

# **Relatório de Análise das Contribuições**

**Audiência Pública nº 23/2018**  
**Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação**  
**Civil - RBAC nº 154, intitulado “Projeto de Aeródromos”**

## **INTRODUÇÃO**

Tema nº 2 da Agenda Regulatória, o presente projeto normativo se encontra na fase posterior ao recebimento das contribuições oriundas da Audiência Pública nº 23/2018, cujo Aviso foi publicado no Diário Oficial da União – DOU de 5 de novembro de 2018, Seção 3, página 135 (retificação publicada no DOU de 6 de novembro de 2018, Seção 3, página 122), estipulando prazo para envio das contribuições até o dia 5 de dezembro de 2018.

## **DA AUDIÊNCIA PÚBLICA**

Os textos das minutas puderam ser acessados no sítio eletrônico desta Agência na rede mundial de computadores – endereço: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-econsultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento-1>.

As contribuições foram encaminhadas por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio da ANAC. A equipe responsável pelo projeto normativo então tratou todas as sugestões e críticas recebidas e promoveu as alterações que se mostraram alinhadas aos objetivos da Agência.

Durante o período da audiência pública, de 30 (trinta) dias, foram recebidas 9 (nove) contribuições, por meio do formulário eletrônico na página da ANAC. Duas dessas contribuições, de autoria da Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A., também foram enviadas por meio de carta.

Cada uma das contribuições é apresentada e avaliada a seguir em formulário individualizado, contendo campos específicos para a identificação do colaborador, informação do trecho da minuta a ser discutido ou aspecto não previsto que se propõe a abordar, de trecho sugerido para alteração ou inclusão e justificativa. A resposta da ANAC a cada contribuição desfecha os respectivos formulários.

<b>CONTRIBUIÇÕES E ANÁLISES</b>	
<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 1</b>	
Nome: CRISTINA LAZZARI PELARIN	
<b>Item objeto da contribuição:</b>	
Minuta de Resolução, art. 1º	
<b>Contribuição</b>	
Outros: 154.601 (e) (3) Inclusão: (i) na hipótese descrita no parágrafo 154.601(a)(1), a pista de pouso e decolagem poderá ser mantida sem RESA, desde que autorizado pela ANAC após apresentação de estudo pelo operador de aeródromo em função do número de operações x incidentes/acidentes ocorridos no referido aeródromo dentro do período de sua existência.	
<b>Justificativa</b>	
<p>Não tendo encontrado campo específico neste formulário de contribuição para tratar do assunto, passamos a utilizar este espaço para apontarmos nossa posição acerca da obrigatoriedade de implantação de RESA em aeródromos existentes em data anterior a publicação do RBAC 154 quando da sua ampliação ou modificação, haja visto a necessidade de expansão operacional dos aeródromos sob concessão público/privada, determinada contratualmente pelo poder concedente que sejam realizadas obras de melhorias e expansão. A expansão destes aeroportos compreende absorção de aeronaves de maior capacidade operacional, com ampliação das pistas de pouso e decolagem; sabendo-se que estes aeródromos estão localizados em municípios densamente povoados e a ocupação e uso do solo trouxe para o entorno do aeroporto estradas, avenidas, comércios e residências, a disponibilidade de áreas livres é escassa. A necessidade de implantação de RESA em aeródromos existentes antes de 12 de maio de 2009, trará na realidade uma diminuição da capacidade operacional de pista, contrariando o estabelecido pelo poder concedente.</p> <p>A RESA, em aeroportos que não possuem espaço físico para esta implantação, condena o aeroporto a permanecer atendendo um mesmo segmento específico, sem possibilidade de crescimento. E a obrigatoriedade da RESA fará com que esse mesmo segmento seja restringido.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição não foi incorporada. O tema específico "dimensões de RESA" não é objeto da presente proposta. Cabe informar, contudo, que há previsão para que ele seja tratado oportunamente nas próximas tranches do projeto, quando deverá ser submetido a nova consulta pública.	
<b>Itens alterados:</b>	
-	

