

Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 08/2015 - Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

As contribuições foram recebidas pela ANAC por meio de formulário próprio, disponível no sitio da ANAC – <a href="www.anac.gov.br">www.anac.gov.br</a>, durante o período da audiência pública.



# **INTRODUÇÃO**

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 08/2015, publicado no Diário Oficial da União de 30 de março de 2015, Seção 3, página 4, a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 17 de março de 2015, resolveu submeter à audiência pública a proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

Os documentos foram colocados à disposição do público em geral no site desta Agência na internet, no endereço <a href="http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp">http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp</a>. As contribuições foram encaminhadas à Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até às 18 horas do dia 29 de abril de 2015.

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.

Foram recebidas 32 (trinta e duas) contribuições, das quais 17 (dezessete) 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 08/2015.



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 1

## Dados do colaborador

Nome: MODESTO SANCHEZ

E-mail: modesto.sanchez@anac.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.213 Vigilância continuada

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

1 - Sugere-se, pela natureza típica de verificações aplicadas a elementos certificados, que o capítulo seja denominado: "Auditoria Periódica em Aeroportos Certificados" 2 – Sugere-se a seguinte redação para o capítulo 139.213: (a) Após a concessão da Certificação de Aeroporto. a ANAC realizará Auditorias periódicas e/ou especiais para verificar: a. a manutenção das características físicas e operacionais do aeródromo e demais elementos que ensejaram a concessão do Certificado; b. a aplicação efetiva dos procedimentos e controles previstos no MOPS, através de evidências ou verificações; c. a existência de procedimentos e controles preditivos, preventivos ou reativos relacionados a todos os elementos com influência na Segurança Operacional do aeroporto, propondo o ajuste ou introdução de outros que se apresentarem necessários à garantia e melhora contínua (propondo revisões do MOPS a serem aprovadas pela ANAC); d. a atuação efetiva do SGSO, entre suas atribuições previstas no MOPS, no mapeamento de perigos, interação junto à administração e proposição de procedimentos / controles que visem mitigá-los / eliminá-los; (b) Caso a vigilância continuada identifique não conformidade que comprometa a segurança operacional, a ANAC poderá adotar as medidas previstas nas seções 139.111 e 139.113." 3 – Sugere-se acrescer à lista de penalizações pecuniárias do Anexo II: - não realização de procedimentos ou controles previstos no MOPS aprovado ou sua não realização nos períodos / frequência previstos; (substituição ao item 8) - não apresentação das propostas de alterações do MOPS solicitadas oficialmente pelas equipes de Auditorias periódicas nos prazos determinados; - não apresentação de documentação solicitada pelas Auditorias periódicas no momento de sua realização, bem como não possibilitando, facilitando ou viabilizando as verificações solicitadas pela equipe; - não cumprimento dos Planos de Ações Corretivas aprovados pelas Auditorias nos prazos determinados; - não implantação das adequações correspondentes a isenções temporárias, visando eliminá-las nos prazos dispostos; - não manutenção das condições correspondentes à mitigação ou equivalência de risco nas isenções concedidas documentadas no MOPS:

## Resposta da ANAC



Sugestão parcialmente aceita.

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

# Itens alterados na minuta

139.213(a), Tabela de infrações, item 6.



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 2

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.3 Termos e definições

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

Em 139.3(a)(4), se define "estudo de compatibilidade" restringindo sua aplicação apenas para os casos em que a introdução de nova aeronave ou operação representar uma "operação com regularidade mais exigente". Entendo que não há motivo para incluir a expressão "com regularidade" no trecho, pois outras operações, sem regularidade, que impliquem na ampliação de requisitos aplicáveis ao operador também poderiam ser motivo de estudo de compatibilidade. Observo que a expressão não consta: - no RBAC 139.503(b), único local onde se usa "estudo de compatibilidade" no regulamento - neste parágrafo se utiliza apenas "operação da aeronave mais exigente"; nem - na justificativa da proposta de regra, onde se utiliza "operações mais exigentes" (item 2.7.13) para explicar os casos em que seria utilizado o nível equivalente de segurança operacional. Observo ainda que o regulamento é aplicável para operações sem regularidade, quando forem domésticas, de bandeira ou por operadores estrangeiros (129). A regularidade apenas afeta a aplicabilidade de operações suplementares. Com a mudança proposta nesta contribuição, entendo que um operador de aeródromo que possui operações 129 SEM regularidade poderia também se utilizar de estudo de compatibilidade (da mesma forma que um operador de aeródromo que possui operações 129 COM regularidade já poderia, de acordo com a regra proposta na audiência pública). O que deve determinar a possibilidade de utilizar "estudo de compatibilidade" é se a operação é mais exigente, independentemente de haver ou não regularidade nesta operação.

## Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

A redação final será conforme o texto proposto.

### Itens alterados na minuta

139.3(a)(4)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 3

### 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 139 - anexo à Resolução

139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

O parágrafo 139.117(a)(1) faz referência ao parágrafo 139.103(a), porém a seção 139.103 é reservada. A referência deve ser corrigida, creio que para 139.105.

# Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

A redação final corrigirá a referência indicada.

## Itens alterados na minuta

139.117(a)(1)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 4

#### 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

Minuta de Resolução

Art. 1°

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

Uma vez que se decidiu especificar cada alteração, mesmo com a edição de um novo RBAC inteiro, deve-se garantir que todas as alterações estejam devidamente listadas na resolução. No caso, identifiquei que não se trata da exclusão da seção 139.002 (houve inclusão da seção 139.3, e não apenas alteração, pois ela não existia); e não se menciona a alteração do nome do aeroporto de Belém/Val-de-Cans para aeroporto Internacional de Belém/Val-de-Cans, no Apêndice A.

## Resposta da ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

O RBAC 139, em sua edição vigente (Emenda 04), apresentas as seções 139.001 – Termos e definições e 139.002 – Abreviaturas e símbolos na Subparte A. Com a inclusão de uma seção de aplicabilidade, as duas seções existentes serão renumeradas (139.3 e 139.5, respectivamente, seguindo a regra de reserva seções pares estabelecida no art. 8°, V, da Instrução Normativa n° 15, de 20 de novembro de 2008) e alteradas. Para tanto, o art. 1°, incisos III a V, da Resolução prevê adequadamente tais alterações, no seguinte sentido:

"Art. 1° .....

