

**PROPOSTA DE EDIÇÃO DA EMENDA N° 01 AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA
AVIAÇÃO CIVIL N° 153 – AERÓDROMOS: OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E
RESPOSTA À EMERGÊNCIA**

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1 A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição da emenda n° 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil n° 153 (RBAC n° 153), intitulado “Aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência”.

1.2 A dinâmica do transporte aéreo no Brasil, representada principalmente pela evolução do transporte aéreo regional, motiva a área técnica da ANAC a debruçar-se continuamente sobre a questão da normatização da segurança operacional na operação aeroportuária.

1.3 O rápido desenvolvimento de localidades antes não servidas por transporte aéreo público regular, *pari passu* o crescimento dos serviços aéreos públicos não regulares e da aviação geral, elevou a expectativa da sociedade quanto à garantia da segurança operacional do transporte aéreo, no qual os aeródromos se inserem como componente essencial.

1.4 Tamanho crescimento da demanda veio acompanhado da necessidade de se expandir a capacidade aeroportuária, mormente desafiando os gestores a realizar obras nos aeroportos de modo a impactar o mínimo possível tanto a segurança operacional quanto a capacidade existente.

1.5 Nesse contexto, o adequado fluxo de comunicação de informações relevantes às operações aéreas e aeroportuárias torna-se fundamental para a garantia da normalidade das operações, mesmo durante condições diferentes da usual.

1.6 Assim, ao ritmo da evolução do transporte aéreo, a proposta ora fundamentada tem por objetivo a realização de revisão abrangente do regulamento em busca de seu aprimoramento, compreendendo, em síntese, os seguintes aspectos:

- a) adequação da aplicabilidade dos requisitos mínimos de operação, manutenção e resposta à emergência para aeródromos de pequeno porte (Apêndice A);
- b) redimensionamento das classes de aeródromos, mantendo como critérios o número de passageiros processados (considerando a

- média do período de referência) e o tipo de voos operados (existência de voo regular) (seção 153.7);
- c) inclusão de requisitos para obras em aeroportos (seções 153.225 a 154.229);
 - d) inclusão de requisitos e previsão de responsabilidades referentes a Informações Aeronáuticas (AIS) (seção 153.105 e parágrafos na seção 153.21);
 - e) incorporação da Resolução nº 234, de 2012, que dispõe sobre “Sistemas de Resposta à Emergência Aeroportuária – SREA” (seção 153.301 e seguintes);
 - f) incorporação da Resolução nº 236, de 2012, que dispõe sobre “Aderência de pistas de pouso e decolagem” (parágrafos 153.205(g) a (i));
 - g) alteração da redação de requisitos relativos a Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional – SGSO e Programa de Instrução de Segurança Operacional – PISOA, com o escopo de tornar mais clara a aplicação de tais requisitos; e
 - h) revisão editorial, com alteração da redação e reordenação de dispositivos do regulamento para obtenção de requisitos mais claros e objetivos.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1 Revisão da classificação de aeródromos

2.1.1 De acordo com a classificação inscrita no RBAC nº 153 (Emenda nº 00), os aeródromos públicos são divididos em classes relacionadas ao número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período de referência (3 anos anteriores ao ano corrente), e o tipo de voo processado pelo aeródromo.

2.1.2 Na classificação vigente, quanto ao número de passageiros processados temos:

- a) Classe I – Processou menos de 100.000 passageiros;
- b) Classe II – Processou entre 100.000 e 399.999 passageiros;
- c) Classe III – Processou entre 400.000 e 999.999 passageiros; e
- d) Classe IV – Processou a partir de 1.000.000 de passageiros.

