civil e aos usuários.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O fato da não existência de metodologia e parâmetros para a avaliação das condições de drenabilidade de pista com <i>grooving</i> não afasta a possibilidade de o operador de aeródromo estabelecer, dentro de seu Sistema de Gerenciamento de Pavimento previsto em 153.203(c), parâmetros para avaliação das condições operacionais do <i>grooving</i> . Todavia, a ANAC poderá editar, posteriormente, Instruções Suplementares que poderão auxiliar os Operadores de Aeródromos na definição de parâmetros para o Gerenciamento de Pavimentos, incluindo o <i>grooving</i> .	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 91	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.35 Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.35 (b)(1) (b)(2) Veja-se que os itens (b)(1) e (b)(2) fazem remissão ao nível de escolaridade e período de experiência descritos no Apêndice A da proposta da ANAC. Para cada classe de aeroportos a ANAC propõe determinado nível de escolaridade e período de experiência. Por exemplo, para os gestores de SGSO, Classes III e IV, o RBAC nº 153 exige nível superior (em qualquer área) e experiência de 1 (um) ano como gestor de risco ou 1 (um) ano como responsável pelas áreas definidas no item 153.15(a). Nesse ponto, a Infraero entende que um gestor de SGSO com apenas 1 (um) ano de experiência e curso superior em áreas que não possuem vínculo nenhum com as operações aéreas terá dificuldades em exercer plenamente as atividades de gerenciamento de risco, principalmente na elaboração de recomendações de segurança operacional para as demais áreas do aeroporto. Portanto, sugere-se a alteração da qualificação dos gestores de SGSO e aumento do tempo de experiência nas atividades de gerenciamento de risco ou nas áreas definidas nos itens 153.35 (b)(1) e (b)(2) Apêndice A, nos seguintes termos: Aeroportos Classes III e IV Responsável pelo Gerenciamento da Segurança Operacional - Nível superior com experiência mínima comprovada de 3 (três) anos nas atividades operacionais definidas no item 153.15(a) ou nível médio com experiência mínima comprovada de 05 (cinco) anos nas atividades específicas de segurança operacional e gerenciamento de risco. Entende-se que o maior benefício com a mudança ora sugerida será a priorização da experiência nas atividades aeroportuárias, o que irá também auxiliar na substituição dos titulares por motivos de férias e afastamentos, mediante a manutenção do mesmo perfil de profissional e continuidade dos trabalhos já desenvolvidos. Vale destacar que o incremento de qualificação dos responsáveis de que tratam os itens 153.15 (a) (1) (2) (3) (4) (5) é medida que eleva o nível de segurança operacional do transporte aéreo, no qual os aeródromos se inserem como componente essencial. E essa preocupação com uma maior segurança operacional, nos termos da Justificativa à Proposta de Edição da Emenda nº 01 ao RBAC nº 153, foi uma das principais motivações para essa Agência Reguladora promover a presente revisão do RBAC em questão. Sendo assim, o acolhimento da presente proposta da Infraero é medida que favorece o incremento da	

segurança operacional dos aeródromos, favorecendo uma maior confiabilidade das normas da aviação civil brasileira.

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

Os requisitos dispostos no item 153.35(b)(1)(2) são requisitos mínimos. Fica a critério do operador de aeródromo estabelecer requisitos para contratação de pessoal que sejam superiores aos dispostos no RBAC 153, desde que sejam atendidos os mínimos.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 92	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.37 (e) (2) (ii) Sobre o assunto, a Infraero entende ser necessária a exclusão da expressão “incluindo medidas disciplinares”, tendo em vista contrariar a filosofia da segurança operacional, na medida em que a premissa básica da segurança operacional é a não punição, de forma a elevar o nível de comprometimento com a segurança operacional. O profissional que trabalha na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional, ao adotar comportamento em desacordo com alguma regra, não é punido por violação de regra de segurança operacional, mas sim por violação de regra de operação. Ademais, tal exigência está em desacordo com o item 153.53 (b) (2) (viii) da Emenda nº 01 do RBAC 153, que deixa claro que a política de segurança operacional deve encorajar os colaboradores e demais usuários a relatar situações que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando a preservação das fontes e a não punição, exceto nos casos que envolvam negligência ou violação intencional. 153.53 Política e objetivos de segurança operacional (b) A política de segurança operacional deve conter: (2) declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional, responsabilizando-se por: (viii) encorajar os colaboradores e demais usuários a relatar situações que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando a preservação das fontes e a não punição dos autores dos relatos, exceto nos casos que envolvam negligência ou violação intencional;	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A contribuição não será aceita tendo em vista que o item 153.37(e)(2)(ii) ao citar “medidas disciplinares” objetiva garantir que no treinamento sejam repassadas as linhas de imputabilidade adotadas pelo operador do aeródromo em sua política de segurança operacional, conforme preconiza o requisito 153.53(b)(2)(ii). Neste sentido, devem estar explícitos os comportamentos aceitáveis e os inaceitáveis, a diferença entre erro e violação e as respectivas medidas adotadas pelo operador do aeródromo para cada caso. De modo que não há o entendimento de contrariedade ao item 153.53(b)(2)(viii).	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 93	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.39 Documentação	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.39 (a) (2) A Seção 153.39 (a) (2) trata do envio à ANAC dos documentos exigidos no RBAC nº 153, estatuinto a obrigação de o operador do aeródromo, ao enviar documentos àquela Agência Reguladora, encaminhar arquivo eletrônico “que permita a extração do texto”. 153.39 Documentação (a) O operador de aeródromo deve manter sob sua posse, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação exigida neste Regulamento e demais documentos recebidos ou enviados à Agência. (2) Os documentos exigidos neste regulamento, quando enviados à ANAC, devem ser acompanhados de arquivo eletrônico que permita a extração do texto. Sobre o assunto, a Infraero entende necessária a exclusão do item, em virtude da proteção do conhecimento de cada regulado e da confiabilidade das informações enviadas à Agência. A esse respeito, a Infraero, mediante o Parecer nº 174/DJCN/2013, de 12 de março de 2013 (anexo), já se manifestou no sentido de que os Manuais de Operação do Aeródromo – MOPS e de Gerenciamento de Segurança Operacional – MGSO são acobertados pela proteção jurídica oferecida à propriedade intelectual, não cabendo sequer a incidência de Lei de Acesso à Informação, conforme o art. 22 dessa própria Lei, que assim dispõe: Art. 22. O disposto nesta Lei não exclui as demais hipóteses legais de sigilo e de segredo de justiça nem as hipóteses de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pelo Estado ou por pessoa física ou entidade privada que tenha qualquer vínculo com o poder público. Destaca-se que o caráter sigiloso de tais documentos já foi reconhecido por essa própria Agência, conforme demonstrado abaixo pela resposta da ANAC enviada pela Infraero, por ocasião de pedido de acesso a Manual de Operações de um aeroporto que não pertence à rede Infraero, no qual foi apresentada a seguinte: Prezados(a) Senhor(a), Seu pedido de acesso à informação foi analisado e teve resposta na data de 06/03/2013, cujo teor segue transcrito abaixo. Dados do pedido Protocolo: 00086.000064/2013-31 Solicitante: Eliane Cristina Arnaldo Pessoa Prazo de Atendimento: 06/03/2013 23:59:59 Tipo de resposta: Correspondência eletrônica (e-mail) Descrição da solicitação: Solicito o Manual de Operações do Aeródromo - MOPS do Aeroporto de Porto Seguro. Resposta Prezados Senhores, Em referência à demanda apresentada, informamos que entendemos que as informações e conteúdo solicitados não são passíveis de acesso por enquadrar-se no Art. 22 da Lei nº 12.527, de 18/11/2011 a qual dispõe: Art. 22. O	

disposto nesta Lei não exclui as demais hipóteses legais de sigilo e de segredo de justiça nem as hipóteses de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pelo Estado ou por pessoa física ou entidade privada que tenha qualquer vínculo com o poder público. Ou seja, as informações e o conte

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

O requisito de que “os documentos exigidos neste regulamento, quando enviados à ANAC, devem ser acompanhados de arquivo eletrônico que permita a extração do texto” visa tão somente tornar mais eficiente o trabalho da Agência no processamento das informações recebidas. As alegações de que tal prática poderia comprometer a proteção do conhecimento de cada regulado e a confiabilidade das informações enviadas à Agência são infundadas.

Independentemente do formato, as informações recebidas pela ANAC são sujeitas à Lei de Acesso à Informação e às demais hipóteses legais de sigilo e de segredo de justiça ou segredo industrial.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 94	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.53 Política e objetivos de segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.53 (f) (4) (v) (j) Sobre o assunto, a Infraero entende que se deve excluir tal item, uma vez que o auditado não tem prerrogativa para validar o relatório de auditoria, sendo tal prerrogativa inerente à própria equipe de auditoria. Entende-se que não se pode subordinar a auditoria à concordância do próprio auditado. Caso assim fosse possível, na hipótese de o auditado não concordar com o resultado da auditoria, poderia não validá-lo? Em outras palavras, por construção lógica, não é prerrogativa do operador do aeródromo validar o relatório de auditoria, uma vez que este é emitido pelo Auditor Líder da equipe, que deve ser revestido de caráter de independência. A redação constante da proposta em análise permite ao aeródromo aceitar ou não os apontamentos de auditoria, o que elimina a função da atividade. Alternativamente, sugere-se alterar a expressão “validar” por “realizar análise crítica dos relatórios finais de auditorias internas de segurança operacional”.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.53(f)(4)(v)(J)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 95	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.309 Ambulâncias	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.309 Entende-se necessária a exclusão da obrigação imputada ao operador na mencionada seção, uma vez que o cuidado com a saúde dos cidadãos constitui competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e não das pessoas jurídicas de direito privado, como via de regra o são os operadores de aeródromos. De fato, veja-se o que dispõem o art. 23, II, e o art. 196 da Constituição da República, verbis: Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (...) II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência; Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação. Ante a competência constitucional atribuída à União, aos Estados, aos Municípios e ao Distrito Federal, não pode a União, por meio da ANAC, atribuir aos administradores de aeroportos, constituídos sob o regime jurídico de direito privado, a obrigação originalmente atribuída ao Estado. Nesse sentido já se manifestaram alguns tribunais pátrios, ao apreciarem obrigação análoga à que pretende a ANAC, conforme se extrai dos Acórdãos do Tribunal de Justiça dos estados do Rio de Janeiro e do Amazonas, litteris: (...) Ora, mesmo estando diante do princípio da solidariedade, pelo qual seria justo um atendimento emergencial, a Lei n. 5.600/2007 ultrapassa as bordas de tal princípio ao exige um verdadeiro atendimento pré-hospitalar dos shopping centers, o que acaba por violar o dever constitucional do poder público quanto ao atendimento à saúde, e empurrando para o setor privado tal obrigação. Violação dos artigos 170, parágrafo único, 196 e 199, caput, da Constituição Federal, uma vez que há violação ao dever do Estado de prestar assistência à saúde, do princípio da iniciativa privada, e da razoabilidade. (Arguição de Inconstitucionalidade nº 0056966-32.2010.8.19.0000. Órgão Especial do TJRJ. Des. Nilza Bitar, julgado em 18.04.2011) MANDADO DE SEGURANÇA PREVENTIVO. SHOPPING CENTERS. EXIGÊNCIA DE POSTO DE SAÚDE PARA ATENDIMENTO PRÉ-HOSPITALAR. CONTROLE DIFUSO. INCONSTITUCIONALIDADE RECONHECIDA PELO ÓRGÃO ESPECIAL. EFEITOS. 1. Trata-se de mandado de segurança preventivo, onde a sentença proibiu a prática de atos de poder de polícia embasados na Lei Municipal nº 2.682/98 e Lei Municipal Complementar 92/98, que dispõem sobre a disposição de serviços	

de saúde por parte de shopping centers em favor de seus frequentadores, com a declaração, incidenter tantum, de inconstitucionalidade dos principais artigos dessas leis; 2. Havendo mais de uma autoridade, a intimação de qualquer uma delas, sobretudo havendo liminar, implica na ciência do impetrado, cuja manifestação nos autos exercendo a defesa do ato impugnado torna a intimação da outra autoridade prescindível,

