



VOTO

PROCESSO: 00066.016116/2018-33

INTERESSADO: DAESP - SÃO PAULO AEROPORTOS

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A [Lei nº 11.182/2005^{\[1\]}](#) dispõe que cabe à ANAC regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária, bem como exercer o poder normativo da Agência, adotando medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

1.2. Os procedimentos a serem adotados por interessados em propor à ANAC a concessão de isenção quanto ao cumprimento de requisito estabelecido pela ANAC para solicitação de isenção de cumprimento de requisito constam na Seção 11.31 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 11 - RBAC 11 e na [Instrução Normativa ANAC nº 107/2016](#).

1.3. Por sua vez, o [Regimento Interno da Agência](#) dispõe como competência privativa da Diretoria da ANAC, em regime de colegiado, exercer o poder normativo da Agência quanto as matérias de sua competência, e às Superintendências cabe avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos, bem como rejeitar aquelas que, por mérito ou forma, não atenderem aos critérios estabelecidos.

1.4. Da mesma forma, a [Instrução Normativa ANAC nº 33/2010](#), prevê que os processos a serem distribuídos para relatoria devem conter nota técnica com análise do assunto e minuta de ato a ser assinada, em caso de deferimento do pedido.

1.5. Pelo exposto restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão sobre o tema pela Diretoria Colegiada.

2. DA ANÁLISE

2.1. O [Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 164 \(RBAC 164\)](#), aprovado pela Resolução nº 320, de 29 de maio de 2014, estabelece regras para o gerenciamento do risco da fauna.

2.2. Em seu item 164.3(a), define que *o perigo provocado pela presença de aves e demais espécies de animais às operações aéreas torna necessária a execução, por parte dos operadores de aeródromos públicos, de ações específicas para o gerenciamento do risco de colisão entre aeronaves e a fauna, por intermédio da compreensão dos fatores que originam o perigo e da definição de medidas para eliminar ou mitigar o risco.*

2.3. Na gradação da regulação o normativo estabelece regras gerais aplicáveis a todos operadores de aeródromos públicos brasileiros e obrigações específicas adicionais aos que se enquadram em algum dos critérios constante do item 164.1(b), conforme trecho abaixo:

164.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento estabelece regras para o gerenciamento do risco da fauna e se aplica ao operador de aeródromo público, doravante denominado neste regulamento simplesmente como operador de aeródromo.

(b) Os operadores de aeródromos que se enquadrem nos critérios a seguir devem assegurar a realização de uma Identificação do Perigo da Fauna – IPF e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF:

(1) operador de aeródromo para o qual se exija um Certificado Operacional de Aeroporto, nos termos do RBAC 139;

(2) **operador de aeródromo no qual se realizem voos internacionais**; ou

(3) operador de aeródromo no qual se realize transporte aéreo regular de passageiros, com aeronave de qualquer capacidade, e o operador de aeródromo no qual se realize transporte aéreo não regular de passageiros, com aeronave com mais de 60 (sessenta) assentos, sempre que presente pelo menos uma das seguintes condições:

(i) registro de colisão com múltiplos animais ou que tenha gerado acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave, em operações aéreas ocorridas no aeródromo ou em seu entorno; ou

(ii) seja identificada a existência, na área operacional ou em seu entorno, com interferência direta nas trajetórias de pouso e decolagem do aeródromo, espécies de fauna com tamanho ou quantidade significativa, capazes de provocar quaisquer dos eventos descritos no parágrafo 164.1(b)(3)(i).

2.4. Ocorre que, em 1º de dezembro de 2017, em atenção ao requerimento^[2] apresentado pelo Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo - DAESP, a ANAC [designou](#)^[3] o Aeroporto Mário Pereira Lopes/São Carlos -SP (SDSC) como internacional, mas limitou as operações. Veja:

As operações internacionais estão restritas em 1º de dezembro de 2017 a serviços aéreos privados destinados à entrada ou saída de aeronaves procedentes do exterior ou a ele destinadas, para serem submetidas à prestação de serviços de manutenção e reparo, **sendo vedadas as operações internacionais de serviços aéreos públicos regulares ou não regulares de carga/mala postal e de transporte regular ou não regular de passageiros.**

2.5. Com a realização de operações internacionais, o operador passou a se enquadrar no item 164.1(b)(2) devendo observar as obrigações constantes do caput, quais sejam, de realizar a Identificação do Perigo da Fauna – IPF e o Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF para o aeroporto.

2.6. Diante deste contexto e amparado pelo [RBAC 11](#), o DAESP protocolou^[4] pedido de isenção permanente de cumprimento de requisito. Em suas fundamentações, o operador alegou: (i) que a operação internacional destina-se apenas a receber aeronaves que se destinam ao Centro de Manutenção, Reparos e Operações – MRO da Latam Linhas Aéreas S.A.; (ii) tratar-se de aeroporto de aviação geral e que apresenta baixo movimento de aeronaves e de passageiros; (iii) que as aves identificadas em estudos ambientais são comuns e que não representam risco substancial à segurança do voo; (iv) que foram registradas apenas 3 (três) colisões com fauna nos últimos 5 (cinco) anos; e (v) que realiza outras ações previstas no 164.53(d) e 164.53(g).