<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 2</b>
Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Item objeto da contribuição:</b>
Minuta de Emenda ao RBAC nº 154, 154.213(b)(1)
<b>Contribuição</b>
Alteração: (b)(1) As declividades e as mudanças de declividade em uma zona de parada (stopway), bem como a transição de uma pista para uma zona de parada, devem estar em conformidade com o parágrafo 154.201(f) para a pista à qual a zona de parada estiver associada.
<b>Justificativa</b>
Não há mais os parágrafos 154.201(f)(1) a (8). Sugiro mencionar apenas o parágrafo (f). Outra opção poderia ser mencionar os parágrafos correspondentes do apêndice G, que receberiam os textos dos atuais parágrafos 154.201(f)(1) a (8). Observo que no quadro comparativo o texto menciona "154.201(f)(1) a 154.201(f)(2)".
<b>Resposta da ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição foi incorporada.
<b>Itens alterados:</b>
154.213(b)(1)

<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 3</b>
Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Item objeto da contribuição:</b>
Minuta de Emenda ao RBAC nº 154, Apêndice G, G.4
<b>Contribuição</b>
Alteração: (c)(1) Quando uma pista de pouso e decolagem for planejada de modo a combinar os valores máximos das declividades e mudanças na declividade permitida, de acordo com os parágrafos 154.201(f), G.4(a), G.4(b) e G.4(c), deve ser feito um estudo para garantir que o perfil da superfície resultante não prejudique a operação das aeronaves.
<b>Justificativa</b>
Não há mais os parágrafos 154.201(f)(1) a (8). Sugiro mencionar os parágrafos correspondentes do apêndice G, que receberiam os textos dos atuais parágrafos 154.201(f)(1) a (8). Dado que o texto já é do apêndice, entendo que essa é a melhor opção. Outra opção poderia ser mencionar apenas 154.201(f). Ainda, foi retirada menção à Subparte C, por ser desnecessário (há apenas um parágrafo 154.201(f) no regulamento e em toda a regulamentação da ANAC).
<b>Resposta da ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição foi incorporada.
<b>Itens alterados:</b>
Apêndice G, G.4(c)(1)

<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 4</b>
Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Item objeto da contribuição:</b>
Minuta de Emenda ao RBAC nº 154, Apêndice G, G.4
<b>Contribuição</b>
Alteração: (d)(1) A topografia do terreno abaixo da trajetória de aproximação pode ser importante em operações tipo all-weather porque pode afetar a operação do rádio-altímetro. Rádio-altímetros são úteis em qualquer operação e são requeridos em operações de autoland, de pouso com a utilização de Head-up display (HUD), e tipo CAT II e CAT III.
<b>Justificativa</b>
Uso de maiúsculas em CAT, como nos outros trechos do RBAC e no RBAC nº 01.
<b>Resposta da ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição foi incorporada.
<b>Itens alterados:</b>
Apêndice G, G.4(d)(1)

<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 5</b>
Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Item objeto da contribuição:</b>
Minuta de Emenda ao RBAC nº 154, Apêndice G, G.1
<b>Contribuição</b>
Alteração: (a)(3)(ii)(B) Os componentes máximos de ventos médios de través, apresentados no parágrafo G.1(a)(4), se referem a circunstâncias normais. Existem alguns fatores que podem exigir que uma redução desses valores máximos seja considerada em um aeródromo em particular. Esses fatores incluem: 1. as grandes variações que podem existir nas características de tratamento e componentes máximos permissíveis de vento de través, entre vários tipos de aeronaves (inclusive tipos futuros) dentro de cada um dos três grupos mostrados no parágrafo G.1(a)(4);  Onde uma pista de pouso e decolagem estiver associada a uma zona de parada (stopway) ou zona desimpedida (clearway), um comprimento real de pista inferior à resultante da aplicação dos parágrafos G.1(b)(2) ou G.1(b)(3), quando apropriado, pode ser considerado satisfatório, mas, nesse caso, qualquer combinação de pista de pouso e decolagem, zona de parada e zona desimpedida deve permitir a conformidade com os requisitos operacionais para pouso e decolagem de aeronaves para as quais a pista é destinada.
<b>Justificativa</b>
Corrigir as referências, pois os parágrafos de 154.201 foram realocados.
<b>Resposta da ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição foi incorporada.
<b>Itens alterados:</b>
Apêndice G, G.1

<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 6</b>
Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Item objeto da contribuição:</b>
Minuta de Emenda ao RBAC nº 154, Apêndice G, G.8(b)(7)
<b>Contribuição</b>
Alteração: G.8(b)(7) Especificações neste RBAC, relacionadas à sinalização horizontal e luzes de cabeceiras deslocadas, além de algumas exigências operacionais são encontradas nos parágrafos 154.303(d)(5)(i), 154.305(o)(1), 154.305(q)(1), 154.305(q)(2)(ii), 154.305(q)(3)(ii) e 154.305(s)(2)(ii).
<b>Justificativa</b>
Retirado parágrafo "154.305(j)(1)(v)", que foi reservado. Uso de vírgula separando os parágrafos na lista.
<b>Resposta da ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição foi incorporada.
<b>Itens alterados:</b>
Apêndice G, G.8(b)(7)