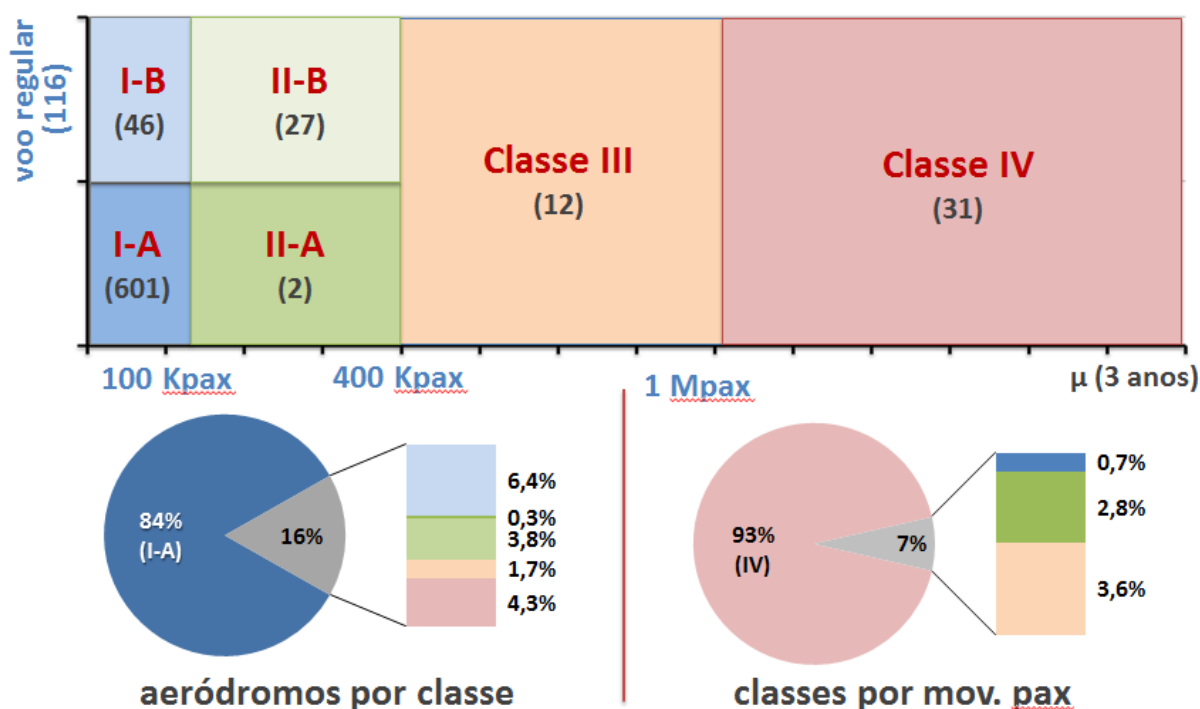
2.1.3 Quanto ao tipo de voo processado, considera-se:

- a) Classe I-A ou II-A – Não processa voo regular; e
- b) Classe I-B ou II-B – Processa voo regular.

2.1.4 A aplicação dos variados requisitos do RBAC nº 153 é realizada com base nessa classificação, como se extrai do Apêndice A (Tabela de requisitos segundo a classe do aeródromo) do regulamento, no qual as colunas indicam as classes (I-A, I-B, II-A, II-B, III e IV) e as linhas indicam as seções ou parágrafos específicos do regulamento, preenchendo-se cada quadrante com a aplicação de cada requisito (obrigatório, não exigido ou outras especificações).

2.1.5 Como se percebe, a metodologia de aplicação do regulamento se baseia na quantidade de passageiros processados e no tipo de operação processada no aeródromo, sob o fundamento de que estes dois critérios se apresentam suficientes para a avaliação da complexidade do aeródromo e, como consequência, do nível de exigência a ser aplicado a cada aeródromo.

2.1.6 No esforço de avaliar a adequação da classificação à finalidade de distinguir os aeródromos de modo isonômico segundo o grau risco operacional associado, foi realizado um levantamento estatístico acerca da quantidade de aeródromos existentes atualmente em cada classe, obtendo os seguintes dados:



2.1.7 A análise dos dados indica prontamente que há um relevante descompasso entre a abrangência das classes então existentes. Nesse sentido, na Classe II-A há somente dois aeródromos, retirando da regulação dessa classe o caráter de impessoalidade. Do mesmo modo, na Classe IV há aeródromos com processamento de pouco mais de 1.000.000 de passageiros (como os aeroportos de Uberlândia e João Pessoa) sujeitos à mesma disciplina de aeródromos com processamento de mais de 10.000.000 de passageiros (como os aeroportos de Brasília, Confins, Rio de Janeiro – Galeão e Guarulhos).

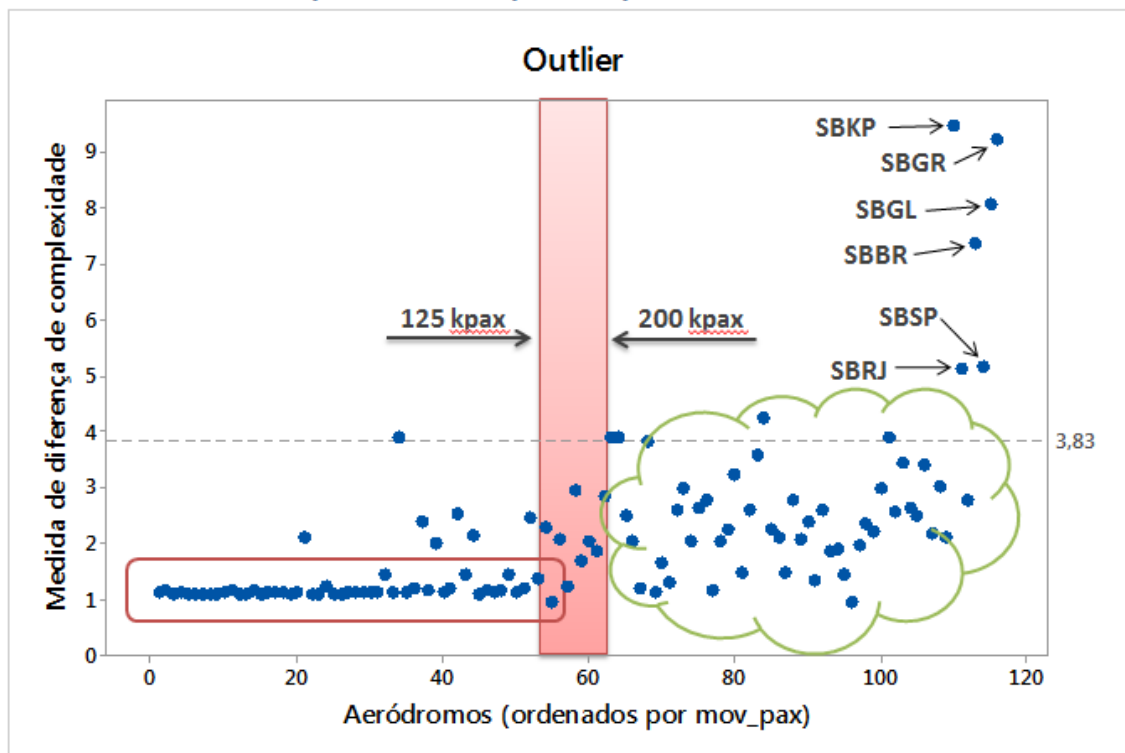
2.1.8 A constatação é um indicativo claro de que a classificação atual pode não representar a complexidade dos aeródromos brasileiros, implicando na ausência de “calibração” dos requisitos entre as classes existentes.