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

A seção é necessária. A obrigação de implantar um posto médico no aeródromo foi retirada, por se entender que não é assunto tratado no âmbito da aviação civil. No entanto, a exclusão completa de requisitos relacionados a serviço médico de remoção deixaria passageiros de diversos aeroportos completamente descobertos. Verificou-se que em muitos municípios, onde os aeródromos estão afastados dos centros urbanos, o acionamento de serviços médicos de emergência da rede médico-hospitalar nem sempre se mostra eficiente, por computar tempos de chegada ao sítio aeroportuário superiores a 10 minutos. Enquanto não houver uma legislação específica para aeroportos no âmbito do Ministério da Saúde, a existência destes requisitos faz-se necessária.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 96	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.51 Generalidades	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.51 (d) A proposta de emenda ao RBAC nº 153 foi acompanhada de justificativa da ANAC que, no tocante às regras de aplicabilidade do regulamento, afirmou que quanto aos aeroportos de pequeno porte que não operam voos regulares, como é o caso dos aeroportos da Classe I-A, seriam estabelecidas as responsabilidades e regras de desempenho mínimo, sem a exigência de documentação. Sobre o assunto, resta claro que ao deixar de exigir a documentação completa dos aeródromos de Classe I-A é razoável que se exija a declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional conforme modelo definido pela Agência, como consta da seção 153.51 (d). No entanto, para os aeródromos das demais classes, em que é exigida a implantação e documentação relativa ao SGSO, não é necessária a exigência do contida na Seção 153.51 (d) e registrada no Apêndice A do regulamento, porquanto a própria implantação e produção de toda a documentação exigida pela ANAC já permite o rastro e auditoria das responsabilidades assumidas pelo operador do aeródromo.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. O texto do Apêndice A - Subparte C - 153.51(d) será adequado conforme a contribuição.	
Itens alterados na minuta	
Apêndice A - Subparte C - 153.51(d)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 97	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.225 (a) (1) Verifica-se que a exigência da ANAC limita-se à impor que o planejamento da obra ou serviço de manutenção contemple o gerenciamento de risco, sem detalhar os aspectos ou definições mínimas que o gerenciamento de riscos exigido deve abranger. Tal fato permite determinado grau de subjetividade na avaliação dos documentos submetidos à aprovação da ANAC, que pode variar conforme critérios pessoais de cada técnico da agência, responsável pela avaliação dos PESO relativos a diferentes tipos de obra, o que certamente deve ser evitado em uma regulação eficiente. Nesse sentido, a Infraero propõe que sejam definidos requisitos mínimos de gerenciamento de riscos a serem empregados no planejamento da obra ou serviço ou, ainda, que haja um mapeamento dos riscos que devem ser usualmente tratados nos diferentes tipos de obra, as quais podem ser classificadas de acordo com as intervenções mais usuais em terminais, pistas e outras edificações existentes nos sítios aeroportuários. Outra possibilidade ainda é mapear os riscos inerentes a intervenções no lado terra e no lado ar do aeródromo, especificando-se que tratamento mínimo deve ser adotado para cada tipo de intervenção. Ainda sobre a seção 153.225 (a) (1), destaca-se que os operadores de aeródromo devem informar restrições de uso dos aeródromos públicos por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos e condicionantes da infraestrutura aeroportuária disponível à indústria, bem como garantir que obras e serviços sejam planejados e executados de forma a preservar a segurança operacional dos aeródromos, com base em boas práticas de gestão mediadas pela ANAC e prazos normativos de publicação de informações aeronáuticas definidos pelo Comando da Aeronáutica. Outro aspecto importante versa sobre a necessidade de concessão de prazo para que a indústria possa se programar em termos de ajustes na malha aérea, com solicitações de inclusão, alteração e cancelamento de voos, bem como remanejamento de reservas para adequações às restrições operacionais. Portanto, a área técnica da Infraero sugere a seguinte redação para a seção 153.225 (a): (1) O planejamento da obra ou serviço de manutenção deve estar apoiado em Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO-OS). (2) O operador de aeródromo deve publicar seu planejamento de obras e serviços em pistas de pousos e decolagens e de taxiamento junto à Indústria (ANAC, Empresas Aéreas e CGNA), conforme os seguintes prazos de antecedência em relação à interdição: (a) 30 dias, se a interdição dos recursos não afetar pousos e decolagens do transporte aéreo regular; (b) 60 dias,	

se a interdição dos recursos afetar pousos e decolagens do transporte aéreo regular ou a capacidade de pista. (3) Durante a tramitação, a Indústria tem a oportunidade de identificar e registrar concordância ou discordância visando mitigar os efeitos sobre as reservas. Caso não hajam registros, considerar-se-á aval tácito. (4) A publicação e tramitação de o

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

O parágrafo 153.225(a) estabelece o desempenho requerido: manter o nível de segurança das operações aéreas e aeroportuárias quando houver obra o serviço de manutenção na área operacional do aeródromo. O instrumento formal para documentar o planejamento das ações necessárias que manterão o desempenho requerido pela ANAC é o PESO.

Quanto à forma do PESO para obras ou serviços de manutenção, está definido que deve-se seguir os aspectos de gerenciamento de risco que encontram-se na seção 153.55 – Gerenciamento dos riscos à segurança operacional.

Com relação ao mapeamento dos riscos que devem ser usualmente tratados em obras ou serviços de manutenção e uma maneira específica de abordar a segurança operacional nestes casos são objetos de estudo da ANAC para a elaboração de Instrução Suplementar que apoiará os requisitos constantes na seção 153.227. Contudo, enquanto a ANAC não edita a referida IS, o operador de aeródromo tem a liberdade e direito de discutir com a área técnica a melhor forma de abordar o problema.

Quanto aos prazos, a ausência de referência exata quanto ao tempo de antecedência pode gerar, inicialmente, um desconforto ao regulado, porém acredita-se que desta forma haverá ganho para o sistema uma vez que para se estabelecer prazo, este seria fixado para os casos mais complexos que requerem maior atenção, e eventualmente esclarecimentos, por parte da ANAC, prejudicando os casos mais simples. Desta forma, a administração do tempo anterior ao início do serviço deve ficar a cargo do operador de aeródromo.

Desta maneira, fica a cargo do regulado administrar o impacto em seus processos, uma vez que empresas aéreas podem acordar com o operador do aeródromo uma antecedência específica de alguma obra dadas as características do aeródromo ou o período do ano.

Acredita-se que desta forma a ANAC reconhece a maturidade dos operadores brasileiros, sinalizando para uma maior independência dos regulados em seus processos e garante que os regulados que produzem documentos de melhor qualidade possam trabalhar com prazos diminuídos.

De toda sorte, a ANAC avaliará a viabilidade de se estabelecer prazo concreto em Instrução Suplementar caso observe dificuldade na condução dos processos administrativos.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 98	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.225 (c) (6) Sobre o assunto, a área técnica da Infraero entende que deve ser esclarecido na emenda nº 01 do RBAC 153 quais são os setores e/ou organizações que compõem a comunidade aeroportuária, para a correta aplicação do regulamento na forma proposta.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A definição de comunidade aeroportuária é bem ampla, pois abrange toda pessoa ou organização que opere ou trabalhe no aeroporto. Sendo assim, a definição de quais setores e/ou organizações que deverão receber a comunicação exigida no RBAC dependerá do nível de envolvimento e impacto da obra ou serviço de manutenção para aquele setor ou organização, de acordo com o tipo de obra, e localização, entre outros fatores. Ainda, a definição de setores e ou organizações que compõe a comunidade aeroportuária, para fins de aplicação do requisito, pode restringir sobremaneira a complexidade e abrangência dos elementos e organizações que compõe a comunidade aeroportuária. Assim, frente ao caso concreto caberá ao operador definir os setores e organizações que deverão ser contempladas na aplicabilidade do requisito.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 99	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.229 (d) A emenda proposta não informa, no item 153.227 (b) ou qualquer outro, o prazo de antecedência para o envio dos documentos exigidos. Diante de tal fato, nota-se que é interessante que o prazo mínimo para envio de AISO/PESO seja informado, bem como seja esclarecido se esses documentos passarão por processo de aprovação a cargo da agência. Outra dúvida suscitada pela área técnica da Infraero refere-se aos prazos para envio do AISO/PESO e do IOS, se devem ser encaminhados em prazos diferenciados ou de forma simultânea. Releva-se que tais dúvidas podem ser esclarecidas pela própria agência, nesse momento oportuno de submissão da proposta de alteração normativa à audiência pública.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O prazo mínimo estabelecido pela proposta de emenda do RBAC 153 é que a documentação AISO/PESO seja enviada à ANAC antes do início da obra ou serviço de manutenção. A ausência de referência exata quanto ao tempo de antecedência pode gerar, inicialmente, um desconforto ao regulado, porém acredita-se que desta forma haverá ganho para o sistema uma vez que para se estabelecer prazo, este seria fixado para os casos mais complexos que requerem maior atenção, e eventualmente esclarecimentos, por parte da ANAC, prejudicando os casos mais simples. Desta forma, a administração do tempo anterior ao início do serviço deve ficar a cargo do operador de aeródromo. Quanto ao processamento da documentação, a ANAC fará a verificação de seu conteúdo, conforme Manual de Procedimentos interno, o que não implicará em sua aprovação. Contudo, a documentação AISO/PESO se vinculará à aceitação do IOS, respeitando o comando do parágrafo 153.229(d) e também será considerado o impacto na operação do sistema e suas respectivas medidas colocadas. Quanto à maneira de envio à ANAC (se AISO/PESO com antecedência ou em conjunto com o IOS), fica a cargo do regulado administrar o impacto em seus processos, uma vez que empresas aéreas podem acordar com o operador do aeródromo uma antecedência específica do deferimento do IOS dadas as características do aeródromo ou o período do ano.	

Acredita-se que desta forma a ANAC reconhece a maturidade dos operadores brasileiros, sinalizando para uma maior independência dos regulados em seus processos e garante que os regulados que produzem documentos de melhor qualidade possam trabalhar com prazos diminuídos.

De toda sorte, a ANAC avaliará a viabilidade de se estabelecer prazo concreto em Instrução Suplementar caso observe dificuldade na condução dos processos administrativos.

Itens alterados na minuta
-

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 100		
Dados do colaborador		
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO		
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Seção 153.229 (g) O dispositivo não estabelece prazo para o protocolo do IOS na ANAC, determinando apenas que isso ocorra “com antecedência suficiente”, gerando insegurança jurídica na aplicação do regulamento proposto pela agência. Dessa forma, a Infraero entende e requer que seja definido no regulamento ou esclarecido em sede de audiência pública o prazo mínimo de antecedência para o envio do documento. Outra questão que a Infraero solicita esclarecimento em relação ao dispositivo diz respeito aos serviços de manutenção em que os procedimentos (PESO) estão descritos nos Programas de Manutenção do Aeroporto, fazendo surgir a dúvida se mesmo nesta hipótese há exigência de envio de IOS à ANAC, sendo certo que o regulamento não faz qualquer ressalva sobre o assunto, o que no entendimento desta empresa pública seria necessário.		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. O prazo estabelecido pela proposta de emenda do RBAC 153 é que a documentação do IOS seja protocolada na ANAC antes do início da obra ou serviço de manutenção. A ausência de referência exata quanto ao tempo de antecedência pode gerar, inicialmente, um desconforto ao regulado, porém acredita-se que desta forma haverá ganho para o sistema uma vez que para se estabelecer prazo, este seria fixado para os casos mais complexos que requerem maior atenção, e eventualmente esclarecimentos, por parte da ANAC, prejudicando os casos mais simples. Desta forma, a administração do tempo anterior ao início do serviço deve ficar a cargo do operador de aeródromo. Acredita-se que desta forma a ANAC reconhece a maturidade dos operadores brasileiros, sinalizando para uma maior independência dos regulados em seus processos e garante que os regulados que produzem documentos de melhor qualidade possam trabalhar com prazos diminuídos. De toda sorte, a ANAC avaliará a viabilidade de se estabelecer prazo concreto em Instrução Suplementar caso observe dificuldade na condução dos processos administrativos.		

Quanto aos serviços de manutenção periódicos, a proposta do RBAC 153 no item 153.229(a) é clara e não distingue os tipos de serviço que estariam isentos de envio à ANAC. O que condiciona este envio é o impacto no sistema de aviação civil.