III - inclusão da seção 139.1, que passa a vigorar com a redação seguinte, e <u>renumeração</u> <u>das seguintes</u>:

IV - a seção 139.3 passa a vigorar com a seguinte redação:

V - a seção 139.5 passa a vigorar com a seguinte redação:"

Quanto à alteração da designação do aeroporto internacional de Belém/Val-de-Cans, acata-se parcialmente a contribuição para incluir dispositivo na Resolução prevendo a alteração do Apêndice A. O fundamento para a alteração específica da designação do aeroporto questionado, no entanto, decorre da necessidade de adequação à designação estabelecida pela Lei nº 12.228, de 13 de abril de 2010.

### Itens alterados na minuta

Art. 1º da Resolução de aprovação do RBAC.



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 5

### 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 139 - anexo à Resolução

139.213 Vigilância continuada

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

O parágrafo 139.213(b) autoriza a ANAC a adotar as medidas previstas nas seções 139.111 e 139.113 quando for identificada não conformidade "que comprometa a segurança operacional". Porém a seção 139.111 já autoriza a ANAC a adotar as medidas previstas após ser identificada uma não conformidade - não se limitando, aqui, expressamente às não conformidades que comprometam a segurança operacional. Já a seção 139.113 não apenas autoriza, mas determina à ANAC a aplicação da medida de suspensão nos casos previstos ("o certificado operacional de aeroporto será suspenso por até 180 dias"). Ainda, como na seção 139.111, não se especifica que as não conformidades precisam comprometer a segurança operacional para que a medida seja tomada. Sugiro adequar os textos das seções para uniformizar o tratamento quanto: - à especificação das não conformidades que levem à aplicação de medidas quanto a ser exigido ou não que comprometam a segurança operacional (compatibilizar seções 139.111, 139.113 e 139.213). - à autorização ou determinação de aplicação das medidas (compatibilizar seções 139.113 e 139.213).

## Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

A redação final do parágrafo será conforme a contribuição.

### Itens alterados na minuta

139.213(b)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 6

### 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

Minuta de Resolução

Art. 2°

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

Na tabela de infrações, se inclui "6. Deixar de indicar no MOPS as isenções e Autorizações de Operações Especiais concedidas pela ANAC.". Porém, no RBAC 139.307, se especifica que devem ser incluídos no MOPS "isenções e níveis equivalentes de segurança operacional". Observo ainda a definição de "autorização de operações especiais", no RBAC 139.3, como resultado de deferimento de isenção ou nível equivalente de segurança operacional, Assim, entendo que é adequado alterar o item 6 da tabela para "6. Deixar de indicar no MOPS as isenções e níveis equivalentes de segurança operacional concedidos pela ANAC.", para alinhamento ao RBAC 139.307 e colocando em paralelo isenção e nível equivalente (e não isenção e autorização especial, como estava na proposta submetida à audiência).

### Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

A redação final do parágrafo corrigirá a referência.

### Itens alterados na minuta

Tabela de infrações, item 6.



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 7

### 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

Minuta de Resolução

Art. 2°

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

O Item 1 da Tabela I do Anexo de que trata o art. 2º da Minuta de Resolução possui a seguinte redação: "1. Dificultar o acesso ao MOPS, deixando de garantir que seja um documento ostensivo." A Infraero apresenta a seguinte proposta de redação para o dispositivo da tabela: "1. Dificultar o acesso ao MOPS, deixando de garantir o acesso aos responsáveis pelas atividades operacionais do aeródromo." Justificativa: A Infraero entende que o MOPS contém informações acobertadas pelo segredo industrial, conforme amplamente apreciado nos pareceres jurídicos anexos. Verifica-se que o caráter reservado do documento não impede o seu acesso aos empregados responsáveis pela segurança operacional do aeroporto, assim entendidos todos os que, pela natureza das atividades desempenhadas, devem observar os manuais destinados a regular atividade operacional. Dessa forma, o caráter reservado do documento não impede o seu acesso na forma preconizada no item 139.301 (B) e (C) da minuta de RBAC proposta pela ANAC. A reserva do documento, pretendida pela Infraero, diz respeito à necessidade de se proteger o conhecimento adquirido ao longo de anos de atividades operacionais próprias de aeroportos, desempenhadas pela Infraero, o que se caracteriza como propriedade intelectual da Empresa. Ao gravar o documento com caráter reservado, portanto, pretende-se impedir o acesso de pessoas não autorizadas, como eventuais empresas interessadas em aplicar o conhecimento adquirido e construído ao longo dos anos pela Infraero. Quanto a esse aspecto, vale destacar que a própria proposta da ANAC prevê, no item 139.107 (a) (2), que o Certificado Operacional de Aeroporto perderá a sua eficácia quando ocorrer a "sucessão do detentor por outro operador de aeródromo". Nesse caso, o novo operador obterá Certificado Operacional Provisório mediante a apresentação de MOPS em conformidade com o disposto na Subparte D do Regulamento, como previsto no item 139.115 (a) (4) da minuta. Entende-se, portanto, que a própria ANAC admite que o novo operador do aeródromo deverá construir o seu próprio MOPS. Nesse sentido, reafirma-se o entendimento da Infraero de que o MOPS possui conteúdo sujeito a sigilo industrial e que a restrição de acesso ao documento não impede que os empregados responsáveis pelas atividades operacionais do aeródromo tenham acesso a ele.

## Resposta da ANAC



Sugestão parcialmente aceita.

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

# Itens alterados na minuta

Tabela de infrações, item 1.