2.1.9 Nesse passo, emerge a indagação a respeito de qual(is) elemento(s) representaria(m) a complexidade de operação e manutenção de um aeródromo. 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.

2.1.10 A análise das alternativas revela, 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.

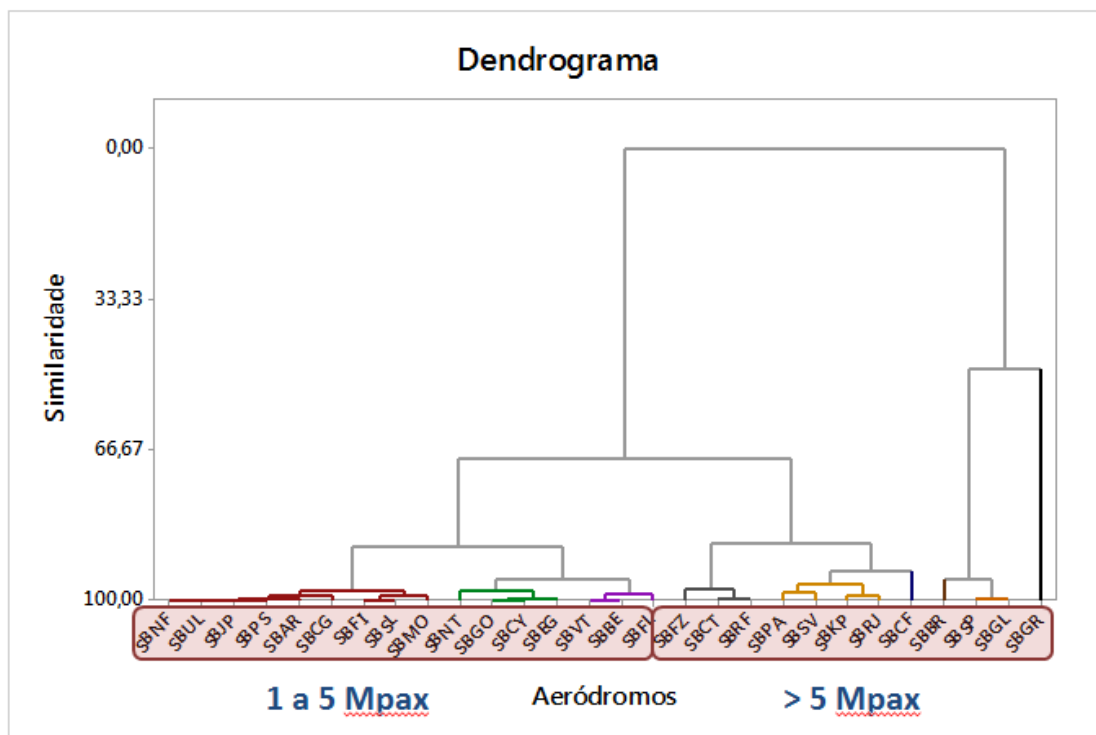
2.1.11 Defende-se, então, o redimensionamento das classes, mantendo como critérios a quantidade de passageiros processados anualmente e o tipo de operação processada. A partir da análise estatística dos aeródromos brasileiros segundo a movimentação de passageiros e a complexidade operacional associada (envolvendo dados do tamanho das aeronaves e da frequência de suas operações), constata-se que a medida de complexidade dos aeródromos que processam até 200.000 passageiros é relativamente uniforme (com aumento relativo na faixa entre 125.000 e 200.000 passageiros), ao passo que a complexidade apresenta um salto, com dispersão considerável, para aeródromos que processam mais de 200.000 passageiros. Tais conclusões são obtidas a partir do gráfico abaixo.