Itens alterados na minuta
-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 101	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.229 (k) Considerando o disposto na seção 139.425 (d) do RBAC 139, que versa sobre o Relatório Técnico de Intervenção Imediata a ser elaborado e enviado à ANAC em caráter excepcional, quando houver risco para a segurança das operações e em emergência, observa-se que o operador de aeródromo deverá enviar à ANAC dois formulários distintos com informações semelhantes. A produção de dois documentos distintos com informações semelhantes para situação similar fere o princípio da eficiência da administração pública, aplicado a ANAC e a Infraero, conforme preconiza o art. 37 da Constituição da República. Dessa forma, a Infraero propõe a exclusão do dispositivo ou a revogação da seção 139.425 (d) do RBAC 139.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A proposta de emenda do RBAC 139, submetido à audiência pública, já prevê a exclusão da seção 139.425.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 102	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.227 Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.227 (b) Na redação vigente do RBAC 153, consta a definição do PESO-OS na seção 153.1 (53), a qual alterada na nova versão proposta do regulamento, adotando-se apenas a definição de PESO. No entanto, o conceito e a exigência do PESO-OS permanecem na seção 139.425 (a), do RBAC 139, gerando duplicidade de exigência de PESO e PESO-OS em caso de obra ou serviço de manutenção. Caso a emenda nº 01 do RBAC 153 seja publicada da forma proposta, o operador de aeródromo deverá enviar para ANAC, antes da realização de cada obra ou serviço de manutenção preconizada na seção 153.227 (b), quatro documentos distintos para atender a finalidades semelhantes, quais sejam: 1 – AISO, conforme 153.227 (b); 2 – PESO, conforme 153.227 (b); 3 – IOS, conforme 153.229 (a) (b) (d) ; 4 – PESO-OS, conforme 1369.425 (a).	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A proposta de emenda do RBAC 139, submetido à audiência pública, já prevê a exclusão da seção 139.425.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 103	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.227 Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.227 (b) Na redação vigente do RBAC 153, consta a definição do PESO-OS na seção 153.1 (53), a qual alterada na nova versão proposta do regulamento, adotando-se apenas a definição de PESO. No entanto, o conceito e a exigência do PESO-OS permanecem na seção 139.425 (a), do RBAC 139, gerando duplicidade de exigência de PESO e PESO-OS em caso de obra ou serviço de manutenção. Caso a emenda nº 01 do RBAC 153 seja publicada da forma proposta, o operador de aeródromo deverá enviar para ANAC, antes da realização de cada obra ou serviço de manutenção preconizada na seção 153.227 (b), quatro documentos distintos para atender a finalidades semelhantes, quais sejam: 1 – AISO, conforme 153.227 (b); 2 – PESO, conforme 153.227 (b); 3 – IOS, conforme 153.229 (a) (b) (d) ; 4 – PESO-OS, conforme 1369.425 (a).	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A proposta de emenda do RBAC 139, submetido à audiência pública, já prevê a exclusão da seção 139.425.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 104	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.57 Garantia da segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.57 (h) Sobre o assunto, a Infraero registra seu entendimento de que não há sentido utilizar-se de profissional sem conhecimento técnico da área ou do processo de auditoria para realização desta atividade. Se de tal modo for permitido, a auditoria não terá a função de proporcionar a melhoria contínua do sistema, identificando os descumprimentos ou potenciais descumprimentos normativos e as oportunidades de melhoria da segurança operacional. A retirada dos requisitos para atuar como auditor retira o sentido da realização da auditoria e traz prejuízos ao Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, permitindo que a auditoria seja realizada por qualquer pessoa, independente do seu conhecimento. Sugere-se o retorno deste item na Emenda 01 com o seguinte texto: “O operador do aeródromo deve utilizar auditores com conhecimento comprovado quanto a técnicas de auditoria e, preferencialmente, com experiência na área de Segurança Operacional”.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O requisito disposto no parágrafo 153.57(h) da Emenda 00 está contida no parágrafo 153.57(j) da proposta de Emenda 01. Para evitar redundância, optou-se pela exclusão do primeiro.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 105	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.113 Acesso e permanência na área de manobras	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
O mencionado dispositivo assim estabelece: (b) O operador de aeródromo deve permitir o tráfego e a permanência na área de manobras somente de pessoas que atendam aos requisitos de qualificação e treinamento estabelecidos, respectivamente, nos parágrafos 153.35 e 153.37 deste Regulamento e demais normas vigentes. A Infraero sugere a inclusão de redação nova como seção 153.113 (b) (2), visando permitir o acesso de pessoas e veículos na área de manobras (faixa de pista) durante a execução dos Programas de Manutenção, conforme SUBPARTE E do RBAC 153 e inspeções periódicas estabelecidas na SUBPARTE D do RBAC 153. A proposta objetiva a diminuição dos impactos operacionais sofridos pelas companhias aéreas diante da execução dos serviços de manutenção. Hoje ocorre que, diante de tais serviços, muitas vezes é necessária a interdição de pistas por períodos determinados ou, em aeroportos que não operam H24, a realização é efetuada em horários distintos do funcionamento do aeroporto. Assim, a proposta visa que os serviços sejam realizados concomitantemente com a operação do aeródromo, com garantia da segurança operacional, conforme limitações constantes na própria contribuição: 1 - São identificadas ao longo das pistas a Zona I, Zona II e Zona III (Figura 1, em anexo): 1.1 - Zona I - estende-se da borda da pista até: a) 21m para pistas de código 1; b) 23m para pistas de códigos nºs 2, 3 e 4. 1.1.1 - Na Zona I, obras e serviços somente podem ser executados em um dos lados de cada vez. A área do obstáculo não deve exceder 9m², mas valas estreitas, com até 28m², podem, excepcionalmente, ser admitidas. Qualquer obstáculo deve ter a altura limitada para garantir segurança às hélices de aeronaves que ali operam e em hipótese alguma pode ter altura superior a 1m acima da superfície. NOTA: Todo monte de terra ou entulho que possa causar dano à aeronave ou seus motores deve ser removido. Valas e outras escavações devem ser preenchidas e compactadas tanto quanto possível. 1.1.2 - Nenhum veículo ou equipamento pode operar na Zona I, quando a pista estiver em uso. 1.1.3 - Uma aeronave parada na Zona I requer, automaticamente, a interdição da pista. 1.2 - Zona II - estende-se do limite da Zona I até o limite da faixa preparada ou de segurança, conforme a classificação da pista. 1.2.1 - Na Zona II, as restrições aplicáveis serão quanto ao código de referência 3 e 4, categoria “C” e as condições meteorológicas do momento. 1.2.2 - Na Zona II, com a pista seca e componente de “vento cruzado” de até 15 nós para pistas de código nº 4, e de até 10 nós para as de código nº 2 ou nº 3, são permitidos: a) área de construção sem restrições, com o comprimento da	

escavação ou materiais dispostos paralelamente à pista e mantidos ao mínimo. A altura do material de escavação pode atingir até 2m acima da superfície; b) qualquer equipamento de construção móvel e que esteja dentro dos limites normais de altura estabelecidos; c) em condições de voo visual, a pista

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

O assunto em questão está sendo tratado, nos moldes sugeridos, em uma Instrução Suplementar referente ao RBAC 153, de acordo com o DOC 9137 da ICAO.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 106	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.125 (a) A Infraero sugere que seja permitida a utilização de Dispositivo Eletrônico Portátil (PED) durante o procedimento de abastecimento ou transferência de combustível, a uma distância de 03 (três) metros do ponto de abastecimento. No caso das operações de reabastecimento de aeronaves, entende-se que, apesar de ainda não existir regra em vigor acerca do uso de telefones celulares em áreas próximas a aeronave, devem ser observadas restrições por medida preventiva. Como referência, entende-se razoável adotar a distância de 03 (três) metros dos equipamentos de abastecimento, conforme preconiza o manual da IATA (IATA Airport Handling Manual – AHM / 2005 – AHM 630, item 13.3.2).	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O assunto está em estudo pela ANAC, que poderá futuramente emitir Instrução Suplementar para detalhar procedimentos detalhados para abastecimento e transferência do combustível da aeronave.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 107	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.125 (h) Nota-se que a obrigação imposta apresenta a necessidade de realização de obras nas instalações aeroportuárias, o que demanda altos investimentos, além da necessidade de concessão de prazo razoável para que a adequação às novas exigências seja providenciada, caso mantida a obrigação na edição da emenda que se propõe. Nesse aspecto, cabe ressaltar que, ao contrário do que ocorre com os aeroportos concedidos, a Infraero administra uma rede com diversos aeroportos, não sendo razoável que, a partir da vigência da emenda proposta todos os aeroportos tenham que atender imediatamente à nova exigência. Sugere-se, portanto, a exclusão da exigência contida na seção 153.125 (h) ou, alternativamente, a aplicação da exigência apenas a novas obras de engenharia na área definida ou, caso não sejam acatadas as propostas anteriores, que seja concedido prazo para adequação das mencionadas áreas aeroportuárias.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O requisito apresentado no parágrafo 153.125(h) já existe na Emenda 00 do RBAC 153.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 108	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.125 (h) Nota-se que a obrigação imposta apresenta a necessidade de realização de obras nas instalações aeroportuárias, o que demanda altos investimentos, além da necessidade de concessão de prazo razoável para que a adequação às novas exigências seja providenciada, caso mantida a obrigação na edição da emenda que se propõe. Nesse aspecto, cabe ressaltar que, ao contrário do que ocorre com os aeroportos concedidos, a Infraero administra uma rede com diversos aeroportos, não sendo razoável que, a partir da vigência da emenda proposta todos os aeroportos tenham que atender imediatamente à nova exigência. Sugere-se, portanto, a exclusão da exigência contida na seção 153.125 (h) ou, alternativamente, a aplicação da exigência apenas a novas obras de engenharia na área definida ou, caso não sejam acatadas as propostas anteriores, que seja concedido prazo para adequação das mencionadas áreas aeroportuárias.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O requisito apresentado no parágrafo 153.125(h) já existe na Emenda 00 do RBAC 153.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 109	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
No que se refere ao item 153.55 (c) (2), a Infraero apresenta a seguinte contribuição: Nos termos da Lei nº 11.182, de 2005, compete à ANAC assegurar uniformidade de tratamento em todo o Território Nacional a respeito da regulação da infraestrutura 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. A Portaria Conjunta nº 764/GC5, de 14 de agosto de 2009, aprovou o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), destacando-se que esta Portaria teve vigência retroativa a 8 de janeiro de 2009. Este Programa (PSO-BR) estabeleceu no artigo 2º que a ANAC deve estabelecer regulação para que os Provedores de Serviços da Aviação Civil (PSAC) possam cumprir sua missão de garantir a segurança operacional da aviação civil no Estado. A Resolução nº 84, de 11 de maio de 2009, aprovou o Programa Brasileiro de Segurança Operacional Específico da Agência Nacional de Aviação Civil (PSOE-ANAC). O Capítulo I do PSOE-ANAC estabelece sua finalidade, os quais se destacam: Art. 1º Este Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSOE-ANAC é parte integrante do PSO-BR, devendo ser implantado, desenvolvido e controlado pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, segundo suas competências definidas em lei. Art. 2º A finalidade deste PSOE-ANAC é orientar a ação da Agência no que toca à sua missão de garantir a segurança operacional da aviação civil no país, complementando os dispositivos normativos vigentes e considerando, no que for aplicável, as normas e práticas recomendadas da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI para o gerenciamento da segurança operacional. Art. 3º O Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC estabelece, ainda, as responsabilidades: i. da ANAC quanto à regulação das atividades da aviação civil no interesse da segurança operacional; ii. dos provedores de serviços da aviação civil, regulados pela ANAC, com relação à segurança operacional, fornecendo orientação para a implantação, desenvolvimento e manutenção do seu SGSO; Art. 62 O método instituído para avaliar o potencial de risco e determinar o nível de desempenho da Segurança Operacional aceitável para a aviação civil brasileira de responsabilidade da ANAC é baseado no processo de gerenciamento do risco discriminado no DOC 9859 da OACI, até a elaboração de regulação própria. (não há grifo no original). Art. 64 Os critérios utilizados para avaliar os riscos e sua tolerabilidade serão estabelecidos em conjunto com os provedores de serviços dentro de um	

prazo não superior a 3 anos, a contar da publicação deste programa. Vale mencionar que o RBAC 153, intitulado Aeródromo – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, foi publicado em 26 de junho de 2012, tendo entrado em vigor em 30 de dezembro de 2012. Esse Regulamento na Subparte C – Sistema de Gerenciamento da Segur

