



VOTO

PROCESSO: 00058.005650/2019-02

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. COMPETÊNCIA DA DIRETORIA DA ANAC PARA DELIBERAR SOBRE O TEMA

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil,^[1] bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.^[2]

1.2. Ressalta-se, especialmente, a competência da Agência para promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil;^[3] regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica;^[4] e expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de infraestrutura aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem.^[5]

1.3. Em consonância com as competências dispostas no Regimento Interno da ANAC,^[6] a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA submeteu à Diretoria Colegiada, pelo presente processo administrativo, proposta de revisão da regulação sobre projeto de aeródromos, tema afeto à segurança de pessoas, bens e equipamentos nas operações decorrentes da utilização da infraestrutura aeroportuária.

2. DAS RAZÕES DO VOTO

2.1. A presente proposta visa a flexibilizar, no RBAC 154, requisitos mandatórios que poderiam ensejar barreira desnecessária ao desenvolvimento dos aeroportos no Brasil, sem perder de vista a manutenção de níveis aceitáveis de segurança operacional, e ainda promover o maior alinhamento da regulamentação praticada pela ANAC com o Anexo 14 da Convenção de Aviação Civil Internacional.^[7]

2.2. A área técnica adotou a estratégia de substituir, quando possível, requisitos predominantemente prescritivos, e com pouca margem para liberdade no cumprimento, pela especificação de padrões de desempenho atrelados a meio preferencial de cumprimento e a recomendações baseadas em melhores práticas que promovam aumento da segurança operacional.^[8]

2.3. A proposta foca nas recomendações do referido anexo internalizadas no RBAC 154 como requisitos obrigatórios e, conforme apontado no relatório,^[9] aborda a revisão de dispositivos ligados a Pátio de Aeronaves, Complexo Aeroportuário, e RESA.^[10]

2.4. Em destaque, sobre os requisitos ligados à RESA, os estudos abordam comparativo com a regulamentação internacional, revisão de literatura sobre excursão de pista, avaliação do histórico de ocorrências aeronáuticas e seus fatores contribuintes, e ainda a avaliação da infraestrutura brasileira atual e alternativas regulatórias.^[11]

2.5. Conforme colocação da área técnica: “o objetivo geral perseguido foi estabelecer referências de dimensões de RESA que promovam um nível de segurança tão alto quanto razoavelmente praticável, enquanto alinhados com os padrões estabelecidos pela OACI, práticas internacionais, e adequadas à realidade da infraestrutura aeroportuária no país.”^[12]

2.6. O resultado global do estudo recomenda o estabelecimento de dimensões mínimas de RESA iguais ao que preconiza o já mencionado Anexo 14, conforme refletido na seção 154.209(b) da proposta de ato normativo.^[13]

"(1) As RESA devem se estender a partir do final de uma faixa de pista a uma distância de, no mínimo 90 m:

(i) onde o número de código for 3 ou 4; e

(ii) onde o número de código for 1 ou 2 e a pista for do tipo por instrumento.

(2) A largura de uma RESA deve ser igual ou superior ao dobro da largura de pista requerida para a aeronave crítica associada."

2.7. Além disso, a emenda mantém a prerrogativa da Agência de estabelecer dimensões maiores, alinhada com recomendações do mesmo Anexo, quando o interesse público exigir, seja pela necessidade de implementação de políticas públicas ou diante de comprovado risco à segurança operacional. Nesse ponto, foi identificada a necessidade de pequeno ajuste, e a proposta aqui apreciada difere do texto apresentado pela área técnica apenas por prever que tal prerrogativa seja aplicável a qualquer pista de pouso e decolagem, não se limitando àquelas existentes antes de 12 de maio de 2009.^[14]

2.8. Por fim, registre-se que a proposta de alteração tomou por base o texto da emenda 04 do RBAC 154, mas o regulamento teve a emenda 05 aprovada pela Resolução nº 513, de 16 de abril de 2019. Entende-se, assim, que a minuta a ser disponibilizada a audiência pública deverá já contemplar a emenda mais recente do regulamento.

2.9. Portanto, com base na exposição da área técnica,^[15] entendo que a proposta de edição do RBAC 154 atende ao interesse público e contribuirá para o desenvolvimento da aviação civil.

3. CONCLUSÃO

3.1. Por todo o exposto, com fundamento no artigo 8º, incisos IV, XXI e XXX, da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, e em razão da competência exclusiva prevista no inciso V do artigo 11 do mesmo diploma legal, VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de audiência pública por 30 dias da proposta de emenda ao RBAC nº 154 apresentada pela área técnica, incluindo o ajuste mencionado neste voto (conforme minuta nº SEI 3042223).^[16]

3.2. Determina-se, ainda, que os autos sejam restituídos à SIA para que a minuta a ser submetida à audiência pública seja adequada para contemplar as alterações da emenda atual do regulamento.^[17]

É como voto.

Juliano Alcântara Noman
Diretor

^[1] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8º, *caput*

^[2] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 11, V

^[3] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, IV: realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

^[4] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, XXI: regular e fiscalizar a infra-estrutura 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;

^[5] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, XXX: expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

[6] Anexo à Resolução N° 381, de 14 de junho de 2016. “Art. 33 - À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete: I - submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são: a) segurança de aeronaves, pessoas e bens nas operações destinadas ao transporte aéreo sob responsabilidade do operador de aeródromo; b) segurança de pessoas e equipamentos nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos sob coordenação do seu operador;”

[7] Nota Técnica n° 6/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA (1434053)

[8] Vide item 18, Nota Técnica N° 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926)

[9] Relatório de Diretoria DIR/JN (3018039)

[10] Quadro Comparativo de Alterações (2869279) e Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) GTNO-SIA (2701178)

[11] Vide seção D, Nota Técnica N° 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926)

[12] Vide item 78, Nota Técnica N° 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926)

[13] Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) GTNO-SIA (2701178)

[14] Na proposta da área técnica (2701178), nas hipóteses descritas nos parágrafos 154.601(a)(3) a 154.601(a)(5) do RBAC 154, a seção 154.601(e) restringe o estabelecimento de dimensões de RESA maiores do que as determinadas na seção 154.209 apenas “às pistas de pouso e decolagem cadastradas na ANAC antes de 12 de maio de 2009”. Identificada a limitação, uma nova proposta foi construída com o apoio da área técnica (3042236) e submetida neste voto à apreciação da Diretoria Colegiada.

[15] Nota Técnica N° 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926)

[16] Anexo Minuta RBAC 154 (alterações) (3042223)

[17] A emenda 05 ao RBAC 154, aprovada pela Resolução n° 513, de 16 de abril de 2019, e a proposta de emenda 06, objeto da presente deliberação, estão incluídas no escopo de um único projeto ligado ao tema 04 da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2019-2020 . A primeira emenda trata do assunto Pista de Pouso e Decolagem e Pista de táxi, enquanto a segunda trata de Complexo Aeroportuário, Pátio de Aeronaves e RESA. Os assuntos foram desenvolvidos pela SIA em iniciativas distintas por se entender que haveria ganho de eficiência no processo normativo, e que não haveria concorrência entre as alterações promovidas por ambas as emendas, conforme Nota Técnica N° 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926).



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 22/05/2019, às 17:52, 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 **3031456** e o código CRC **A4440D39**.