Análise de componentes principais



2.1.12 Como também demonstra o dendrograma abaixo, os aeródromos com processamento na faixa entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros (considerando a média de dados dos anos de 2010, 2011, 2012 e 2013) apresentam reduzida variação na escala de similaridade, o que não acontece a partir da barreira dos 5.000.000 de passageiros processados.

Análise de cluster



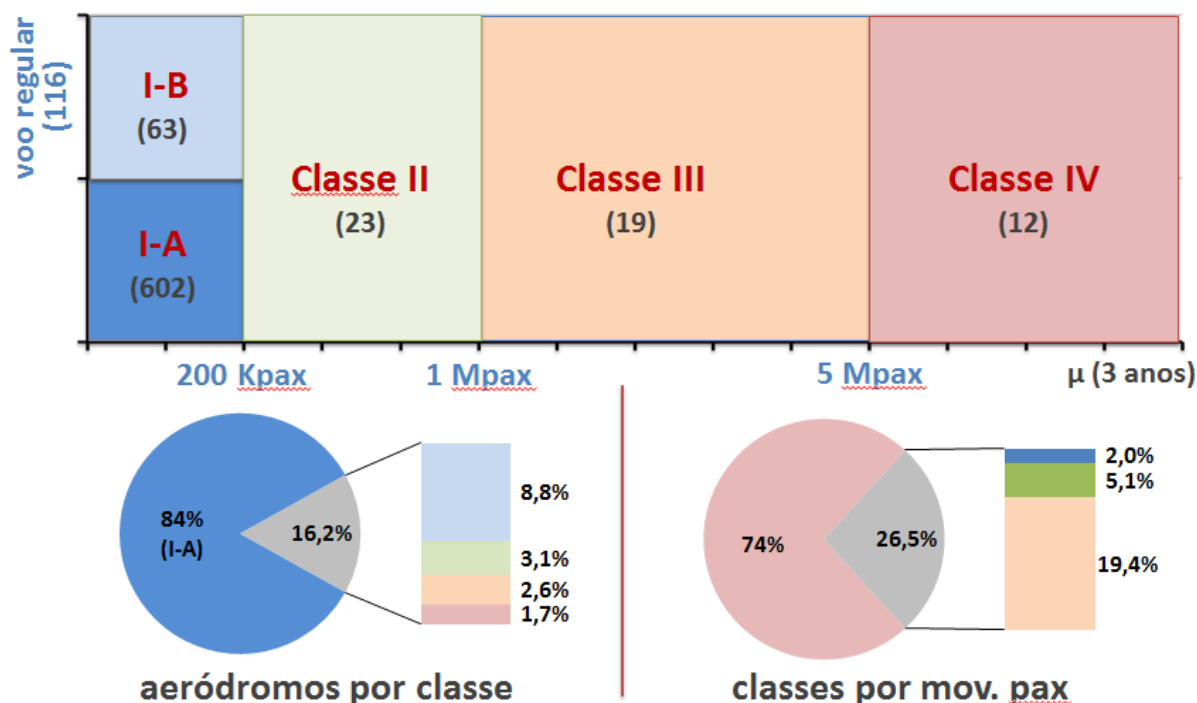
2.1.13 A conclusão permite, então, propor novos marcos para a divisão da classificação dos aeródromos prevista no RBAC n° 153, de modo que os requisitos operacionais previstos no regulamento se apresentem mais compatíveis com o grau de complexidade dos aeródromos de cada classe, representando de modo mais fiel à realidade a complexidade das operações.

2.1.14 A partir de tais dados, foi proposto o redimensionamento das classes de aeródromos no seguinte formato:

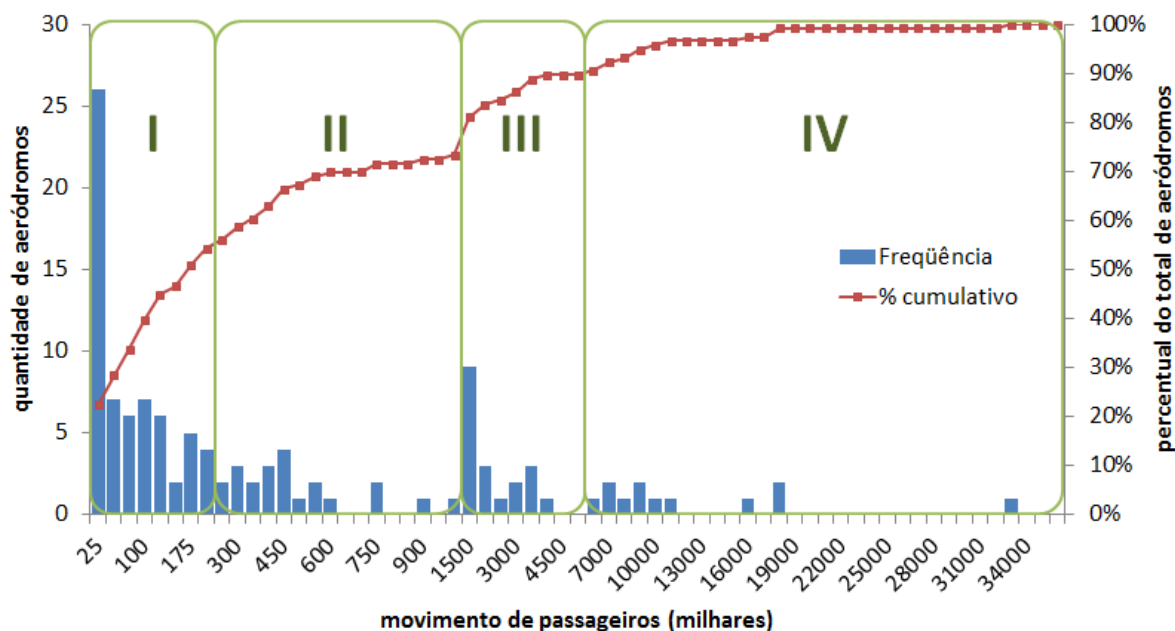
- a) Aeródromo Classe I é aquele que processou menos de 200.000 (duzentos mil) passageiros;
- b) Aeródromo Classe II é aquele que processou 200.000 (duzentos mil) passageiros, inclusive, ou mais, e menos de 1.000.000 (um milhão) de passageiros;
- c) Aeródromo Classe III é aquele que processou 1.000.000 (um milhão) de passageiros, inclusive, ou mais, e menos de 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros; e
- d) Aeródromo Classe IV é aquele que processou 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros, inclusive, ou mais.