Resposta da ANAC

A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.
--

O assunto está em estudo pela ANAC, que poderá futuramente prever a situação descrita em Instrução Suplementar.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 110	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Apêndice A Foram identificadas algumas inconsistências no Apêndice A da proposta de emenda, são elas: O Apêndice A da emenda 01 traz como “Não exigido” para os aeroportos Classe II, os itens 153.53 (f)(3) e (4) – Comissão de Segurança Operacional; 153.55(d) – AISO; 153.55(e) – PESO; e 153.55(f) – Documentação das defesas de um PESO Por outro lado, o apêndice A da emenda 01 traz como “obrigatório” para os Aeroportos Classe II, os itens 153.53 – Da política e objetivos de Segurança Operacional; 153.55 – Gerenciamento dos Riscos de Segurança Operacional; 153.55(b)(5) – Biblioteca de Perigos; e 153.55(c)(2) – Metodologia de Avaliação de Riscos. Considerando que tais itens são complementares e necessários ao gerenciamento de riscos e que os aeroportos Classe II compreendem movimentação de passageiros de 200.000 a 999.999 pax/ano, entende-se que está havendo um contrassenso no regulamento.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A aplicabilidade dos requisitos foi revista no Apêndice A, Subparte C.	
Itens alterados na minuta	
Apêndice A – Subparte C	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 111	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.57 Garantia da segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Sobre ao item 153.57 (i) (7) a apresenta a seguinte contribuição: Conforme os fundamentos da Organização Internacional de Padronização (ISSO), os auditores não devem interferir nas atividades e rotinas do aeródromo, pois não as conhecem detalhadamente. Sendo assim, a proposição de ações corretivas e preventivas não deve ser atribuição do auditor, cabendo-lhe somente identificar as não conformidades existentes, a necessidade de implementar ações preventivas e as oportunidades de ações de melhoria. Feito isto, compete ao aeródromo propor as ações corretivas para eliminar as não conformidades, definir as ações preventivas para evitar um descumprimento de requisito e aceitar ou não as oportunidades de melhoria, listando as ações que irá adotar para o aperfeiçoamento contínuo. Desta forma, a Infraero sugere a alteração do item (7) para: “as ações preventivas e de melhoria identificadas”.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O requisito 153.57(i)(7) refere-se a sugestões de ações de melhoria por parte do auditor. Tais sugestões são uma oportunidade de <i>feedback</i> e não possuem caráter mandatório para o operador de aeródromo, por isso o objetivo das propostas de ações corretivas e preventivas não é interferir nas atividades e rotinas do aeródromo.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 112	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.57 Garantia da segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
A Seção 153.57 (j) trata da Garantia da Segurança Operacional, especificamente quanto à possibilidade de o operador de aeródromo contratar outra organização ou pessoa, com conhecimentos técnicos apropriados e experiência comprovada, para realizar auditorias de segurança operacional. 153.57 Garantia da segurança operacional (j) O operador de aeródromo pode contratar outra organização ou pessoa, com conhecimentos técnicos apropriados e experiência comprovada para realizar auditorias de segurança operacional. Ocorre que no “Apêndice A” este item consta como obrigatório para os aeródromos Classes III e IV, de forma que obriga tais classes de aeródromos a contratar os serviços de auditoria, quando deveria ser apenas uma possibilidade de contratação, conforme o texto do item 153.57 (i) (7). Sendo assim, a Infraero requer que a contrição seja eliminada, prevalecendo o disposto no texto do item 153.57 (i) (7), ao invés do que consta no Apêndice A.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. O requisito 153.57(j) é caracterizado como uma alternativa para a realização da auditoria interna. Para evitar dubiedade para os aeródromos Classe III e IV, para os quais já consta a obrigatoriedade do programa de auditoria interna de segurança operacional no “Apêndice A”, o requisito 153.57(j) será retirado do “Apêndice A”.	
Itens alterados na minuta	
Apêndice A – subparte C – 153.57(j)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 113	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
A Seção 153.111 (d) trata da movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional, dispondo que o operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada da área de movimento do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram as seguintes regras estabelecidas na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização” ou norma que a substitua. 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional (d) O operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada da área de movimento do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram as seguintes regras estabelecidas na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização” ou norma que a substitua. Sobre o assunto, a Infraero sugere a inclusão de um subitem com a seguinte redação: Os veículos que não atendem a este requisito deverão ser substituídos numa escala de 20% a cada 2 (dois) anos, preferencialmente por veículos com baixa emissão de CO₂. A inclusão do dispositivo proposto vai ao encontro da proposta da ANAC, na medida em que facilita o cumprimento da obrigação imposta, porquanto fica clara a obrigação de os proprietários de veículos de renovarem suas frotas. Com a entrada em vigor deste regulamento, deverá ser realizada inspeção inicial e os veículos que não atendem a este requisito deverão ser substituídos numa escala de 20% a cada 02 (dois) anos, preferencialmente por veículos com baixa emissão de CO₂.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Não compete à ANAC a regulação de aspectos relacionados à emissão de poluentes, exceto quando emitidos por aeronaves.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 114	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.131 Operações em baixa visibilidade	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Seção 153.131 - Tabela 153.109-1, item 26 A Seção 153.131 - Tabela 153.109-1, item 26 trata de operações em baixa visibilidade, especificamente quanto à implementação de procedimentos do Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS). 153.131 Operações em baixa visibilidade Tabela 153.109-1 - Auxílios visuais, equipamentos e sistemas do SOCMS 26 sistema visual de orientação de atracamento. Sobre o tema, a Infraero sugere a alteração do item 26 da Tabela 153.109-1 de “sistema visual de orientação de atracamento” por “sistema de orientação visual de estacionamento”, em conformidade com a seção 154.305 (dd) do RBAC 154.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
Tabela 153.131-1, item 26	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 115	
Dados do colaborador	
Nome: THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO	
E-mail: tcarvalho.br@infraero.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.109 Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
No que concerne ao desenvolvimento aeroportuário - requisitos para infraestrutura, levanto a necessidade de definir melhor a aplicação do SOCMS nos aeródromos, quanto à classificação dos aeródromos (ou condições) em que deve ser implantado o SOCMS e a classificação (ou detalhamento) de que tipo ou partes do sistema devem ser implantados de acordo com a classificação do aeródromo: 1. No item 153.109 (c): "O operador de aeródromo deve atender às seguintes condicionantes no SOCMS: (1) A quantidade e localização das sinalizações horizontal e vertical e demais facilidades que compõem o SOCMS devem estar adequadas a: (i) condição de visibilidade mais restritiva em que o aeródromo opera; (ii) densidade de tráfego aéreo na hora-pico; e (iii) complexidade do aeródromo. Questões: Que quantidade e que localização das sinalizações horizontal e vertical? Qual a definição e classificação para esta Norma de: a) Baixa visibilidade? (dirimir dúvidas entre a justificativa e o texto da Emenda) b) Densidade de tráfego? c) Complexidade do aeródromo? 1. O item 153.109 (d) e seus subitens é suprimido na Emenda especialmente a tabela que descreve os componentes do SOCMS: "O operador de aeródromo deve atender, além dos requisitos estabelecidos no parágrafo 153.109(c), as seguintes condicionantes no SOCMS para condição de baixa visibilidade: (3) no mínimo os auxílios visuais, equipamentos e sistemas listados na Tabela 153.109-1 devem estar instalados para operação em condição de baixa visibilidade. Na tabela são listados requisitos adicionais ao provável requisitos básicos listados no item 153.109(c). Questões: Definir os diversos componentes do sistema para as possíveis condições de aplicação não é importante para o entendimento da obrigatoriedade de se implantar o Sistema? Não deveriam esses requisitos adicionais também estarem relacionados, além das condições de baixa visibilidade, condições de densidade de tráfego e complexidade do aeródromo? e também, não deveriam estar relacionados com cada um tipo de condição de baixa ou não baixa visibilidade, baixa ou alta densidade de tráfego e aeródromo complexo ou não complexo, de maneira a racionalizar os investimentos que o sistema demanda?	
Resposta da ANAC	

A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.

Quanto ao parágrafo 153.109(c), está em elaboração uma Instrução Suplementar que trata do SOCMS. Nessa IS, são definidos a condição de visibilidade, densidade de tráfego e complexidade do aeródromo e dadas orientações para a instalação de alguns tipos de sinalizações horizontais e de todos os tipos de sinalizações verticais. Por exemplo, a orientação para o provimento da sinalização horizontal melhorada de eixo de pista de táxi e da sinalização horizontal de instrução obrigatória será com base na complexidade do aeródromo e na densidade de tráfego. A definição de baixa visibilidade já existe no RBAC 153 EMD 00, conforme parágrafo 153.1(a)(32).

O parágrafo 153.109(d) foi movido para a seção 153.131.

Quanto aos diversos componentes do sistema para as possíveis condições de aplicação, a IS que tratará de SOCMS deverá detalhar e orientar a aplicação daqueles componentes cuja aplicação não está definida no RBAC 154. No que se refere à condição de baixa visibilidade, os componentes estão definidos na Tabela 153.109-1, que está sendo transferida para a seção 153.131.

Itens alterados na minuta
-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 116	
Dados do colaborador	
Nome: ENIDIO ARESTIDES DOS SANTOS	
E-mail: arestideseas@decea.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.1 Termos e definições	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
A redução do valor de RVR de 550 para 350 no conceito de Baixa Visibilidade, acarreta ganho operacional para o operador de aeródromo, mas possibilita uma maior exposição ao risco, na medida em que retarda a aplicação do SOCMS para a condição de baixa visibilidade. Seria interessante que o RBAC 153 admita a possibilidade da aplicação de medidas intermediárias (550<RVR	
Resposta da ANAC	
A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão. O questionamento apresentado na contribuição é contemplado pelo RBAC 153 nos itens que dizem respeito à fase de preparação para operação em baixa visibilidade. Assim sendo, antes do início de operações com RVR abaixo de 350m, há uma fase intermediária, contemplada no acionamento dos procedimentos de preparação para baixa visibilidade. Atualmente, está sendo utilizado o valor de 800m para início desta fase, podendo ser revisto quando da publicação da Instrução Suplementar sobre o SOCMS. Quando da elaboração do SOCMS para operações com RVR abaixo de 350m, o operador do aeródromo, em conjunto com o órgão ATS, deverá definir o momento em que medidas intermediárias deverão ser tomadas.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 117	
Dados do colaborador	
Nome: Daniel Camillo do Nascimento Quandt	
E-mail: daniel.quandt@tam.com.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.123 Abordagem à aeronave	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
A TAM Linhas Aéreas S/A - Certificado ETA nº 1997-09-0TAM-03-01 sugere a alteração da seção 153.123 (a) do RBAC 153 para o seguinte texto: "153.123 (a) Todas as atividades de abordagem à aeronave, antes de seu início, devem aguardar a parada completa dos motores, o apagamento das luzes anticolisão e a colocação dos calços na aeronave, exceto se essencial à execução da atividade". Justificativa: A exceção solicitada visa atender a uma condição na qual a aeronave que se aproxima esteja com sua Unidade de Potência Auxiliar (APU) inoperante. Nesta condição é necessário que um mecânico se aproxime da aeronave antes da parada dos motores, respeitando as áreas de proteção definidas no manual da aeronave, para conectar uma unidade de potência externa (GPU) Esse procedimento é necessário para evitar que a aeronave fique as escuras com o desligamento do motor sem que a GPU esteja acoplada.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. O item 153.123(a) será alterado ficando, assim, em consonância com o item 153.111(e)(6).	
Itens alterados na minuta	
153.123(a)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 118	
Dados do colaborador	
Nome: ANTONIO CARLOS PEREIRA ROSA	
E-mail: acarlos.tuninho@gmail.com	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Minuta de Resolução Art. 1º	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
. Proposição nova categorização de Classes e Tipos de Aeroportos; . Novas conceituações e ajustes de Seções e Parágrafos. . Indicação de Regulações Técnicas - ABNT. . Supressões de termos e expressões. . . <u>MINUTA DE RESOLUÇÃO Nº XX, DE XX DE XXXXXX DE 20XX.</u> Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), e dá outras providências. A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos XXI e XXX, da referida Lei, e considerando o que consta do processo nº 00058.039777/2014-11, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em xx de xxxxxx de 20xx, RESOLVE: Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo I a esta Resolução, a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 153, intitulado “Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”, consistente nas seguintes alterações: <u>Proposta</u> – para a Seção 153.1 a seguir, caber sugerir estudos específicos pelas Gerências indicadas, em relação aos instrumentos e facilidades citadas nas definições do item <u>Termos e Definições</u>, e definir as respectivas responsabilidades: <u>I - a seção 153.1 passa a vigorar com a seguinte redação:</u> <u>“153.1 Termos e Definições</u> <u>Proposta:</u> para o Item (19), a seguir, cabe sugerir a exclusão do termo “etc.”. Não é recomendável o uso dessa expressão em regulação, visto que pode dar margem a especulações sobre o tema, sem definição precisa de conteúdo e aplicabilidade. (19) Defeitos no pavimento significa danos ou deteriorações na superfície do pavimento que podem ser classificados segundo uma metodologia normatizada e identificados a olho nu, tais como fissuras, trincas, afundamentos, ondulações ou corrugações, desníveis, deformações, escorregamentos, exsudações, desgastes, placas ou buracos, desnivelamentos de placas, escalonamentos ou degraus nas juntas, bombeamentos, avarias no material selante entre juntas, esborcinamentos, etc.	