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 8

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.401 Cumprimento de normas e procedimentos

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

O item 139.401 (b) estabelece que "todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas em seu Certificado sejam realizadas, exceto quando houver AISO e PESO dessas operações aceitos pela ANAC." A proposta disponibilizada em audiência pública prevê, inclusive, a tipificação da conduta contrária a esse comando, na forma do item 7 da tabela anexa à minuta de Resolução. Ocorre que no atual cenário regulatório a autorização de voos é competência da ANAC, embora seja do conhecimento desta Empresa que a ANAC está promovendo ampla discussão pública no intuito de alterar mencionada regra. Nesse sentido, a regra contida no item 139.401 (b) deve ser compatibilizada com a regulamentação própria da autorização de voos, não cabendo a penalização do operador aeroportuário no caso de ele não possuir a competência para proibir a realização de operações mais exigentes. Destaca-se que no cenário atual, mesmo com parecer contrário do operador de aeródromo, a Agência poderá aprovar operações mais exigentes, ficando o operador sujeito à decisão do regulador.

## Resposta da ANAC

A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.

O dispositivo do parágrafo 139.401(b) está alinhado com a regulamentação existente e proposta de alteração futura sobre aprovação de voos regulares e não regulares.

## Itens alterados na minuta

\_



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 9

### 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 139 - anexo à Resolução

139.401 Cumprimento de normas e procedimentos

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

O item 139.401 (b) estabelece que "todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas em seu Certificado sejam realizadas, exceto quando houver AISO e PESO dessas operações aceitos pela ANAC." A proposta disponibilizada em audiência pública prevê, inclusive, a tipificação da conduta contrária a esse comando, na forma do item 7 da tabela anexa à minuta de Resolução. Ocorre que no atual cenário regulatório a autorização de voos é competência da ANAC, embora seja do conhecimento desta Empresa que a ANAC está promovendo ampla discussão pública no intuito de alterar mencionada regra. Nesse sentido, a regra contida no item 139.401 (b) deve ser compatibilizada com a regulamentação própria da autorização de voos, não cabendo a penalização do operador aeroportuário no caso de ele não possuir a competência para proibir a realização de operações mais exigentes. Destaca-se que no cenário atual, mesmo com parecer contrário do operador de aeródromo, a Agência poderá aprovar operações mais exigentes, ficando o operador sujeito à decisão do regulador.

## Resposta da ANAC

A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.

O dispositivo do parágrafo 139.401(b) está alinhado com a regulamentação existente e proposta de alteração futura sobre aprovação de voos regulares e não regulares.

### Itens alterados na minuta

\_



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 10

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.113 Sanções específicas

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero apresenta a seguinte proposta de redação para o dispositivo 139.113 (a) (2): (2) não submeter à aprovação da ANAC alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação, exceto nos casos em que houver risco à segurança operacional, em que as alterações terão vigência imediata e serão posteriormente submetidas à aprovação da ANAC; Justificativa: Atualmente as alterações decorrentes de risco à Segurança Operacional têm vigência imediata. Não é razoável que os operadores de aeródromo fiquem aguardando a apreciação do manual pela ANAC, permitindo a permanência do risco . Como reconhecido pela ANAC na própria justificativa para a edição da Emenda em questão, existem situações excepcionais em que se torna imperiosa a adoção de medidas acautelatórias para salvaguardar o interesse público sob ameaça iminente ou atual. Assim situações de risco ou de dano iminentes exigem intervenção imediata do operador do aeródromo, não cabendo apenas ao regulador exercer a faculdade de adotar medidas acautelatórias.

### Resposta da ANAC

Sugestão parcialmente aceita.

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

#### Itens alterados na minuta

139.113(a)(2)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 11

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.305 Aprovação e revisão do MOPS

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero propõe que a alínea (e) do item 139.305 seja alterado, na forma abaixo: (e) O detentor de Certificação Operacional de Aeroporto deve submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação, exceto nos casos em que houver risco à segurança operacional, em que as alterações terão vigência imediata e serão posteriormente submetidas à aprovação da ANAC. Justificativa: Atualmente as alterações decorrentes de risco à Segurança Operacional têm vigência imediata. Não é razoável que os operadores de aeródromo fiquem aguardando a apreciação do manual pela ANAC, permitindo a permanência do risco. Como reconhecido pela ANAC na própria justificativa para a edição da Emenda em questão, existem situações excepcionais em que se torna imperiosa a adoção de medidas acautelatórias para salvaguardar o interesse público sob ameaça iminente ou atual. Assim situações de risco ou de dano iminentes exigem intervenção imediata do operador do aeródromo, não cabendo apenas ao regulador exercer a faculdade de adotar medidas acautelatórias.

## Resposta da ANAC

Sugestão parcialmente aceita.

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

### Itens alterados na minuta

139.305(e)(1)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

### Contribuição nº 12

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Minuta de Resolução

Art. 2°

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero propõe que o item 5 da Tabela de Infrações, Anexo II, alterada pelo art. 2º da Minuta de Resolução: 5. Não submeter à aprovação da ANAC alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação, exceto nos casos em que houver risco à segurança operacional, em que as alterações poderão ser submetidas à aprovação da ANAC a posteriori. Justificativa: As alterações decorrentes de risco à Segurança Operacional devem ser implementadas de forma imediata. Os operadores de aeródromo não podem ser penalizados em decorrência de alterações efetuadas por critério de risco à Segurança Operacional. Como reconhecido pela ANAC na própria justificativa para a edição da Emenda em questão, existem situações excepcionais em que se torna imperiosa a adoção de medidas acautelatórias para salvaguardar o interesse público sob ameaça iminente ou atual. Assim situações de risco iminente ou dano exigem intervenção imediata do operador do aeródromo.

## Resposta da ANAC

Sugestão parcialmente aceita.

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

#### Itens alterados na minuta

139.305(e)(1), Tabela de infrações, item 5.