2.1.15 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 entre 2010 e 2013 somente o aeródromo Campo de Marte (SBMT), em São Paulo, processou mais de 200.000 passageiros sem operar voos regulares. Com isso, na Classe II proposta (entre 200.000 e 1.000.000 passageiros processados) somente haveria um aeródromo, revelando a incompatibilidade da subclassificação.

2.1.16 Desse modo, considerando os dados relativos à movimentação de passageiros nos anos de 2010 a 2013, obtém-se o seguinte cenário:



Proposta de distribuição de aeródromos por movimento de passageiros



2.1.17 Cumpre ainda destacar a alteração do conceito de passageiros processados. De acordo com a definição original inscrita na Emenda nº 00 do RBAC nº 153, a expressão foi definida como a “soma, reconhecida pela ANAC, de passageiros embarcados e desembarcados, acrescido do dobro da quantidade de passageiros em conexão neste aeródromo”.

2.1.18 O problema identificado na definição original reside no fato de os termos “embarque” e “desembarque”¹ já considerarem, em si, os procedimentos de conexão. Observe, nesse sentido, as definições extraídas do Glossário de termos técnicos da aviação civil:

Embarque: a entrada de tripulantes e passageiros a bordo de uma aeronave a fim de iniciar um voo, exceto dos que tiverem embarcado em uma escala anterior do mesmo voo em trânsito (through-flight).

Desembarque: a saída de tripulantes e passageiros de bordo de uma aeronave, após o pouso, exceto dos que continuam a viagem para a etapa seguinte do mesmo voo em trânsito (through-flight).

2.1.19 Do que se observa, os conceitos de embarque e desembarque somente não incluem passageiros em escala (que continuam a viagem para a etapa seguinte do mesmo voo em trânsito - *through-flight*). Assim, o embarque durante o procedimento de conexão deve ser contabilizado

¹ BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Instituto de Aviação Civil. MMA 58-1: glossário de termos técnicos de aviação civil. Rio de Janeiro, 1989.

juntamente com o embarque no voo de origem (totalizado, assim, dois embarques para o passageiro que passará por uma conexão), e o desembarque após a conexão deve ser contabilizado como desembarque distinto do desembarque para a conexão (totalizando, igualmente, dois desembarques para o passageiro que passará por uma conexão).

2.1.20 A menção aos passageiros em conexão se faz, portanto, desnecessária, correspondendo a vício de pleonismo. Com base em tais observações, o conceito de passageiros processados na presente proposta assumiu os seguintes termos: “*soma, reconhecida pela ANAC, de passageiros embarcados e desembarcados no aeródromo*”.

2.1.21 Frise-se, portanto, que esta alteração não implica na alteração da metodologia de cálculo ou mesmo dos dados reportados à ANAC desde a publicação do regulamento. Em verdade se trata de mera correção conceitual, adequando o conceito aos demais termos técnicos utilizados na aviação civil.

2.1.22 Alinhada à classificação contida no RBAC n° 153, a Resolução n° 279, de 10 de julho de 2013, previu em seu Anexo uma classificação semelhante de aeródromos, porém destinada à aplicação dos critérios de implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).

2.1.23 A classificação prevista na Resolução n° 279, de 2010, inclui as mesmas classes contidas no RBAC n°153 (Emenda n°00). Isto se deve ao fato de que os critérios de classificação utilizados para a avaliação da complexidade das operações aeroportuárias são conexos aos utilizados para a distinção entre os níveis de complexidade dos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio (SESCINC).