III - a seção 153.7 passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.7 Classificação do aeródromo

Proposta: consideradas as características da infraestrutura necessária e/ou instalada nos aeroportos da Rede INFRAERO, sugere-se a alteração do texto abaixo, conforme segue:

Onde se lê:

(b) A classe do aeródromo é definida em função do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período de referência (vide seção 153.1) e o tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente.

(1) Quanto ao número de passageiros processados:

(i) Aeródromo Classe I é aquele que processou menos de 200.000 (duzentos mil) passageiros;

(ii) Aeródromo Classe II é aquele que processou 200.000 (duzentos mil) passageiros, inclusive, ou mais, e menos de 1.000.000 (um milhão) de passageiros;

(iii) Aeródromo Classe III é aquele que processou 1.000.000 (um milhão) de passageiros, inclusive, ou mais, e menos de 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros; e

(iv) Aeródromo Classe IV é aquele que processou 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros, inclusive, ou mais.

Leia-se

(b) A classe do aeródromo é definida em função DO número de passageiros processados, considerando a média aritmética anual do movimento de passageiros processados, obtida no período de 03 (três) anos anteriores ao ano corrente, do tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente, se regular ou não regular, e pela natureza do tráfego Doméstico ou Internacional.

(1) *Quanto ao tipo de voo que o aeródromo opera no ano corrente e a natureza do tráfego:*

(i) *Aeroporto Doméstico/Tipo A – não opera voo regular – processa até 200.000 passageiros*

(ii) *Aeroporto Doméstico/Tipo B – opera voo regular –processa 200.000 ou menos de 20.000.000 de passageiros*

(iii) *Aeroporto Internacional/Tipo B – opera voo regular – processa 1.200.000 ou 30.000.000 ou mais de passageiros*

-Proposta - Analisadas as exposições da ANAC, cabem sugestões de ajustes nas questões de *classes de aeroportos*, se consideradas as diversas faixas de número de passageiros processados com base nos aeroportos da Rede INFRAERO. O quadro seria o seguinte:

(2) Quanto ao número de passageiros processados

(i) Aeroporto Doméstico/Tipo A

. Classe Única - Até 199.000 passageiros processados

(ii) Aeroporto Doméstico/Tipo B

. Classe I – 200.000 a 499.999 passageiros processados

. Classe II – 500.000 a 999.999 passageiros processados

. Classe III – 1.000.000 a 1.499.000 passageiros processados

. Classe IV – 1.500.000 a 1.999.000 – passageiros processados

. Classe V – 2.000.000 a 2.499.000 – passageiros processados

. Classe VI – 2.500.000 a 2.999.000 - passageiros processados

. Classe VII – 3.000.000 a 3.499.000 - passageiros processados

. Classe VIII – 3.500.000 a 3.999.000 - passageiros processados

. Classe IX – 4.000.000 a 4.499.0000 - passageiros processados

. Classe X – 4.500.000 a 4.999.000 - passageiros processados

. Classe XI – 5.000.000 a 5.499.000 - passageiros processados

. Classe XII – 5.500.000 a 5.999.000 - passageiros processados

. Classe XII – 6.000.000 a 6.499.000 - passageiros processados

- . Classe XIV – 6.500.000 a 6.999.000 - passageiros processados
- . Classe XV – 7.000.000 a 7.499.000 - passageiros processados
- . Classe XVI – 7.500.000 a 7.999.000 - passageiros processados
- . Classe XVII – 8.000.000 a 8.499.000 - passageiros processados
- . Classe XVII – 8.500.000 a 8.999.000 - passageiros processados
- . Classe XIX – 9.000.000 a 9.499.000 - passageiros processados
- . Classe XX – 9.500.000 a 9.999.000 - passageiros processados
- . Classe XXI – 10.000.000 a 10.999.000 - passageiros processados
- . Classe XXII – 11.000.000 a 11.999.000 - passageiros processados
- . Classe XXIII – 12.000.000 a 12.999.000 - passageiros processados
- . Classe XXIV – 13.000.000 a 14.999.000 - passageiros processados
- . Classe XXV – 15.000.000 a 20.000.000 - passageiros processados

Obs.: os dados acima retratam os movimentos nos aeroportos da Rede INFRAERO – 2011/2012/2013, com previsão de capacidade de crescimento para 20.200.000/passageiros media anual, sendo que as classes foram concebidas com o intervalo de 500.000 passageiros.

(III) Aeroporto Internacional/Tipo B

- . Classe I – 1.200.000 a 2.199.000 - passageiros processados
- . Classe II – 2.200.000 a 3.199.000 - passageiros processados
- . Classe III – 3.200.000 a 4.199.000 - passageiros processados
- . Classe IV – 4.200.000 a 5.199.000 - passageiros processados
- . Classe V – 5.200.000 a 6.199.000 - passageiros processados
- . Classe VI – 6.200.000 a 7.199.000 - passageiros processados
- . Classe VII – 7.200.000 a 8.199.000 - passageiros processados
- . Classe VIII – 8.200.000 a 9.199.000 - passageiros processados
- . Classe IX – 9.200.000 a 10.199.000 - passageiros processados
- . Classe X – 10.200.000 a 11.199.000 - passageiros processados
- . Classe XI – 11.200.000 a 12.199.000 - passageiros processados
- . Classe XII – 12.200.000 a 13.199.000 - passageiros processados
- . Classe XIII – 13.200.000 a 14.199.000 - passageiros processados
- . Classe XIV – 15.200.000 a 16.199.000 - passageiros processados
- . Classe XV – 16.200.000 a 17.199.000 - passageiros processados
- . Classe XVI – 17.200.000 a 18.199.000 - passageiros processados
- . Classe XVII – 18.200.000 a 19.199.000 - passageiros processados
- . Classe XVIII – 19.200.000 a 20.199.000 - passageiros processados
- . Classe XIX – 20.200.000 a 21.199.000 - passageiros processados
- . Classe XX – 21.200.000 a 22.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXI – 22.200.000 a 23.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXII – 23.200.000 a 24.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXIII – 24.200.000 a 25.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXIV – 25.200.000 a 26.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXV – 26.200.000 a 27.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXVI – 27.200.000 a 28.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXVII – 28.200.000 a 29.199 - passageiros processados
- . Classe XXVIII – 29.200.000 a 30.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXIX – 30.200.000 a 31.199.00 - passageiros processados
- . Classe XXX – 31.200.000 a 32.199.000 - passageiros processados
- . Classe XXXI – 32.200.000 ou mais - passageiros processados

Obs.: os dados acima retratam os movimentos nos aeroportos da Rede INFRAERO – 2011/2012/2013, operando tráfego internacional, com previsão de crescimento acima de 20.000.000/passageiros media anual, sendo que as classes foram concebidas com o intervalo de 1.000.000.000/passageiros.

. a partir de 15.200.000, constam os dados referentes aos aeroportos concedidos, cuja maior média registrada chega a 32.000.000/passageiros media anual.

~~(2) Quanto ao tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente:~~

~~(i) para os aeródromos enquadrados na classe I, conforme critério constante em parágrafo 153.7(b)(1), considera-se:~~

~~(A) Aeródromo Classe I-A aquele aeródromo que não processa voo regular; e~~

~~(B) Aeródromo Classe I-B aquele aeródromo que processa voo regular;~~

~~(ii) para os aeródromos enquadrados nas classes II, III e IV, conforme critério constante no parágrafo 153.7(b)(1), não há divisão quanto ao tipo de voo processado no aeródromo.~~

Proposta – tendo em vista determinação d a Seção 153.13(6) que diz: “A atividade de gestão do aeródromo não pode ser objeto de delegação.”, sugere-se a alteração do texto da Seção 153.13(b), conforme a seguir:

Onde se lê:

V - o parágrafo 153.13(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.13

(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades operacionais dispostas no parágrafo 153.15(a).

Leia-se

V - o parágrafo 153.13(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.13

(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades operacionais dispostas no parágrafo 153.15(a), à exceção da atividade de Gestão de Aeródromo.

IX - o parágrafo 153.25(a)(5) passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.25

(a)

Comentário: salvo melhor entendimento, *não houve alteração* em relação ao texto original Seção 153.27(a)(4), constante do RBA 153 – EMENDA 00. Portanto não procede o item abaixo.

X - o parágrafo 153.27(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.27

(a)

(4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.” (NR)

Comentário: salvo melhor entendimento, *não houve alteração* em relação ao texto original Seção 153.27(a)(4), constante do RBA 153 – EMENDA 00. Portanto não procede o item abaixo

XI - o parágrafo 153.29(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.29

(a)

(4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.” (NR)

Proposta: considera-se a questão da “Documentação técnica e operacional do aeródromo” de extrema importância e estratégica, devendo ser *custodiada* por um setor específico, na estrutura funcional da organização. A ANAC coloca a situação de maneira abrangente e deixando sob a decisão da administração aeroportuária. Salvo melhor entendimento, caberia

ao SGSO como setor de assessoramento da segurança operacional, a responsabilidade pela guarda e manutenção da Documentação no aeródromo. Cabe então sugerir o seguinte texto:

XV - a seção 153.39 passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.39 Documentação

Onde se lê:

(a) O operador de aeródromo deve manter sob sua posse, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação exigida neste Regulamento e demais documentos recebidos ou enviados à Agência.

Leia-se:

(a) O operador de aeródromo deve manter em seus arquivos, sob sua custódia da Gerência de Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação exigida neste Regulamento e demais documentos recebidos ou enviados à Agência.

XX - o parágrafo 153.59(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.59

Comentário:

Verifica-se que na nova versão do RBAC 153.59, deixam de constar também do Parágrafo 153.59, os itens (a) (2), (a) (3), (a)(4) e (a)(5)

Proposta:

. –exclusão do parágrafo 153.59(a)2, (a)(3), (a)(4) e (a)(5)

XXVIII - a seção 153.111 passa a vigorar com a seguinte redação:

“153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional

Proposta: considerando os vários aspectos abordados pela ABNT, quando trata de Equipamentos de Apoio de Solo para Aeronaves, cabe sugerir a ampliação dos cuidados em relação às condições físicas operacionais requeridas para a execução de suas atividades, acrescentando mais algumas normas específicas, conforme a seguir:

Onde se lê:

(d) O operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada da área de movimento do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram as seguintes regras estabelecidas na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização” ou norma que a substitua.

Leia-se

(d) O operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada da área de movimento do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram as seguintes regras estabelecidas na “ABNT/NBR 7736 – Equipamentos de apoio no solo para aeronaves”, “ABNT/NBR 8004 – Equipamento de apoio no solo para aeronaves – Engates para veículos e equipamento no solo (GSE) em aeroportos”, “ABNT/NBR 9088 – Equipamento para apoio no solo – trator de aeroporto para movimentação de carga aérea e equipamentos de apoio para aeronave”, “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização” ou norma que a substitua.”

Proposta – ajustes de texto.