<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 7</b>
Nome: EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Item objeto da contribuição:</b>
Minuta de Emenda ao RBAC n° 154, Apêndice G, G.9(c)(2)
<b>Contribuição</b>
Alteração: G.9(c)(2) (...) No entanto, no caso de uma cabeceira recuada, luzes embutidas são utilizadas desde a extremidade da pista até a cabeceira, para obter a configuração especificada. Essas luzes embutidas são projetadas para atender às exigências fotométricas especificadas no Apêndice B, Figura AB-1 ou AB-2.
<b>Justificativa</b>
O parágrafo "154.305(a)(4)(ii)" foi suprimido, e não há mais a exigência que era mencionada.
<b>Resposta da ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição foi incorporada.
<b>Itens alterados:</b>
Apêndice G, G.9(c)(2)

<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 8</b>
Nome: ANTONIO CARLOS MARTINEZ PINTO
<b>Item objeto da contribuição:</b>
Minuta de Emenda ao RBAC nº 154, 154.305(s)(1)(ii)
<b>Contribuição</b>
<p>Inclusão:</p> <p>Inclusão ao item 154.401 (c) de subitem estipulando os novos tipos de sinalizações verticais, com coloração específica (laranja e preta) para uso na área de manobras Taxiway ("TWY") e no pátio.</p> <p>As sinalizações para uso na área de manobras ("TWY") possuem duas finalidades: alertar para obras/intervenções nas TWYs e alertar para possíveis alterações nas distâncias declaradas da Runway ("RWY").</p> <p>As sinalizações para utilização no pátio possuem a finalidade de alerta às obras/intervenções existentes, durante a operação.</p> <p>De acordo com a finalidade, a sinalização poderá receber nomenclaturas diferenciadas, como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "CONSTRUCTION AHEAD" (para uso em TWY);</li> <li>• "RWY XX TAKEOFF RUN AVAILABLE XXX m" (em caso de modificação das distâncias declaradas);</li> <li>• "CONSTRUCTION ON RAMP" (em caso de obras/intervenções no pátio de aeronaves).</li> </ul>
<b>Justificativa</b>
<p>Este tipo de sinalização, não está preconizado pelo RBAC nº 154 da ANAC, porém, o Federal Aviation Administration ("FAA") já possui regulação específica para tal através da "AC 150/5370-2G", editada em dezembro de 2017. A Concessionária entende que a inclusão de tal tipo de sinalização vertical é importante, a fim de garantir adicionalmente o Safety nas operações durante a gestão da mudança. A utilização deste tipo de sinalização torna-se mais uma barreira, com objetivo de evitar um incidente/acidente na utilização da infraestrutura aeroportuária, mesmo sobre intervenções ou obras.</p>
<b>Resposta da ANAC</b>
<p>A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição não foi incorporada. O tema foi contemplado no Manual de Obras editado pela ANAC em dez/2018 e disponível do link: <a href="http://www.anac.gov.br/publicacoes/publicacoes-arquivos/manual-de-obras-e-servicos-de-manutencao.pdf">http://www.anac.gov.br/publicacoes/publicacoes-arquivos/manual-de-obras-e-servicos-de-manutencao.pdf</a></p>
<b>Itens alterados:</b>
-

<b>NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 9</b>
Nome: ANTONIO CARLOS MARTINEZ PINTO
<b>Item objeto da contribuição:</b>
Minuta de Emenda ao RBAC nº 154, 154.305(s)(1)(ii)
<b>Contribuição</b>
Alteração: A Concessionária solicita que seja mantida a redação anterior do RBAC nº 154. Alternativamente a Concessionária sugere a inclusão de trecho prevendo a manutenção das isenções concedidas pelo poder Concedente.
<b>Justificativa</b>
A alteração da redação irá incorrer em custos não previstos pela Concessionária.
<b>Resposta da ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição não foi incorporada. A isenção já concedida para o aeroporto de SBGL permanece nos mesmos termos do processo 00058.530294/2017-91 cuja avaliação de segurança operacional subsidiou a Decisão nº 146/2018 relativa à obrigatoriedade de luzes de eixo para a PPD 15/33.
<b>Itens alterados:</b>
-