2.1.24 Desse modo, a alteração proposta para o RBAC n° 153 também deveria ser promovida na Resolução n° 279, de 2010. No entanto, com o objetivo de evitar que futuras alterações no RBAC n° 153 acarretem igual alteração na mencionada resolução, propõe-se a exclusão da classificação de aeródromos na Resolução n° 279, de 2010, incluindo, em seu lugar, referência à classificação existente no RBAC n° 153.

2.1.25 Como se observa, a modificação não acarretará prejuízo à aplicação dos requisitos de implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), mas evitará que um mesmo critério de classificação seja mantido dividido entre regulamentos.

2.2 Revisão das regras de aplicabilidade

2.2.1 Na mesma linha da revisão da classificação dos aeródromos, a revisão das regras de aplicabilidade do RBAC n° 153 visa também compatibilizar o regulamento à complexidade das operações em cada classe de aeródromo, de modo a tornar menos burocrática e mais efetiva a atuação da Agência. A diretriz, nesse sentido, é de que a ANAC não se distancie do aspecto central, que é a promoção da segurança operacional.

2.2.2 Considera-se, assim, que a regulação de aeródromos de pequeno porte, sem operação de voos regulares, deve buscar, em essência, estabelecer responsabilidades e regras de desempenho

mínimo estabelecido. Com nível intermediário de complexidade, para aeródromos de porte médio, além de responsabilidades e regras de desempenho mínimo estabelecido, mostra-se imprescindível a exigência de documentação dos processos operacionais. Por fim, no nível de maior complexidade, a regulação de aeródromos de grande porte deve incluir também a documentação dos sistemas empregados nas operações e a utilização do “estado da arte” nas soluções técnicas necessárias.

2.2.3 Nesse sentido, quanto aos aeródromos de pequeno porte, a lacuna regulatória existente até o momento permite que as operações nesta classe de aeródromos sejam mantidas alheias a requisitos de desempenho operacional, impedindo o exato conhecimento sobre as condições de segurança.

2.2.4 A previsão de requisitos de desempenho para pequenos aeródromos tem como risco associado a perda de foco na vigilância a cargo da Agência, uma vez que os aeródromos de pequeno porte representam 84% do número total de aeródromos públicos existentes, ao passo que são responsáveis pelo processamento de apenas 0,7% do total de passageiros processados anualmente nos aeródromos brasileiros. Apesar de tal risco e do aumento do custo regulatório, a medida poderia ter efeito no aumento da segurança para a aviação geral, tornando ainda consistente a regulação da Agência com os convênios de delegação para exploração desses aeródromos (passando a prever requisitos de segurança operacional que deverão ser atendidos para manutenção da delegação para exploração da infraestrutura desses aeródromos) e com os requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (a exemplo da exigência de provimento e manutenção de proteção da área operacional dos aeródromos, como disposto na seção 153.107 do RBAC nº 153, que na regra vigente não é exigida para a classe I-A).

2.2.5 De acordo com a tabela de aplicação prevista no Apêndice A do RBAC nº 153 (Emenda nº 00), para aeródromos Classe I-A (que processam menos de 100.000 passageiros e não operam voos regulares) as únicas exigências são as de constituição do operador do aeródromo, envio de informações sobre movimentação de aeronaves e passageiros e implantação de Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária.

2.2.6 Com a presente proposta, passa a ser exigido dos aeródromos da Classe I-A (aeródromos com processamento de menos de duzentos mil passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência) o atendimento aos seguintes requisitos do regulamento:

Subparte C – Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)

- a) 153.39 – Documentação;
- b) 153.51(d) – Declaração de comprometimento com a garantia da segurança;
- c) 153.57(a) – Garantia de provisão de recursos para o SGSO;

Subparte D – Operações Aeroportuárias

- d) 153.105 – Informações aeronáuticas;

- e) 153.107 – Proteção da área operacional;
- f) 153.115 – Prevenção de incursão em pista;

Subparte E – Manutenção Aeroportuária

- g) 153.203 – Área pavimentada – generalidades;
- h) 153.213 – Áreas verdes;
- i) 153.215 – Sistema de drenagem;
- j) 153.217 – Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito;
- k) 153.219 – Sistema Elétrico;
- l) 153.221 – Proteção da área operacional;

Subparte F – Resposta à Emergência Aeroportuária

- m) 153.323 – Planos resultantes do SREA;
- n) 153.325 – Plano de Emergência em Aeródromos – PLEM (Modelo Simplificado);
- o) 153.327 – Plano de remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pista – PRAI (Modelo Simplificado);

2.2.7 De outro modo, para a Classe III, a alteração das regras de aplicabilidade do RBAC nº 153 somente teve impacto quanto à obrigatoriedade do parágrafo 153.205(f), relativo à irregularidade longitudinal. Apesar da alteração pontual, os impactos do redimensionamento das classes são relevantes no que toca à aplicabilidade do regulamento, na medida em que os aeródromos que processam entre 400.000 e 1.000.000 passageiros na média anual do período de referência serão re-enquadrados na Classe II, para a qual uma série de requisitos é considerada não exigida.