Onde se lê:

(i) veículo ou equipamento não credenciado que necessite adentrar à área de movimento;

Leia-se

(i) veículo ou equipamento não credenciado que necessite adentrar à área de movimento;

ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº XXX, DE XX DE XXXXXXXX DE 20XX

APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO

SUBPARTE A - GENERALIDADES

Aeródromos

COMENTÁRIOS – conforme ocorreu quando da análise da Seção “153.7 Classificação do aeródromo”:

Onde se lê:

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

Leia-se

(i) Aeroporto Domestico/Tipo A

. Classe Única

(ii) Aeroporto Doméstico/Tipo B

. Classe I a XXV

(III) Aeroporto Internacional/Tipo B

. Classe I a XXXI/Tipo B

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Aeródromos

COMENTÁRIOS – conforme ocorreu quando da análise da ‘Subparte A – Generalidades”:

Onde se lê:

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

Leia-se

(i) Aeroporto Domestico/Tipo A

. Classe Única

(ii) Aeroporto Doméstico/Tipo B

. Classe I a XXV

(III) Aeroporto Internacional/Tipo B

. Classe I a XXXI/Tipo B

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Aeródromos

COMENTÁRIOS – conforme ocorreu quando da análise da ‘Subparte A – Generalidades”:

Onde se lê:

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

Leia-se

(i) Aeroporto Doméstico/Tipo A

. Classe Única

(ii) Aeroporto Doméstico/Tipo B

. Classe I a XXV

(III) Aeroporto Internacional/Tipo B

. Classe I a XXXI/Tipo B

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Aeródromos

COMENTÁRIOS – conforme ocorreu quando da análise da ‘Subparte A – Generalidades’:

Onde se lê:

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

Leia-se

(i) Aeroporto Doméstico/Tipo A

. Classe Única

(ii) Aeroporto Doméstico/Tipo B

. Classe I a XXV

(III) Aeroporto Internacional/Tipo B

. Classe I a XXXI/Tipo B

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE C - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE C - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE C - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

Aeródromos

Vide proposição SUBPARTE A - GENERALIDADES

OBS

Classe I

Classe II

Classe III

Classe IV

Tipo A

Tipo B

Resposta da ANAC

153.7 Classificação do aeródromo

Sugestão não aceita.

Conforme apresentado na justificativa de proposta de emissão de 01 ao RBAC 153, a área técnica responsável se indagou a respeito de qual(is) elemento(s) representaria(m) a complexidade de operação e manutenção de um aeródromo. De fato, além da quantidade de passageiros processados, seria possível destacar ainda outros critérios alternativos, como o

porte da maior aeronave ou do conjunto de aeronaves em operação no aeródromo, a frequência de operação da maior aeronave, a quantidade de movimentos simultâneos, entre outras.

A análise das alternativas revelou, no entanto, uma lista de inconvenientes relacionados à utilização dos parâmetros citados. Nesse sentido, quanto à quantidade de movimentos simultâneos, a aplicação do regulamento poderia tornar-se muito exigente para aeródromos com maior operação de voos da aviação geral. Quanto à frequência e ao porte das aeronaves operadas, seriam encontradas dificuldades de obtenção e tratamento de dados.

As análises levaram à proposição de novos marcos para a divisão da classificação dos aeródromos, conforme texto submetido à audiência pública, de modo que os requisitos operacionais previstos no regulamento se apresentem mais compatíveis com o grau de complexidade dos aeródromos de cada classe, representando de modo mais fiel à realidade a complexidade das operações.

A classificação quanto ao tipo de voo processado (A – sem voo regular; B – com voo regular) foi limitada aos aeródromos da Classe I, tendo em vista que uma absoluta minoria de aeroportos processaria mais de 200.000 passageiros sem operar voos regulares. Nesse sentido, exceções podem ser tratadas caso a caso conforme os parágrafos 153.7(e) e 153.7(f).

153.1 Termos e definições

Sugestão parcialmente aceita.

A redação final será alterada, não seguindo exatamente o texto proposto.

153.13 Constituição do operador de aeródromo

Sugestão parcialmente aceita.

A redação final será alterada, não seguindo exatamente o texto proposto.

153.27 Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária

A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.

153.29 Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária

A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.

153.39 Documentação

Sugestão não aceita.

As propostas de alteração carecem de fundamentação.

153.111(d)

Sugestão não aceita.

As alterações propostas dizem respeito aos equipamentos de atendimento às aeronaves, que não afetam a segurança operacional relativa à movimentação dos veículos em solo.

Itens alterados na minuta

153.1(a)(20) e 153.13(b)

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 119		
Dados do colaborador		
Nome: Alberto Pinho		
E-mail: alberto.pinho@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Sugiro sejam removidos do texto todas as referências à normas da ABNT, evitando que uma organização externa à ANAC promova modificação no RBAC 153 sem prévio consentimento da ANAC.		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. Ao referenciar norma específica da Associação Brasileira de Normas Técnicas, a ANAC reconhece que os padrões definidos pela ABNT na norma atendem às finalidades do RBAC em questão, sem prejuízo de eventual emissão futura de ato normativo específico caso os padrões estabelecidos pela ABNT se distanciem dos padrões almejados pela ANAC.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 120	
Dados do colaborador	
Nome: Alberto Pinho	
E-mail: alberto.pinho@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
As vias de serviço no pátio que passam atrás das aeronaves, paralelamente à uma taxiway, devem estar contidas dentro da área de estacionamento de aeronaves, fora do envelope da aeronave estacionada, não podendo estar dentro das taxiways que passam no pátio e ou fazer parte de sua largura, para fins do cálculo da envergadura da maior aeronave que pode trafegar naquela taxiway. Quando uma via de serviço cruzar uma taxiway, deve estar devidamente sinalizada com uma sinalização do tipo "zíper" deve ser disposta para delimitar o limite lateral da taxiway que cruza o pátio. Deve haver sinais de "PARE" na via de serviço antes do cruzamento com a taxiway. O Operador Aeroportuário deve estabelecer requisitos de segurança para o tráfego de veículos nestas taxiways, inclusive a fiscalização do cumprimento destes requisitos pelo pessoal que trabalha no pátio.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O assunto está em estudo pela ANAC, que poderá futuramente prever a situação descrita em Instrução Suplementar.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 121	
Dados do colaborador	
Nome: Alberto Pinho	
E-mail: alberto.pinho@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.1 Termos e definições	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Incursão em Pista: Toda ocorrência em aeródromo constituída pela presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na zona protegida de uma superfície designada para o pouso ou para a decolagem de uma aeronave. Zona Protegida: é a superfície física de uma pista prolongada a partir da linha central até ao ponto de espera adequado para o tipo de pista. Sempre que as operações estão sendo realizadas durante as operações de baixa visibilidade o ponto de espera deve ser apropriado para os procedimentos em vigor. Nas cabeceiras o limite da zona protegida é coincidente com a faixa de pista.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. As definições de “área protegida” e “incursão em pista” serão incluídas na seção 153.1, com redação diferente da proposta.	
Itens alterados na minuta	
153.1(a)(7) e 153.1(a)(31)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 122	
Dados do colaborador	
Nome: Alberto Pinho	
E-mail: alberto.pinho@anac.gov.br	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.1 Termos e definições	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Fraseologia: É a comunicação via rádio utilizada para contato com o órgão ATC do aeroporto, que consiste um conjunto limitado de palavras padronizadas com sentido específico.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. A definição de fraseologia será incluída na seção 153.1, com redação diferente da proposta.	
Itens alterados na minuta	
153.1(a)(27)	

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 123		
Dados do colaborador		
Nome: Alberto Pinho		
E-mail: alberto.pinho@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.1 Termos e definições		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
Acordo Operacional: documento padronizado que formaliza os procedimentos operacionais coordenados entre o Operador do Aeródromo e o órgão ATC do aeroporto.		
Resposta da ANAC		
Sugestão não aceita. Não foi identificada lacuna ou imprecisão que indiquem a necessidade de definição da expressão “acordo operacional”.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014		Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.		
Contribuição nº 124		
Dados do colaborador		
Nome: Alberto Pinho		
E-mail: alberto.pinho@anac.gov.br		
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar		
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas		
Texto sugerido para alteração ou inclusão		
O treinamento do uso da comunicação e da fraseologia deve constar de Acordo Operacional entre o órgão ATC e o Operador Aeroportuário, sendo adotada a fraseologia do órgão ATC. Qualquer dificuldade no cumprimento ou necessidade de atualização nos procedimentos de comunicação ou fraseologia deve ser comunicado prontamente entre as partes.		
Resposta da ANAC		
A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.		
Itens alterados na minuta		
-		

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 125	
Dados do colaborador	
Nome: JUVENAL LIMA	
E-mail: JUVENAL.LIMA@VIRACOPOS.COM	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
No RBAC 153, item acima destacado e na letra f, consta o método IRI. Esse método IRI tem sido mais utilizado para o sistema de rodovias. Existe um MÉTODO chamado BOEING BUMP INDEX que é usado para verificação de pavimentos de pista de pouso de Aeroportos.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. Entendemos que o assunto em questão representa um avanço para o sistema de aviação civil brasileiro, pois traz ao conjunto de regulamentos requisitos importantes para a infraestrutura aeroportuária, mais precisamente à gestão de pavimentos aeroportuários, representando um retrocesso a sua exclusão. No que se refere ao IRI, é notório que esse parâmetro já é largamente utilizado em rodovias do Brasil e do mundo, representando grande avanço na forma de avaliação da qualidade dos serviços prestados para a sociedade. De forma oposta, os pavimentos aeroportuários brasileiros encontravam-se órfãos de um parâmetro objetivo que orientasse os operadores dos aeródromos quanto à necessidade de se atentarem à regularidade do pavimento, avaliação essa que deve estar inserida no Sistema de Gerenciamento de Pavimentos do aeródromo. A requerente solicita que seja adotado como parâmetro para a irregularidade o método BBI, definido pela Boeing e que serve como referência ao assunto no âmbito da FAA e também da OACI. Todavia, entendemos que a medição da regularidade do pavimento por intermédio do IRI também é bastante oportuna, tendo em vista inclusive a experiência de várias empresas que atuam nessa área no Brasil. Acrescenta-se ainda que alguns aeroportos do exterior também realizam a medição da regularidade utilizando o IRI e comparando o resultado obtido com as faixas nas quais deveriam estar inseridos. Entendemos que os critérios definidos pela Advisory Circular Nº 150/5380-9 e RBAC 154 referem-se a uma irregularidade isolada e não aos efeitos harmônicos de um comprimento de onda longo nem ao efeito de ondulações repetitivas. A própria Advisory Circular	

Nº 150/5380-9 orienta os operadores de aeródromos para os casos de recapeamentos da pista onde não seja possível concluir o serviço, fornecendo parâmetros máximos de aceitação de rampa.

Por fim, considerando que o assunto é relativamente novo no âmbito da infraestrutura aeroportuária, a ANAC envidará esforços no sentido de aperfeiçoar esses requisitos de forma a mantê-los em linha com regulamentos e práticas internacionais geralmente aceitas.

A minuta foi alterada para promover ajustes no requisito, inclusive com alteração do valor máximo de referência.

Itens alterados na minuta
153.205(f)

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 126	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Conforme requer a seção em questão, o operador aeroportuário não terá, por exemplo, a sua disposição material de orientação para que o ajude a estabelecer e documentar requisitos para (1) critérios para autorização de início da execução de obra ou serviço de manutenção; (2) divulgação do PESO à comunidade aeroportuária afetada; (3) limpeza da área onde estiver sendo realizada a obra ou serviço de manutenção; (4) evacuação do local da obra ou serviço de manutenção em situações de emergência ou a pedido do órgão de controle do tráfego aéreo.	
Resposta da ANAC	
A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão. O assunto está em estudo pela ANAC, que poderá futuramente prever a situação descrita em Instrução Suplementar.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 127	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.227 Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
Desde a primeira edição do RBAC 153, a ANAC não elaborou material de Orientação adequado para a elaboração e implementação de PESO e AISO, como, conteúdo mínimo e formato.	
Resposta da ANAC	
A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão. O assunto está em estudo pela ANAC, que poderá futuramente prever a situação descrita em Instrução Suplementar.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 128	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
A emenda insere pela primeira vez, diferente do PESO e AISO que já eram requeridos, apesar de não haver material de orientação, a necessidade de envio de um Informativo sobre obras e serviços de manutenção – IOS, sendo que também, para esse caso, não haverá material de orientação, que inclua, por exemplo, formato e exemplos de IOS que sejam facilmente aceitos pela ANAC, considerando que a aceitação prévia do IOS será condição para o início das obras relacionadas.	
Resposta da ANAC	
A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão. A ANAC estabelecerá e dará a devida divulgação do formato de IOS para implementação do requisito previsto no regulamento.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 129	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.201 Sistema de manutenção aeroportuária	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
VI - Da sanção mesmo com a utilização do SGSO para situações abaixo dos mínimos A emenda do RBAC 153 em questão inseriu ressalva, que não se encontra no texto da primeira edição do referido regulamento, de que o operador aeroportuário estará sujeito aplicação das eventuais sanções previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e nos demais regulamentos, quando não forem atendidas às finalidades estabelecidas nos itens 153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.209(a), 153.211(a), 153.213(a), 153.215(a), 153.217(a), 153.219(a), 153.221(a) e 153.223(a) mesmo quando, nesse caso, seja realizada a obrigatória avaliação técnica e de segurança operacional, que deve incluir: (1) mitigação do risco para a garantia da segurança operacional; (2) manutenção preventiva e/ou corretiva; e (3) restrição operacional. A inserção de tal ressalva é completamente contraditória diante do que já foi exaustivamente divulgado pela OACI no que se referem aos objetivos da implementação, na aviação civil internacional, do Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SGSO) em todo tipo de operador e provedor de serviços. Um dos conceitos básicos do SGSO é que ele, com sua análise de risco complexa e eficaz, permite ao operador concluir se sua operação pode ou não seguir mesmo estando abaixo dos mínimos regulamentares. Assim, se defere que os citados requisitos do RBAC 153, que o próprio regulamento exige análise de risco (com ações mitigadoras, manutenção preventiva/corretiva, assim como de restrições operacionais), são mínimos que, se não forem atingidos, permitem a continuação da atividade operacional aeroportuária, desde que se estabeleça um processo eficaz de gestão de risco, através das ferramentas do SGSO, que também é, no referido regulamento, um mínimo, um requisito. Desta forma, a sanção só tem aplicabilidade no momento em que os mínimos não sejam atendidos sem que tenha sido implementada a exigida análise de risco, caso contrário, o operador aeroportuário estaria em pleno atendimento ao que requer o regulamento, pois apesar de estar abaixo dos mínimos, estaria realizando a devida gestão do risco. A ideia de que a segurança operacional está assegurada ao se atingir tão somente aos mínimos regulamentares prescritivos, já está superada, sendo essa conclusão a grande motivadora do processo de implementação do SGSO nos operadores, carro chefe das iniciativas da OACI no	