2.7. Por sua vez, a Gerência Técnica de Desenvolvimento Aeroportuário – GTDA, destacou^[5] a variedade de aeródromos internacionais no Brasil, tanto em termos de tipos de operações como de movimentação de aeronaves e passageiros, frisando que o aeroporto de São Carlos, além de ter poucas operações, tem restrições às operações internacionais. Também, fez um paralelo entre o referencial normativo internacional^[6] e o regulamento vigente, constatando que a exigência análoga ao Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF no âmbito internacional se dá praticamente nos mesmos moldes do item 164.1(b), diferenciando-se apenas no quesito relativo a aeroporto que tenha voos internacionais. Por fim, ponderou a área técnica que “o *histórico de eventos de segurança operacional envolvendo fauna não apresenta dados que despertem a necessidade de tomada de medidas de mitigação de riscos*” e recomendou a “*inaplicabilidade do requisito constante do item 164.1, subitem (b)(2), concedendo ao operador do Aeroporto Estadual São Carlos a isenção ao requisito que determina a obrigação de elaboração de IPF e PGRF.*”

2.8. Destarte, ressalto três pontos específicos deste caso:

1º) Em seu pleito, o DAESP registrou que “*a segurança das operações não está comprometida nesse aeroporto, tendo sido registrados apenas 3 colisões com fauna nos últimos cinco anos.*” Ao revisitar as informações publicadas pelo CENIPA^[7] observa-se 4 (quatro) relatos de eventos de segurança operacional envolvendo fauna^[8] nos últimos anos, sendo 3 (três) colisões de aves com aeronaves (identificadas por incidentes) e 1 (uma) quase colisão (classificada como ocorrência anormal). Neste período não identificou-se registro de colisão com múltiplos animais ou que tenha gerado acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave, confirmando-se que, não há relatos de ocorrências das situações listadas no item 164(b)(3)(i);

2º) A Identificação do Perigo da Fauna – IPF "*visa identificar a situação geral do perigo da fauna em um aeródromo com o intuito de propor um plano de ações para sua mitigação*". Como o perigo da fauna está associado, entre outros, ao contexto fitogeográfico, social e de ocupação do entorno do aeródromo, ele precisa ser periodicamente reavaliado, de forma que o RBAC 164 estabeleceu **ciclos de 5 (cinco) anos**^[2] para a validade da IPF e assim, para a revisão do PGRF. Desta forma, é prudente também, que a isenção em análise seja considerada em lapso temporal equivalente à validade do ciclo das ações de gerenciamento do risco de fauna aqui em debate;

3º) Tendo em vista os fundamentos do pedido do DAESP e a avaliação da GTDA, depreende-se que o cerne da questão encontra-se na essência da própria regulação, notadamente, quanto ao perfil de aeroportos a que norma imputa as obrigações de execução do IPF e do PGRF. Assim, é importante destacar que já consta na agenda regulatória da ANAC, para o biênio 2019-2020^[10], como temas em estudo, o Gerenciamento do Risco da Fauna. Segundo o documento, trata-se da "*revisão da aplicabilidade e aspectos técnicos do Gerenciamento do Risco da Fauna - RBAC 164 - considerando a ampliação do escopo do processo de certificação operacional de aeródromos, aspectos de vigilância continuada do tema e a reavaliação das metodologias de cálculo de colisões com fauna e outros aspectos técnicos do Regulamento.*"

2.9. Diante do exposto e considerando: (i) a conclusão da área técnica por recomendar a concessão de isenção permanente do item 164.1(b)(2); (ii) que a validade normativa da Identificação do Perigo de Fauna – IPF é de 5 (cinco) anos, devendo ser necessariamente reavaliada após este período; (iii) que mesmo que não seja exigida a IPF e o PGRF, o RBAC 164 deixa claro que todo operador de aeródromo público deve realizar certos procedimentos básicos operacionais e de manutenção com vistas a mitigar o risco da fauna; e (iv) que o normativo encontra-se em processo de estudo para revisão, inclusive quanto sua aplicabilidade; reconheço nos autos razões para conceder a **isenção temporária da aplicação do requisito 164.1(b)(2) por 5 (cinco) anos**.

3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Ante ao exposto e considerando o teor da Nota Técnica nº 43/2018/GTDA/GCOP/SIA^[5], **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento de isenção temporária da aplicabilidade do requisito de que trata o subitem (2) do Parágrafo (b), Seção 164.1, do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 164 por 5 (cinco) anos, ao Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo - DAESP quanto à necessidade da realização da Identificação do Perigo da Fauna (IPF) e do Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF) para o Aeroporto Mário Pereira Lopes/São Carlos -SP (SDSC).

3.2. Por efeito desta Decisão, proponho a restituição do autos à SIA para adequação da proposta de ato normativo, no sentido de que a concessão da isenção seja pelo prazo de 5 (cinco) anos.

É como voto.

RICARDO BEZERRA
Diretor - Relator

[1] Lei de criação da ANAC, de 27 de setembro de 2005

[2] Ofício 426/17 (1286728), de 23 de novembro de 2017

[3] Processo SEI nº 00066.527628/2017-40 e Portaria nº 3.998/SIA, de 1º de dezembro de 2017

[4] Ofício DAESP 170/18 (1960036), de 15 de junho de 2018

[5] Nota Técnica nº 43/2018/GTDA/GCOP/SIA (2344811), de 26 de outubro de 2018

[6] Federal Aviation Administration, Title 14 do Code of Federal Regulations, Part 139, item 139.337 - Wildlife Hazard Management

[7] CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Incidentes Aeronáuticos

[8] [Pesquisa no site do CENIPA](#)

[9] RBAC 164- EMD 00

164.11 Características gerais

(d) A IPF tem validade de 5 (cinco) anos, devendo ser revisada ao quinto ano de sua vigência.

[10] [Anexo II](#) da [Portaria nº 3.897](#), de 18 de dezembro de 2018, que institui a Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2019-2020.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 27/02/2019, às 11:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2714579** e o código CRC **B3BC65E5**.

SEI nº 2714579