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 13

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero sugere que sejam incluídos os parágrafos (b) e (c) ao item 139.117, com a seguinte redação: (b) Na hipótese de que trata o parágrafo 139.117 (a) (1), o operador do aeródromo pode alterar as características físicas ou procedimentos operacionais de forma imediata à ocorrência da situação de risco à segurança operacional. Justificativa: Em casos de situações emergenciais decorrentes de risco à segurança operacional do aeródromo, é preciso efetuar alterações de forma imediata, não sendo possível a submissão prévia ao órgão regulador. Se for necessário aguardar a publicação de portaria com a emenda, teremos um lapso de tempo com elevado risco, garantindo-se ao operador aeroportuário a adoção de medidas cautelares na gestão do aeródromo, como forma de manter a segurança operacional. (c) Na hipótese de que trata o parágrafo 139.117 (a) (1), o processo de alteração do Certificado Operacional de Aeroporto deve ser tramitado em caráter de urgência no âmbito da ANAC. Justificativa: Tendo em vista a argumentação da Infraero de que as alterações decorrentes de situações de risco à segurança operacional do aeródromo podem ser efetuadas de forma imediata, é necessário, para fins de segurança jurídica, que a validação da ANAC seja realizada no menor prazo de tempo possível.

# Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

A previsão de que em casos em que houver risco à segurança operacional o detentor do certificado poderá, motivadamente, submeter à aprovação da ANAC alteração efetuada no MOPS após sua efetivação foi incluída no parágrafo 139.305(a)(1).

#### Itens alterados na minuta

-



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 14

# Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

# Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero sugere a adequação do item 139.117 (a) (1), quando faz referência ao item 139.103 (a). Justificativa: O item 139.103 (a) não existe na EMD Nº 05 do RBAC 139.

# Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

A redação final corrigirá a referência indicada.

## Itens alterados na minuta

139.117(a)(1)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

# Contribuição nº 15

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.303 Cópias do MOPS

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero apresenta a seguinte proposta de redação para o dispositivo 139.303 (a): (a) todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve disponibilizar o acesso ao conteúdo atualizado do MOPS, seja de forma impressa ou eletrônica, ao seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo. Justificativa: A exigência de cópias impressas é contraditória aos princípios da economicidade, eficiência e uso racional dos recursos naturais. Além disso, torna inseguro o controle de alterações, rastreabilidade e atualização, além de demandar maior tempo na localização do assunto de interesse. Permitir a disponibilização eletrônica traz maior agilidade às operações e aumenta a segurança da atividade.

# Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

A redação final será conforme o texto proposto.

### Itens alterados na minuta

139.303(a)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

# Contribuição nº 16

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Minuta de Resolução

Art. 2°

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero apresenta a seguinte proposta de redação para o dispositivo do item 2, da Tabela de Infrações, alterada pelo art. 2º da minuta de Resolução: 2. Deixar de manter o MOPS em condição de fácil acesso pelo pessoal do aeródromo. Justificativa: Defende-se que a obrigação de disponibilizar cópias impressas é contraditória aos princípios da economicidade, eficiência e uso racional dos recursos naturais. Além disso, torna inseguro o controle de alterações, rastreabilidade e atualização, além de demandar maior tempo na localização do assunto de interesse. Permitir a disponibilização eletrônica traz maior agilidade às operações e aumenta a segurança da atividade.

### Resposta da ANAC

Sugestão parcialmente aceita.

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

## Itens alterados na minuta

139.303(a), Tabela de infrações, item 2.



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 17

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.113 Sanções específicas

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

As condutas relacionadas nos itens (1) a (4) da alínea (a) do item 139.113 ensejam sanções pecuniárias, além das sanções administrativas estabelecidas na minuta de regulamento, como a suspensão temporária ou até a cassação do Certificado Operacional do Aeroporto. Ademais, a suspensão temporária e a cassação acarretam a suspensão das operações previstas no parágrafo 139.1 (a) - operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121; operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; e operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129. Verifica-se, portanto, que além de o operador receber uma sanção pecuniária, a suspensão do certificado induz a sanção de gravidade extrema, com a suspensão de atividades essenciais do aeródromo e que afetam a toda a comunidade que se beneficia dos serviços aéreos públicos, além dos próprios operadores aéreos. Ora, a suspensão das operações previstas no parágrafo 139.1 (a) é medida extrema, que somente pode ocorrer em situações excepcionais, em que a inconformidade apontada pelo regulador não possa ser resolvida com a adoção de medida mitigadora. Assim, a Infraero entende que a suspensão e a cassação do certificado somente pode ocorrer após a concessão de prazo para a correção de eventual inconformidade apontada pelo regulador, garantido o contraditório e a ampla defesa inerente a esse tipo de atuação do regulador. Alternativamente, caso suspenso o certificado, seria razoável prever no regulamento um campo de discricionariedade do regulador para que nem toda a suspensão do certificado implique a suspensão das operações previstas no parágrafo 139.1 (a). Isso porque sabe-se que há inconformidades que podem ser mitigadas mediante a adoção de procedimentos alternativos, a exemplo da emissão de NOTAM. Importante ainda destacar que, da forma como está redigido o item 139.113, o prejuízo decorrente de eventual suspensão do certificado pode se prolongar por mais tempo que o necessário para a correção da inconformidade apontada pelo regulador. Assim, propõe-se que a sanção de suspensão seja revogada, tão logo a inconformidade seja corrigida, observado o limite de 180 (cento e oitenta) dias.

## Resposta da ANAC



# Sugestão parcialmente aceita.

É preciso diferenciar sanções de providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas. De fato, nos casos em que não houver risco às operações, a penalidade de suspensão do certificado (com a consequente vedação de quaisquer operações regidas pelos RBAC 121 e 129) pode contrariar o interesse público na manutenção das operações e na continuidade dos serviços aéreos. Tome-se como exemplo eventual suspenção de todas as operações em decorrência do fato de o operador atualizar o MOPS sem encaminhar à ANAC para aprovação. Tal constatação motivou a exclusão da suspensão como como medida punitiva, mantida, no entanto, a aplicação de suspensão com caráter acautelatório, nos casos de riscos relevantes à segurança, nos moldes do disposto no art. 45 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

Nesse sentido, o texto do regulamento foi revisto para deixar mais clara a separação entre o processo administrativo da sanção, seguindo o rito da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, que supõe a ampla defesa e contraditório, e providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas.