que se refere a segurança operacional. Conforme demonstrado pelo Doc 9859 (Safety Management Manual – SMM) da OACI, a gestão do risco superaria a mera observância dos mínimos regulamentares definidos em requisitos prescritivos, como os em questão, na busca da garantia do nível requerido de segurança operacional .

A utilização de regulamentação por desempenho no lugar de regulamentação prescritiva faz parte do doutrinamento da ICAO no processo de implementação do SGSO na aviação civil, onde tais requisitos são moldados na utilização da análise de risco para garantir a segurança operacional, em especial, quando os requisitos mínimos do tipo prescritivos não sejam atingidos em determinados momentos e situações. Esse objetivo está claramente adotado pela ANAC no PSOE -ANAC .

Assim, a utilização do SGSO para gerenciar os riscos quando não se atinge mínimos definidos, até que a condição de cumprimento volte a ser plena, faz parte do próprio regulamento, sendo assim, esta situação que não é passível de sanções por não estar em desacordo com o regulamentado para a segurança operacional.

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

A proposta já está contemplada no parágrafo 153.201(a)(2) “permitir a continuidade das operações aeroportuárias dentro do nível aceitável de segurança operacional estabelecido neste Regulamento, no PSOE/ANAC ou normas correlatas”.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 130	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.19 Atribuições do operador de aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
VII - Da responsabilidade em manter a zona de proteção A proposta de emenda em questão elimina do subparágrafo 153.19(a)(f) a expressão “sítio aeroportuário”, definindo que os operadores aeroportuários ficam responsáveis por garantir as zonas de proteção do aeródromo livres de obstáculos, permanentes ou temporários, que constituam perigo às operações. O Art. 100 da Portaria 256/CG5 de 13 de maio de 2011, legislação primária no que se refere ao tema, é claro em determinar que cabe a autoridade aeroportuária local, primeiro, elaborar e manter atualizado (submetendo a aprovação do DECEA) o planejamento aeroportuário, assim como, manter vigilância no entorno do aeródromo sob sua administração, com vistas a identificar possíveis obstáculos que contrariem as restrições impostas na referida Portaria. Desta forma, garantir as zonas de proteção do aeródromo é uma responsabilidade que vai além daquela de manter a vigilância no entorno do aeródromo, que pode ser feita mesmo sendo além da área de Concessão, definida como sítio aeroportuário. Entretanto, garantir as zonas de proteção além do sítio aeroportuário é uma incumbência que extrapola as prerrogativas de uma Concessionária e é, na prática, impossível diante a limitação da competência contratual. Ainda nesse sentido da abrangência de competência quanto à garantia das zonas de proteção do aeródromo livres de obstáculos, o § 4º do Art. 44 do Código Brasileiro de Aeronáutica, impõe que as Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final restringirá a atribuição ao sítio aeroportuário, sem prejuízo para as responsabilidades estabelecidas nas normas do Comando da Aeronáutica.	
Itens alterados na minuta	
153.19(a)(7)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 131	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.39 Documentação	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
VIII - Do aumento de controle pela ANAC dos processos internos. O sistema de documentação de um operador aeroportuário Classe IV deve ser estruturado de modo que, conforme requer o parágrafo 153.39 (a), o operador de aeródromo mantenha sob sua posse, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação exigida naquele Regulamento. Entretanto, foram inseridos diversos requisitos nesta emenda que requer envio de documentos para a ANAC que poderiam permanecer arquivados como evidências de cumprimento a serem demonstradas durante os processos normais de fiscalização da Agência Reguladora, evitando dispêndios adicionais aos operadores para o envio à ANAC sem objetivos explícitos de aprovação ou aceitação. Exemplos: - 153.21(a)(14) informar à ANAC qualquer interdição temporária ou desinterdição em seu aeródromo. - 153.21(a) (24) enviar à ANAC, com veracidade e precisão, as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional. - 153.57(d) O operador de aeródromo deve enviar para a ANAC, até o dia 20 (vinte) de janeiro e 20 (vinte) de julho, relatórios semestrais do SGSO, conforme modelo disponibilizado pela ANAC. (1) Eventos de Segurança Operacional (ESO) devem ser comunicados formalmente à ANAC em até 48 horas da sua ocorrência. - 153.61 (e) O operador de aeródromo deve elaborar e enviar à ANAC, até o dia 20 (vinte) de janeiro de cada ano, relatório anual com dados e informações referentes ao cumprimento das atividades estabelecidas em seu planejamento formal para implantação do SGSO. - 153.205 (f)(1)(i) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição da irregularidade longitudinal do pavimento, expresso em valores de IRI, e enviado à ANAC no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a conclusão da referida medição.	

- 153.205(f)(6) Quando o IRI for superior ao parâmetro disposto no parágrafo 153.205(f)(2) deste Regulamento, o operador de aeródromo deve informar à ANAC, juntamente com o envio do relatório de medição da irregularidade longitudinal do pavimento, quais ações foram ou serão adotadas para restabelecer valores que atendam ao requisito.

- 153.205(g)(1)(i) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição do coeficiente de atrito, nos moldes estabelecidos em Instrução Suplementar específica, e enviado à ANAC no prazo máximo de 15 (quinze) dias após a conclusão da referida medição.

- 153.205(g) (7) Quando o valor do coeficiente de atrito for inferior ao nível de manutenção indicado na coluna [6] da Tabela 153.205-2, o operador de aeródromo deve informar à ANAC, juntamente com o envio do relatório de medição de atrito, quais ações foram ou serão adotadas para restabelecer valores iguais ou superiores ao nível de manutenção.

- 153.205(h)(1)(i) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição de macrotextura, nos moldes estabelecidos em Instrução Suplementar específica, e enviado à ANAC no prazo máximo de 15 (quinze) dias após a conclusão da referida medição.

- 153.205(h)(8) Quando a profundidade média da macrotextura for inferior ao indicado no parágrafo 153.205(h)(2), o operador de aeródromo deve informar à ANAC, juntamente com o envio do relatório de medição de macrotextura, quais ações foram ou serão adotadas para restabelecer valores que atendam ao requisito.

- 153.227(b) O conjunto AISO/PESO deve ser enviado à ANAC antes da execução da obra ou serviço de manutenção nos seguintes casos:

(1) alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem;

(2) interdição total ou parcial de pista de pouso e decolagem; ou

(3) impacto em horário de transporte (HOTRAN).

- 153.229 (a) O operador de aeródromo deve informar à ANAC, por meio de IOS, a execução de obra ou serviço de manutenção:

Nesse sentido essa carga de encargos relacionados a envios contínuos de documentos que comprovam o devido cumprimento regulamentar não deveria ser aplicável aos grandes operadores, pois esses possuem SGSO complexos e sistema de documentação que garantem uma maior confiabilidade. Assim, esse controle direto pela ANAC deveria ser mais aplicável aos aeroportos Classe I e II e no máximo III, e não aos de classe IV. Essa política deveria estar refletida no Apêndice A do referido Regulamento.

Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

Os requisitos de informação já existentes e os que se pretende incluir na emenda ao RBAC 153 estão alinhados com as diretrizes estabelecidas pela Instrução Normativa nº 81/ANAC, de 19 de dezembro de 2014.

Itens alterados na minuta

-

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 132	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.131 Operações em baixa visibilidade	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
IX - Da alteração do parâmetro mínimo de baixa visibilidade de 550m para 350m A emenda em questão propõe e apresenta justificativa para a alteração no parâmetro mínimo de baixa visibilidade de 550m para 350m, mais restritivo que o Anexo 14, Vol.I da OACI e da ICA 100-16 de 300m, e que impõe a exigência de vários requisitos: (1) SOCMS específico para operação em baixa visibilidade (2) Acordo operacional específico para operação em baixa visibilidade (3) Designação de responsável específico para operação em baixa visibilidade (4) Treinamento específico de condutores de veículos que trafeguem ou permaneçam na área operacional (5) Instalação de auxílios visuais, equipamentos e sistemas listados na Tabela 153.109-1 (6) Treinamento sobre operações em baixa visibilidade Entretanto, a alteração para parâmetro mais restritivo que o Anexo 14 da OACI não está claramente justificada em relação ao custo-benefício para segurança operacional.	
Resposta da ANAC	
A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão. A justificativa da audiência pública apresenta as razões para a alteração proposta.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 133	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.51 Generalidades	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
X - Da inclusão de novos requisitos de SGSO A emenda propõe a inserção de novos requisitos para o SGSO sem a devida e esclarecedora justificativa para cada uma das inclusões, como por exemplo: - 153.51(d) que exige que a declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional seja de acordo com modelo preconizado pela ANAC e não, tão somente, a recomendação ou indicação de que para a referida declaração, que é uma política interna da empresa, seja elaborada de acordo com material de orientação adequado disponibilizado pela ANAC. A OACI recomenda que haja um modelo disponibilizado, mas não que o modelo seja um requisito obrigatório, pois o conteúdo mínimo da declaração já está definido no 153.53(b)(2). - Definição dos treinamentos mínimos do PISOA, incluindo os mínimos para o treinamento básico de segurança operacional	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A exigência de declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional não se caracteriza como a inclusão de novo requisito, pois já estava prevista Emenda 00, no parágrafo 153.51(d). Destaca-se que o modelo definido pela ANAC contempla os conteúdos mínimos aceitos pela Agência, não sendo proibida a adição de políticas internas da empresa. Além disto, no parágrafo 153.37(d) estão listados os treinamentos mínimos que devem constar no PISOA. No parágrafo 153.37(e)(2) estão dispostos os conteúdos mínimos para o “treinamento básico de segurança operacional.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 134	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.105 Informações aeronáuticas	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
XI - Da alteração do envio de informações ao Serviço de Informações Aeronáuticas. A preocupação versa sobre a alteração da seção 153.105 que ficará com a seguinte redação: “153.105 Informações aeronáuticas (a) O operador de aeródromo deve atualizar as informações do aeródromo constantes no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS) quando houver alteração: (1) no cadastro do aeródromo; (2) em característica física ou operacional, equipamento ou serviço que afete a operação de aeronaves no aeródromo. (b) As informações do aeródromo serão atualizadas no AIS mediante anuência da ANAC nos seguintes casos: (1) atualização do cadastro, inclusive modificação de carta aeronáutica; (2) alteração de especificações operativas / condições especiais de operação; (3) obra ou serviço de manutenção com Informativo de Obras e Serviços de Manutenção (IOS) aceito; (4) elevação do Nível de Proteção Contra Incêndio Existente (NPCE). (c) No interesse da segurança operacional, a ANAC pode solicitar diretamente à Autoridade Aeronáutica divulgação, alteração ou cancelamento de informação aeronáutica referente às informações AGA.” (NR) Em uma primeira leitura parece somente uma questão de organização de procedimentos sobre o tratamento de uma informação, se passa por algum procedimento interno de anuência da ANAC ou não. Contudo ao ler o item 4.4.2 da Nota Técnica nº 03/2014/GOPS/SIA, pg. 33 há registro da intenção da ANAC que as informações constantes da seção 153.105 (a) (1) e (2) sejam solicitadas para alteração diretamente ao Serviço de Informações Aeronáuticas – AIS.	