2.2.8 O mesmo movimento é observado em relação aos aeródromos que processam entre 100.000 e 200.000 passageiros na média anual do período de referência, que serão re-enquadrados nas Classes I-A ou I-B, ocorrendo também a redução no número de requisitos considerados obrigatórios.

2.2.9 Como já salientado, o impacto mencionado é considerado positivo pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária em função da busca pela exigência de funcionalidade das operações, reduzindo as exigências de documentação, sistemas e processos para aeródromos que não apresentam elevada complexidade.

2.3 Incorporação de atos normativos

2.3.1 Com o objetivo de consolidar em um único comando normativo as principais regras operacionais para aeródromos, a proposta de Emenda nº 01 ao RBAC nº 153 prevê a incorporação das regras contidas nas Resoluções da ANAC nº 234 (estabelece critérios regulatórios quanto ao Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária – SREA em aeródromos civis) e nº 236 (estabelece requisitos de aderência para pistas de pouso e decolagem), ambas de 2012.

2.3.2 Como se observa, os regulamentos mostram-se plenamente compatíveis com o objeto do RBAC nº 153 (designado “Aeródromos – Operação, manutenção e resposta à emergência”). Os requisitos relativos ao Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária – SREA foram incluídos na Subparte F (Resposta à Emergência Aeroportuária) e os requisitos relativos à aderência para pistas de pouso e decolagem, na Subparte E (Manutenção Aeroportuária) e no Apêndice F (Método ACN/PCN).

2.3.3 A incorporação favorece a organização das normas da aviação civil brasileira e torna mais simples o conhecimento e a aplicação dos regulamentos pelos agentes regulados, o que tem como consequência imediata a disseminação de informações sobre segurança operacional aplicada a aeródromos. Tendo em vista as especificidades de cada regulamento, foram realizados ajustes na linguagem e organização dos requisitos das mencionadas resoluções para que se compatibilizassem com a estrutura do RBAC.

2.4 Inclusão de novos requisitos

2.4.1 A revisão contempla também a inclusão de novos requisitos, em especial requisitos vinculados à divulgação de informações aeronáuticas e à execução de obras e serviços de manutenção. Trata-se das seções 153.105 (Informações Aeronáuticas), 153.225 (Planejamento e execução de obras e serviços de manutenção), 153.227 (Procedimentos específicos de segurança operacional para obras e serviços de manutenção), 153.229 (Informativo sobre obras e serviços de manutenção – IOS).

Planejamento e execução de obras e serviços de manutenção em aeródromos

2.4.2 A inclusão das seções 153.225, 153.227 e 153.229 atende à necessidade de garantia de segurança das operações aeroportuárias durante a execução de obras e serviços de manutenção dentro da área operacional. Além da exigência de documentação e consolidação dos aspectos do gerenciamento do risco em PESO (Procedimentos Específicos de Segurança Operacional), os novos requisitos prevêem a exigência de: controle de acesso de pessoas e/ou empresas contratadas para execução de obras ou serviços de manutenção na área operacional; meios de comunicação permanente entre o pessoal da obra ou serviço de manutenção na área operacional e os canais de tráfego aéreo ou aeronaves; e limpeza da área de movimento sob intervenção entre os turnos de trabalho e ao término de obra ou serviço de manutenção.

2.4.3 O regulamento passa ainda a prever casos em que a realização de obras e serviços de manutenção estará condicionada ao envio de IOS (Informativo sobre Obras e Serviços de Manutenção) à ANAC e sua respectiva aceitação pela Agência. O IOS conterá as informações

necessárias à identificação do serviço, como descrição, local e período da obra ou serviço de manutenção e alteração operacional gerada.

Divulgação de informações aeronáuticas

2.4.4 A seção 153.105 foi incluída no regulamento com o objetivo de prever as atribuições e responsabilidades do operador de aeródromo quanto à apresentação de informações aeronáuticas. Com a nova seção, são previstos objetivamente os casos em que o operador de aeródromo deverá atualizar as informações constantes do Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS) diretamente ou mediante anuência da ANAC. Os novos dispositivos terão o benefício eliminar as recorrentes dúvidas a respeito de quais informações devem ser anuídas pela Agência, reduzindo o volume de comunicações apresentadas equivocadamente ao setor.

2.5 Operação em baixa visibilidade

2.5.1 Define-se Alcance Visual de Pista (RVR – sigla da expressão *runway visual range*) como a “*distância na qual o piloto de uma aeronave, que se encontra no eixo de uma pista de pouso e decolagem, pode ver a sinalização horizontal na superfície da pista, as luzes que a delineiam ou as que identificam seu eixo*” (termos do RBAC n° 154, seção 154.15 – Definições).

2.5.2 De acordo com o RBAC n° 153 (Emenda n° 00), a operação em baixa visibilidade é aquela “*executada em condição de alcance visual de pista de pouso e decolagem (RVR) inferior a 550 m*”.