### Itens alterados na minuta

139.113(a), (b) e (c), 139.107(a)(3), 139.107(b), 139.111(a)(3)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

# Contribuição nº 18

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.303 Cópias do MOPS

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero apresenta a seguinte proposta de redação para o dispositivo 139.303 (a): (a) todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve disponibilizar o acesso ao conteúdo atualizado do MOPS, seja de forma impressa ou eletrônica, ao seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo. Justificativa: A exigência de cópias impressas é contraditória aos princípios da economicidade, eficiência e uso racional dos recursos naturais. Além disso, torna inseguro o controle de alterações, rastreabilidade e atualização, além de demandar maior tempo na localização do assunto de interesse. Permitir a disponibilização eletrônica traz maior agilidade às operações e aumenta a segurança da atividade.

# Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

A redação final será conforme o texto proposto.

### Itens alterados na minuta

139.303(a)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 19

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Minuta de Resolução

Art. 2°

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero apresenta a seguinte proposta de redação para o dispositivo do item 2, da Tabela de Infrações, alterada pelo art. 2º da minuta de Resolução: 2. Deixar de manter o MOPS em condição de fácil acesso pelo pessoal do aeródromo. Justificativa: Defende-se que a obrigação de disponibilizar cópias impressas é contraditória aos princípios da economicidade, eficiência e uso racional dos recursos naturais. Além disso, torna inseguro o controle de alterações, rastreabilidade e atualização, além de demandar maior tempo na localização do assunto de interesse. Permitir a disponibilização eletrônica traz maior agilidade às operações e aumenta a segurança da atividade.

### Resposta da ANAC

Sugestão parcialmente aceita.

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

## Itens alterados na minuta

139.303(a), Tabela de infrações, item 2.



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 20

### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.105 Requisitos para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero apresenta a seguinte proposta de redação para o dispositivo no item 139.105 (a): "O Certificado Operacional de Aeroporto será concedido, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, após o atendimento às seguintes condições:" Justificativa: Este RBAC 139 tem como objetivo oferecer orientações para que os Operadores de Aeródromos cumpram seu sistema normativo de certificação de aeródromos. Conforme DOC 9774 a intenção de se determinar tal sistema é assegurar que as facilidades, os equipamentos e os procedimentos operacionais nos aeródromos certificados estejam de acordo com as normas e métodos recomendados, especificados no Anexo 14. Portanto, o estabelecimento de um prazo para duração máxima do processo de certificação irá auxiliar no planejamento das ações, tanto do Operador de Aeródromo, como da própria Agência. O não estabelecimento de prazo para o processo de certificação operacional gera insegurança jurídica e falta de transparência do processo.

### Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

O regulamento já estabelece prazo para a conclusão dos processos de certificação de aeroportos já enquadrados na aplicabilidade do RBAC 139 vigente, conforme tabelas do Apêndice A. Para os aeroportos que vierem a se enquadrar na nova aplicabilidade do regulamento [parágrafo 139.1(a)], a obtenção do certificado será condicionante para o aumento de frequências da aeronave crítica e para o processamento de operações mais exigentes. Assim, não se julga necessária a fixação de prazo para a concessão do certificado uma vez que a duração do processo dependerá do nível de adequação da infraestrutura e dos procedimentos operacionais do aeródromo aos regulamentos técnicos da ANAC aplicáveis.

### Itens alterados na minuta

\_



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

### Contribuição nº 21

#### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.601 Disposições transitórias e finais

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero identificou a necessidade de alteração do item 139.601 (a), (1) e (2), por inviabilizar a expansão de aeroportos regionais e de pequeno porte. Propõe-se que a exigência de Certificação Operacional de Aeroportos continue respeitando as diferentes categorias de aeroportos. Justificativa: A ANAC pretende ampliar em grande espectro o âmbito de aplicação do regulamento, na medida em que não mais limita a obrigatoriedade de obtenção de certificado aos aeródromos que processam um mínimo de passageiros anualmente. Para tanto, inseriu uma regra de transição para a ampliação gradual do rol de operadores submetidos a tal exigência. Ocorre que tal medida tende a inviabilizar a operacionalidade dos aeroportos regionais devido à quantidade de exigências da Certificação Operacional, o que elevará custos e necessidade de treinamento, além de dificultar a expansão destes aeroportos frente ao maior tempo de resposta à proposição de novos voos. Entende-se que não é razoável que um aeródromo que não opere voo regular, para que passe a operá-lo, deva ser certificado, independentemente da frequência, que pode ser diária, semanal, quinzenal etc. Além disso, é muito comum uma empresa aérea solicitar um voo de aeronave mais crítica em aeródromo que não possua Certificado Operacional de Aeródromo e depois, por razões de falta de demanda (exemplificativamente) deixar de operar aquele voo. Neste caso, a regra pelo regulador proposta causaria desarrazoado aumento de custos ao operador do aeródromo. Finalmente, mister se faz destacar que, no caso da Infraero e demais aeroportos públicos, o comando acarreta um gasto de dinheiro público inadequado, o que se mostra contrário aos princípios constitucionais que regem a Administração Pública.

# Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

Conforme aduzido na justificativa da audiência pública, o projeto de revisão do RBAC n° 139, inserido na Agenda Regulatória da ANAC, foi concebido a partir da necessidade de simplificação do processo de certificação operacional de aeroportos, com os objetivos de reduzir encargos regulatórios e melhorar o fluxo administrativo de condução e avaliação de suas fases.

Considerando, ainda, a recomendação contida no item 1.4.2 do Anexo 14 à Convenção da Aviação Civil Internacional e a relevância do processo de certificação para a garantia da



segurança das operações aeroportuárias, o projeto destina-se também à revisão das regras relativas à aplicabilidade do RBAC, ampliando seu âmbito de abrangência.