É real a intenção da ANAC que as informações constantes da seção 153.105 (a) (1) e (2) sejam enviadas diretamente ao Serviço de Informações Aeronáuticas – AIS? Caso positivo.

Houve convalidação com o DECEA?

Qual o processo estabelecido?

O sistema do Serviço de Informações Aeronáuticas – AIS está dimensionado para receber inputs de 780 aeroportos públicos, sem perda de qualidade do serviço?

Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

Os parágrafos 153.105(a) e 153.105(b) foram alterados visando melhor definir as informações que serão atualizadas no AIS mediante anuência da ANAC e aquelas que serão atualizadas mediante solicitação direta ao órgão competente.

Itens alterados na minuta

153.105(a) e 153.105(b)

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 135	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.51 Generalidades	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
(30) Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional (IDSO) significa a medição do desempenho de segurança operacional de um operador de aeródromo, expressa em termos quantificáveis, associados aos resultados de uma dada atividade realizada pelo provedor de serviços. RBAC 153 – PROPOSTA (30) Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional (IDSO) Significa um parâmetro, baseado em dados mensuráveis, utilizado para monitorar e avaliar o desempenho específico da segurança operacional de um determinado indicador. JUSTIFICATIVA Um IDSO não mede o desempenho da segurança operacional de um operador de aeródromo, mas sim o desempenho de um indicador. A ICAO, através do DOC. 9859 define um indicador de segurança operacional como: Safety performance indicator. A data-based safety parameter used for monitoring and assessing safety performance. Um parâmetro de segurança operacional baseado em dados utilizado para monitoramento e avaliação do desempenho da segurança operacional. Ao se considerar que um IDSO mensura o desempenho da Segurança Operacional, infere-se que somente um indicador que não esteja dentro da meta estabelecida, possa ser utilizado como um parâmetro quantitativo para o desempenho do SGSO.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A redação proposta utiliza tautologia.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 136	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.51 Generalidades	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
(38) Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO) significa uma referência mensurável para medir o desempenho de segurança operacional de um operador de aeródromo, proposto em seu SGSO como parte de seus objetivos de segurança operacional, e que deve ser aceito pela ANAC. RBAC 153 – PROPOSTA (38) Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO) Significa uma referência mensurável para estabelecer o nível aceitável atrelado a cada IDSO selecionado no contexto do SGSO do operador do aeródromo, como parte de seus objetivos de segurança operacional, sendo este, aprovado pelo Comitê de Segurança Operacional, ou equivalente na estrutura organizacional do aeródromo. JUSTIFICATIVA Primeiramente, entende-se que o NADSO não deveria ser aceito pela ANAC, pois esta definição é de fórum estratégico da empresa, de caráter subjetivo, alterável a qualquer tempo, portanto, passivo de melhoria contínua. Entende-se, por oportuno, que Agência define o NADSO para os Aeroportos, relativos aos IDSOs por ela monitorados.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A emenda proposta ao RBAC 153 está de acordo com o PSOE-ANAC.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 137	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.15 Responsáveis pelas atividades operacionais	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.15 (e) - Removido RBAC 153 – PROPOSTA 153.15 (e) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo pode designar, dentre os gestores de segurança operacional da organização, um responsável pela coordenação das atividades de segurança operacional realizadas em todos os aeródromos sob sua responsabilidade, desde de que observada a classe de operação do aeródromo. JUSTIFICATIVA Entende-se que este requisito deveria ser mantido com as alterações propostas, visto que, em estruturas como a das Concessionárias, é perfeitamente viável coordenar as atividades de um outro aeroporto, caso o grupo controlador venha a obter outras concessões, desde que observada a classe do aeródromo. Isto propicia benefícios de alinhamentos estratégicos e na gestão eficiente das ferramentas já utilizadas para a segurança operacional.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A exclusão do requisito não impede que o operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo designe um responsável pela coordenação das atividades de segurança operacional realizadas em todos os aeródromos sob sua responsabilidade.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 138	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.19 Atribuições do operador de aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.19 Atribuições do operador de aeródromo (6) que as zonas de proteção inseridas no sítio aeroportuário mantenham-se livres de obstáculos, permanentes ou temporários, que constituam perigo às operações aeroportuárias, excluindo-se equipamentos e instalações de auxílio à navegação aérea; e RBAC 153 – PROPOSTA 153.19 Atribuições do operador de aeródromo (7) As zonas de proteção do aeródromo, inseridas no sítio aeroportuário, livres de obstáculos, permanentes ou temporários, que constituam perigo às operações aéreas, excluindo-se equipamentos e instalações de auxílio à navegação aérea; JUSTIFICATIVA Entende-se que deve ser limitado o escopo desta responsabilidade ao sítio aeroportuário, visto que a Zona de Proteção de Aeródromo, envolve órgãos como o DECEA e Prefeituras.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. A redação final será alterada, não seguindo exatamente o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.19(a)(7)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 139	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo (4) (i) o operador do aeródromo é responsável por todas as etapas que envolvem o gerenciamento do risco à segurança operacional consolidada em uma AISO. RBAC 153 – PROPOSTA 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo (4) (i) o operador do aeródromo é responsável por coordenar todas as etapas que envolvem o gerenciamento do risco à segurança operacional consolidada em uma AISO. JUSTIFICATIVA Entende-se que em alguns casos, procedimentos são estabelecidos para órgãos não subordinados a estrutura dos Operadores Aeroportuários, e portanto, deve-se fazer a interação necessária para o cumprimento dos procedimentos acordados.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. O operador de aeródromo é, em última análise, responsável por manter a segurança operacional do aeródromo dentro de níveis aceitáveis pela ANAC.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 140	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo (14) informar à ANAC a interdição temporária ou desinterdição de seu aeródromo que conste em provedor de serviços de navegação aérea; RBAC 153 – PROPOSTA 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo (14) informar à ANAC qualquer interdição temporária superior a 30 minutos, e a subsequente desinterdição; JUSTIFICATIVA Entende-se que, na nova redação, o requisito está bastante genérico, levando a comunicação de qualquer situação que necessite interromper, mesmo que momentaneamente, as operações. Isto significa que se paramos a operação para promover uma ação de dispersão de pássaros, por exemplo, esta terá que ser comunicada.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. A redação final será alterada, não seguindo exatamente o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.21(a)(14)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 141	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo (18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, pessoas e serviços em solo próprio e das demais organizações que atuam no aeródromo, no que diz respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes; e RBAC 153 – PROPOSTA 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo (18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, pessoas e equipamentos na área de movimento, no que diz respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes; JUSTIFICATIVA Entende-se que a nova redação com a inclusão da expressão serviços em solo, deve ser substituída pela expressão equipamentos na área de movimento, pois os serviços são resultantes da operação realizada.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. A redação final será alterada, não seguindo exatamente o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.21(a)(18)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 142	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo (24) enviar à ANAC, com veracidade e precisão, as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional. RBAC 153 – PROPOSTA 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo (24) enviar à ANAC, as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional.” JUSTIFICATIVA Entende-se que os dados enviados por um operador aéreo são fidedignos, diante do cenário vigente, para cumprimento do requisito. Não se pode inferir que um Operador vá enviar dados inverídicos.	
Resposta da ANAC	
Sugestão aceita. A redação final será conforme o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.21(a)(24)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 143	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.31 (2) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado; RBAC 153 – PROPOSTA 153.25 (a) (6) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco;” (NR) JUSTIFICATIVA Entende-se que esta atribuição é do Gestor de Segurança Operacional.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. A responsabilidade de propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado é compartilhada pelos responsáveis pelas atividades operacionais.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 144	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.51 Generalidades	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.51 Generalidades (d) Quando indicado no Apêndice A deste Regulamento, o operador de aeródromo fica dispensado da obrigatoriedade da implantação de um SGSO nos moldes desta Subparte C, devendo formalizar e enviar para a ANAC uma declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional nos moldes definidos pela Agência. RBAC 153 – PROPOSTA 153.51 Generalidades (d) Quando indicado no Apêndice A deste Regulamento, o operador de aeródromo fica dispensado da obrigatoriedade da implantação de um SGSO nos moldes desta Subparte C, devendo formalizar e enviar para a ANAC uma declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional nos moldes definidos pela Agência. JUSTIFICATIVA Entende-se que este requisito deve ser mantido como transcrito na versão Emenda 00, não sendo aplicável para aeródromo com SGSO implementado, ou em fase de implementação, pois esta declaração já está expressa na Política de Segurança Operacional.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. O item 153.51(d) será alterado não seguindo exatamente o texto proposto. O Apêndice A será alterado para refletir a contribuição.	
Itens alterados na minuta	
Apêndice A - Subparte C - 153.51(d)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 145	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.57 Garantia da segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.57 Garantia da segurança operacional (d) O operador de aeródromo deve enviar para a ANAC, até o dia 20 (vinte) de janeiro e 20 (vinte) de julho, relatórios semestrais do SGSO, conforme modelo disponibilizado pela ANAC. RBAC 153 – PROPOSTA 153.57 Garantia da segurança operacional (d) Exclusão JUSTIFICATIVA Entende-se que o Operador do Aeródromo com SGSO implementado, já realiza estes relatórios para o Gestor do Aeródromo. Adicionalmente, a Agência recebe relatório mensal referente aos Indicadores estabelecidos.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Os relatórios referidos no requisito em questão constituem importantes informações para a ANAC no desempenho de suas atividades de acompanhamento do SGSO dos aeroportos e de vigilância continuada.	
Itens alterados na minuta	
-	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 146	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.57 Garantia da segurança operacional	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.57 Garantia da segurança operacional (d) O operador de aeródromo deve considerar o uso das seguintes ferramentas para monitoramento e medição de desempenho da segurança operacional, conforme disposto no Apêndice A e ainda considerando a complexidade de suas operações e desempenho de segurança operacional aferido anteriormente: (1) relatos de segurança operacional; RBAC 153 – PROPOSTA 153.57 Garantia da segurança operacional (1) Eventos de Segurança Operacional (ESO), caracterizados como incidentes aeronáuticos, devem ser comunicados formalmente à ANAC em até 48 horas da sua ocorrência. (2) Em caso de incidente grave e/ou acidente aeronáuticos, a comunicação deve ser imediata, pelo meio disponível, respeitando-se o prazo formal do item anterior. JUSTIFICATIVA Entende-se que a nova redação está generalizando a comunicação de um evento ESO, fato que nos levaria a comunicar eventos diversos, como por exemplo uma colisão de GSE com infraestrutura. Vale lembrar que estes já são comunicados mensalmente para a ANAC.	
Resposta da ANAC	
Sugestão parcialmente aceita. A redação final será alterada, não seguindo exatamente o texto proposto.	
Itens alterados na minuta	
153.57(d)(1) e 153.57(d)(2)	

Audiência Pública nº 19/2014	Processo nº 00058.039777/2014-11
Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”.	
Contribuição nº 147	
Dados do colaborador	
Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho	
E-mail: aneaa@aneaa.aero	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
RBAC 153 - anexo à Resolução 153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO	
Texto sugerido para alteração ou inclusão	
153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO (e) O operador do aeródromo deve apresentar, juntamente com o planejamento formal para implantação do SGSO, no mínimo, o seguinte conjunto de conteúdos do MGSO: RBAC 153 – PROPOSTA 153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO (e) exclusão JUSTIFICATIVA Entende-se que este requisito não é aplicável para Aeroporto da Classe IV, pois são obrigados a implantar o SGSO. Sendo assim, a Concessionária se comprometeu com um Plano de Implantação e suas devidas fases, comunicando para a ANAC, o término de cada uma delas, estando passivo de sofrer inspeções do órgão regulador a qualquer tempo.	
Resposta da ANAC	
Sugestão não aceita. Destaca-se que a implantação de SGSO, a elaboração de MGSO e de planejamento formal para implantação do SGSO são requisitos obrigatórios para aeródromos Classe IV. Uma exigência não exclui a outra.	
Itens alterados na minuta	
-	