2.5.3 Apesar do marco de 550m para a definição de operação em baixa visibilidade no RBAC n° 153, os regulamentos nacionais e internacionais utilizam referências distintas para a determinação de requisitos relativos a luzes, sistemas de pouso por instrumento, procedimentos de decolagem e de aproximação de precisão, entre outros.

2.5.4 Veja-se, nesse sentido, a tabela abaixo.

RBAC n° 153
Definição de operação em baixa visibilidade (RVR abaixo de 550m), que torna aplicável os seguintes 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
RBAC n° 154
Estabelece a necessidade de instalação de determinadas luzes com base nos valores de RVR, que variam de acordo com a lista abaixo:

- (1) Pista de aproximação de precisão: CAT I – RVR \geq 550 m
CAT II – 550 m > RVR \geq 350 m

Importante notar que a 6ª edição do Anexo 14 (jul/13) apresenta a seguinte definição:

“Precision approach runway, category II. An instrument runway served by ILS and/or MLS and visual aids intended for operations with a decision height lower than 60 m (200 ft) but not lower than 30 m (100 ft) and a runway visual range not less than 300 m”.

Ou seja, menos restritiva que a definição do RBAC 154.

- (2) Luzes de eixo PPD no caso de LVTO (*Low Visibility Take Off*) – RVR < 400 m
(3) Luzes indicadoras de táxi de saída rápida (RETIL) – RVR < 250 m
(4) Luzes de eixo de pista de táxi – RVR < 350 m
(5) Luzes de área de giro – RVR < 350 m
(6) Barra de parada – RVR < 350 m

ICA 100-16 – Sistema de Pouso por Instrumentos – ILS

Consoante 6ª edição do Anexo 14 (jul/13):

- (1) ILS CAT I – RVR \geq 550 m
(2) ILS CAT II – 550 m > RVR \geq 300 m
(3) ILS CAT III – RVR < 300 m

AIC N 25/12 – Procedimentos de decolagem e de aproximação de precisão ILS CAT I

- (1) Define LVTO (*Low Visibility Take Off*) para decolagem com RVR abaixo de 400 m
(2) A Tabela 3 (Mais baixos valores de RVR de Decolagem Autorizados) apresenta uma modulação cujos marcos são RVR de 500 m, 350 m, 300 m, 175 m e 150 m.

Annex 14 – Aerodromes (Vol. I)

Categorias de pista de aproximação de precisão determinadas, entre outros fatores, pelo alcance visual de pista (RVR), nos seguintes moldes:

- b) *Precision approach runway, category I – visibility not less than 800 m or a runway visual range not less than 550 m.*
c) *Precision approach runway, category II – visual aids intended for operations with a decision height lower than 60 m (200 ft) but not lower than 30 m (100 ft) and a runway visual range not less than 300 m.*

Doc 9476 – Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems – SMGCS

Definição de operação em baixa visibilidade como RVR abaixo de 400 m

“Visibility less than 400 m RVR (low visibility operations)”

AC 120-57A – Guidelines for the Certification, Airworthiness, and Operational Use of Electronic Flight Bags

Menção à definição de operação em baixa visibilidade como RVR abaixo de 1200 pés (365,76 m)

- (1) *“When one portion of the Airport is in a low visibility condition, i.e., visibility less than 1200 feet RVR, the entire Airport is considered to be in low visibility conditions and SMGCS procedures and restrictions are placed in effect”.*

2.5.5 As diferenças constatadas têm impacto direto no nível de exigência para as operações na faixa entre 250 m e 550 m, tornando mais complexa a aplicação dos variados requisitos de operação e infraestrutura (luzes e sinalização).

2.5.6 De plano, verifica-se que no âmbito da OACI são distintos os valores de referência para operação em baixa visibilidade e os valores de referência para as categorias de pista de aproximação de precisão. Como apontado na tabela acima, a operação em baixa visibilidade é aquela realizada com alcance visual de pista abaixo de 400 m, ao passo que as categorias de pista de aproximação variam com alcance visual de pista entre 550 m e 300 m.

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

2.6 Revisão editorial, reorganização de parágrafos e ajustes de redação

2.6.1 O escopo do presente trabalho inclui ainda a revisão editorial do regulamento, com adequação de falhas pontuais e reformulação da redação de alguns de seus dispositivos com o objetivo de torná-los mais claros e objetivos.

3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

3.1 Convite

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

3.1.2 As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico:

<http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>

3.1.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão devidamente analisados pela ANAC e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a deliberação da Diretoria da ANAC a respeito da proposta. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.

3.1.4 Com o objetivo de facilitar a identificação das alterações propostas, foi elaborada versão comparada do regulamento, na qual podem ser visualizados o texto original do RBAC n° 153 e

todas as propostas de alteração do seu conteúdo. O documento comparativo segue anexo à presente Justificativa.

3.2 Prazo para contribuições

3.2.1 Os comentários referentes a esta Audiência Pública devem ser enviados no **prazo de 30 dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

3.3 Contato

3.3.1 Para informações adicionais a respeito desta Audiência Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA
Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias – GOPS
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil
e-mail: gops.sia@anac.gov.br