A despeito da notável ampliação do âmbito de aplicação do regulamento, as regras de transição inseridas na presente proposta permitem a ampliação gradual do rol de operadores submetidos à exigência de certificação operacional, conforme se extrai da redação proposta para o parágrafo 139.601(a):

Na medida em que for requerido o aumento de frequências da aeronave crítica ou a realização de operações mais exigentes, o operador inicialmente dispensado segundo o parágrafo 139.601(a) passa a se submeter à exigência de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto. Tal medida garante, por um lado, a estabilidade regulatória e a continuidade das operações existentes no aeródromo, ao mesmo tempo que vincula o aumento do limite da autorização (ao qual se vincula o nível de exposição das operações a risco) à instauração de processo de certificação operacional, no qual deve ocorrer a avaliação da compatibilidade das novas operações mais exigentes pretendidas. A transição proposta, além de evitar a súbita inversão do cenário regulamentar vigente, permite a evolução gradual do processo de certificação operacional na Agência.

## Itens alterados na minuta

\_



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 22

#### Dados do colaborador

Nome: Sílvia Cristina Lobo Cavalcante Ferreira

E-mail: silvialobo@infraero.gov.br

## Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

RBAC 139 - anexo à Resolução

139.601 Disposições transitórias e finais

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A Infraero identificou a necessidade de alteração do item 139.601 (a), (1) e (2), por inviabilizar a expansão de aeroportos regionais e de pequeno porte. Propõe-se que a exigência de Certificação Operacional de Aeroportos continue respeitando as diferentes categorias de aeroportos. Justificativa: A ANAC pretende ampliar em grande espectro o âmbito de aplicação do regulamento, na medida em que não mais limita a obrigatoriedade de obtenção de certificado aos aeródromos que processam um mínimo de passageiros anualmente. Para tanto, inseriu uma regra de transição para a ampliação gradual do rol de operadores submetidos a tal exigência. Ocorre que tal medida tende a inviabilizar a operacionalidade dos aeroportos regionais devido à quantidade de exigências da Certificação Operacional, o que elevará custos e necessidade de treinamento, além de dificultar a expansão destes aeroportos frente ao maior tempo de resposta à proposição de novos voos. Entende-se que não é razoável que um aeródromo que não opere voo regular, para que passe a operá-lo, deva ser certificado, independentemente da frequência, que pode ser diária, semanal, quinzenal etc. Além disso, é muito comum uma empresa aérea solicitar um voo de aeronave mais crítica em aeródromo que não possua Certificado Operacional de Aeródromo e depois, por razões de falta de demanda (exemplificativamente) deixar de operar aquele voo. Neste caso, a regra pelo regulador proposta causaria desarrazoado aumento de custos ao operador do aeródromo. Finalmente, mister se faz destacar que, no caso da Infraero e demais aeroportos públicos, o comando acarreta um gasto de dinheiro público inadequado, o que se mostra contrário aos princípios constitucionais que regem a Administração Pública.

# Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

Conforme aduzido na justificativa da audiência pública, o projeto de revisão do RBAC n° 139, inserido na Agenda Regulatória da ANAC, foi concebido a partir da necessidade de simplificação do processo de certificação operacional de aeroportos, com os objetivos de reduzir encargos regulatórios e melhorar o fluxo administrativo de condução e avaliação de suas fases.

Considerando, ainda, a recomendação contida no item 1.4.2 do Anexo 14 à Convenção da Aviação Civil Internacional e a relevância do processo de certificação para a garantia da



segurança das operações aeroportuárias, o projeto destina-se também à revisão das regras relativas à aplicabilidade do RBAC, ampliando seu âmbito de abrangência.

A despeito da notável ampliação do âmbito de aplicação do regulamento, as regras de transição inseridas na presente proposta permitem a ampliação gradual do rol de operadores submetidos à exigência de certificação operacional, conforme se extrai da redação proposta para o parágrafo 139.601(a):

Na medida em que for requerido o aumento de frequências da aeronave crítica ou a realização de operações mais exigentes, o operador inicialmente dispensado segundo o parágrafo 139.601(a) passa a se submeter à exigência de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto. Tal medida garante, por um lado, a estabilidade regulatória e a continuidade das operações existentes no aeródromo, ao mesmo tempo que vincula o aumento do limite da autorização (ao qual se vincula o nível de exposição das operações a risco) à instauração de processo de certificação operacional, no qual deve ocorrer a avaliação da compatibilidade das novas operações mais exigentes pretendidas. A transição proposta, além de evitar a súbita inversão do cenário regulamentar vigente, permite a evolução gradual do processo de certificação operacional na Agência.

## Itens alterados na minuta

\_



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

# Contribuição nº 23

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.111 Providências administrativas acautelatórias

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

Após a leitura da Nota Técnica nº 12/2014/GOPS/SIA e do Parecer nº 7/2014/GTNS/GNPS/SIA/BSB, percebemos que não se tratam de "providências administrativas acautelatórias" e sim imposição de sanção administrativa sem a observância de princípios constitucionais como ampla defesa e devido processo legal.

A Nota Técnica nº 12/2014/GOPS/SIA não apresenta nenhum estudo técnico, nenhum estudo estatístico, nenhuma análise de risco sobre quais ações podem gerar estado de emergência que justifique uma ação acauteladora.

Ao invés de produzirem estudos técnicos que justifiquem suas pretensões, a preocupação dos técnicos é achar justificativa jurídica para a implementação de novas sanções aos regulados.

Acertado é o posicionamento da Procuradoria da ANAC quando registra:

"48. Com efeito, a própria Lei do Processo Administrativo Federal – Lei n.º 9.784/1999 previu, em seu art. 45 que, "em caso de risco iminente, a Administração Pública poderá motivadamente adotar providências acauteladoras sem a prévia manifestação do interessado". Por certo que a ausência de previsão detalhada desses casos em regulamento não impede a aplicação dessas medidas, porém, a bem da segurança jurídica, quanto maios a abrangência dos normativos infra legais, melhor se dá a atuação dos agentes administrativos dos próprios administrados." (grifo nosso) (Parecer nº 413/2014/PF-ANAC/PGF/AGU/RLV pg. 165)

Vamos além, a Lei nº 7.565/1986, dispõe o seguinte:

"Art. 71. Os certificados de homologação, previstos nesta Seção, poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados sempre que a segurança de vôo ou o interesse público o exigir.

Parágrafo único. Salvo caso de emergência, o interessado será notificado para, no prazo que lhe for assinado, sanar qualquer irregularidade verificada." (grifo nosso)

Não há o que se justificar pela possibilidade jurídica de implementação de medidas acautelatórias, entretanto o que se deve buscar e deixar bem claro é a sua natureza e aplicabilidade. Pelos entendimentos registrados nos documentos "técnicos" da ANAC as



medidas "acautelatórias" serão um instrumento de imposição de sanção ao administrado de forma sumária.

Os agentes públicos devem ter o conhecimento que uma medida acautelatória não é o desdobramento ou consequência de determinada competência de uma Agência Reguladora ou Órgão do Governo, decorre do dever do Estado de proteção de bens maiores, como por exemplo a vida.

Na prática, para que seja aplicada uma sanção acautelatória a um dos regulados por descumprimento de regras contidas no RBAC 139, deve-se motivar e comprovar que determinada ação omissiva ou comissiva põe em risco determinado bem tutelado pelo Estado que justifique uma ação desta natureza.

Portanto, diante da necessidade de estudos técnicos que justifiquem esta inclusão, de amadurecimento do conceito de medidas acautelatórias pelos servidores da ANAC e pela possibilidade de aplicação destas medidas já previstas na Lei nº 9.874/99, sugere-se a retiradas total do item 139.111.

## Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

A respeito das providências administrativas acautelatórias, destaca-se inicialmente que, a despeito da argumentação lançada, não se trata de espécie sancionatória. Nesse sentido, incabível o emprego da expressão "sanção acautelatória", como suscitado na contribuição. A aplicação de sanções administrativas segue procedimentos específicos estabelecidos na Resolução n° 25, de 25 de abril de 2008, e na Instrução Normativa n° 8, de 6 de julho de 2008, as quais estabelecem ritos com o objetivo de assegurar a regular apuração e aplicação de sanções, garantindo o respeito ao contraditório e à ampla defesa.

Situações há, no entanto, em que a Administração deverá atuar de forma imediata com o objetivo de assegurar que o interesse público não seja submetido a risco inaceitável, garantindo, no caso do setor regulado pela ANAC, o retorno à condição segura das operações aéreas e aeroportuárias.

É de se ver que o posicionamento da Procuradoria Federal junto à ANAC, em sentido diverso ao argumento, encontra-se alinhado ao da área técnica, como demonstra o item 49 do Parecer n° 413/2014/PF-ANAC/PGF/AGU/RLV (item exatamente seguinte ao mencionado na contribuição):

49. Tal compreensão foi amplamente debatida no Parecer n° 7/2014/GTNS/GNPS/SIA/BSB, às fls. 141/143, cujos fundamentos são em sua inteireza corroborados por esta Procuradoria, merecendo destaque o trecho abaixo reproduzido: (...)

De toda sorte, cumpre salientar que a ausência de delimitação taxativa das situações em que serão aplicadas as medidas acautelatórias tem fundamento na própria inviabilidade fática de a Administração prever, em regulamento, todos os casos em que poderá ser gerado risco às operações aeroportuárias que torne necessária a intervenção da autoridade. Nesse sentido, o próprio art. 45 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, prevê de modo amplo que "Em caso de risco iminente, a Administração Pública poderá motivadamente adotar providências acauteladoras sem a prévia manifestação do interessado".



Em verdade, o disposto na seção 139.111 alinha-se com a própria observação lançada pela Procuradoria no item 48 do seu parecer, no exato sentido de garantir maior detalhamento à aplicação das medidas administrativas acautelatórias. Assim, ainda que seja possível à ANAC aplicar medidas de natureza acautelatória sem previsão expressa em seus regulamentos, optou a Agência por especificar possíveis medidas a serem aplicadas, orientando a atuação das autoridades competentes para aplicação da medida e garantindo maior transparência e segurança jurídica ao setor.

| Itens alterados na minuta |  |
|---------------------------|--|
| -                         |  |
|                           |  |



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

# Contribuição nº 24

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.113 Sanções e consequências administrativas

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

As características operacionais dos aeroportos levam o MOPS a ter uma grande dinâmica de atualizações, aprimoramento e adequações. O que inviabiliza que toda alteração do MOPS deva ser previamente aprovada antes de sua efetivação. Um processo de revisões onde determinadas alterações, diante sua dinâmica, características e importância possam ser efetivadas sem a prévia aprovação pela ANAC, deveria ser considerado a semelhança do que esta Agência estabelece para os manuais de procedimentos operacionais dos operadores aéreos e das empresas de manutenção, a exemplo da seção 121.133 do RBAC 121, para o manual do operador aéreo, e do item 5.2 da IS 145-003B, para o Manual de Procedimentos de Inspeção da Empresa de Manutenção.

Ainda, sobre o tema, um manual de procedimentos não é aprovado e sim aceito, conforme recomenda a OACI e a FAA, justamente pela dinâmica de suas atualizações. Tais processos são claramente diferenciados no Adjunto E do Anexo 6 da OACI, onde, basicamente, a aprovação requer análise completa e detalhada e aval prévio à implementação do procedimento por parte da ANAC (incluindo as revisões do documento aprovado), sendo a aceitação o processo que visa somente assegurar que o conteúdo do documento não contraria os requisitos regulamentares aplicáveis e não necessariamente requer o aval prévio a implementação do procedimento por parte da ANAC (ou seja nesse caso, se pode incorporar revisões do documento aceito sem prévia (re)aceitação, conforme o caso).

Esta metodologia já e adotada pela ANAC no RBAC 121, RBAC 135, IS 135.21-001A e IS 145-003B.

### Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

Quanto à necessidade de aprovação/aceitação do MOPS previamente à sua implementação, o Doc 9774 "Manual on Certification of Aerodromes" (2001) estabelece que:

3C.5 Notification of changes to the aerodrome manual



An aerodrome operator must notify the CAA, as soon as practicable, of any changes that the operator wishes to make to the aerodrome manual.

## 3C.6 CAA acceptance/approval of the aerodrome manual

The CAA shall accept/approve the aerodrome manual and any amendments thereto, provided these meet the requirements of the preceding regulations in this section.

Ainda, considerando que o MOPS deve conter as informações <u>necessárias e suficientes</u> para o adequado entendimento e desempenho dos processos previstos no parágrafo 139.311(a), entende-se que a exigência de aceitação/aprovação do MOPS previamente à sua efetivação faz-se adequada. No entanto, deve-se prever em novo parágrafo 139.305(e)(1) que nos casos em que houver risco à segurança operacional o detentor do certificado poderá, motivadamente, submeter à aprovação da ANAC alteração efetuada no MOPS após sua efetivação.

### Itens alterados na minuta

-



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

# Contribuição nº 25

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.105 Requisitos para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

E o processo? Como, quando e onde se dará o processo de análise para se fazer o juízo de valor sobre "informações necessárias"?

O regulado não terá nenhuma chance de apresentar informações complementares?

Se isso é verdade, se trata de não observação do princípio da eficiência, uma vez que o processo deverá ser iniciado novamente.

Assim, sugerimos que seja realizada a regulamentação do processo, nos moldes da Portaria ANAC Nº 1227/SIA, DE 30 DE JULHO DE 2010.

## Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

A Subparte C - Processo de Certificação Operacional de Aeroporto estabelece as fases do processo de certificação, prevendo ainda que, "verificada a ausência de informações ou documentos necessários à instrução do processo de certificação ou constatada discrepância entre as informações fornecidas e as condições observadas na inspeção de certificação, a ANAC poderá sobrestar a tramitação do processo e fixar prazo para a apresentação dos esclarecimentos necessários".

### Itens alterados na minuta

\_



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

# Contribuição nº 26

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.109 Especificações operativas

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

O conteúdo das Especificações Operativas possui informações que possuem alterações operacionais que requerem um processo de revisão dinâmico desse documento. As especificações operativas de empresas aéreas possuem informações que são continuamente alteradas, assim, foi estabelecido um processo dinâmico de revisões. Desta forma, inserir informações, como o NPCE do aeródromo pode impactar o processo de implementação operacional da nova especificação, de forma que até as EspOp sejam aprovadas e emitidas, a ela não poderá ser utilizada.

## Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

Nem toda alteração de características físicas (cadastro) ou operacionais (MOPS) impactará nas especificações operativas. Quando houver, o Certificado Operacional de Aeroporto poderá ser alterado com a devida tempestividade, como já é feito atualmente.

## Itens alterados na minuta

\_



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 27

### 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 139 - anexo à Resolução

139.115 Certificado Operacional Provisório de Aeroporto

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

O texto dessa seção foi plenamente alterado e não consta da justificativa da audiência pública.

A proposta aumenta o prazo mínimo de 90 para 120 dias, em função da data de início pretendida para as alterações, para a entrada do pleito.

A inclusão das exigências 139.115(a)(2)(3)e(4) para a emissão do certificado provisório basicamente se atenderia aos requisitos para o certificado definitivo, a menos da devida inspeção no local, o que sugere que um certificado provisório sirva como documento de aprovação da Fase 2 (avaliação do requerimento) do processo típico de certificação que corresponde a finalização da análise e aceitação dos documentos encaminhados na aplicação inicial. Assim, deve-se melhor ser aclarados os objetivos práticos da emissão de um certificado provisório. Propõe-se que isso seja esclarecido em IS do RBAC 139.

## Resposta da ANAC

Sugestão aceita.

O texto da seção 139.115 será reorganizado a fim de deixar mais claro o objetivo do certificado operacional provisório.

## Itens alterados na minuta

139.115(a)



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

# Contribuição nº 28

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

É recomendado que as especificações operativas sejam inseridas em documento separado do certificado e assim possam ser emendadas separadamente, possibilitando o processo de alterações devido a mudanças de características operacionais (processo dinâmico) sem ser necessária uma emenda do Certificado, que no final teria apenas a identificação do operador e do aeródromo. Essa diferenciação entre o certificado e as suas especificações operativas é hoje utilizado para as empresas áreas.

## Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

A prática de expedição do Certificado Operacional de Aeroporto contendo as especificações operativas já é realizada hoje, sendo que não se observa prejuízo dessa prática quanto às alterações necessárias nas especificações operativas.

### Itens alterados na minuta

-



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 29

### 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 139 - anexo à Resolução

139.201 Fases do processo de certificação operacional de aeroporto

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

a. 139.201(c), 139.209(c) e 139.211(c)

Deveria ser definido um prazo máximo regulamentar, normalmente 90 dias, para que o requerente possa corrigir as não conformidades e não deixar o prazo a ser arbitrado pela ANAC, caso a caso.

b. Numeração dos itens a serem verificados na inspeção

Os itens listados no 139.209 deveriam ter numeração em cada um para facilitar a elaboração de checklist e do relatório de inspeção da fase de inspeção.

## Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

A ausência de fixação de prazo para a apresentação de esclarecimentos necessários à análise da solicitação de certificação decorre do fato de que este prazo dependerá do nível de omissão ou discrepância identificado no processo. Assim, o prazo a ser fixado pela ANAC irá variar de acordo com a estimativa de tempo razoável para que o operador consiga levantar as informações necessárias e encaminhá-las à Agência.

De toda sorte, ainda que a Agência fixe prazo superior aos 90 (noventa) dias propostos na contribuição, poderá o agente interessado apresentar a documentação em tempo menor, sem prejuízo à duração do processo.

Quanto à numeração dos itens a serem verificados na inspeção, o detalhamento e check-list deverão constar em Instrução Suplementar.

### Itens alterados na minuta

-



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 30

### 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 139 - anexo à Resolução

139.213 Vigilância continuada

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

Essa seção é uma das mais importantes dessa emenda 5 do RBAC 139, pois insere a filosofia estabelecida pela ICAO de fiscalização, onde o termo utilizado é vigilância contínua, representada por um processo de observação contínua pela Agência Reguladora do operador certificado tendo como base a "autonomia" de gestão operacional criada pela implementação dos processos internos do SGSO, condidos no MGSO e MPOS, e utilizando de diversas ferramentas de vigilância, não necessariamente pela realização de inspeção inloco, que é apenas uma dessas ferramentas.

Entretanto, a seção é muito reduzida e pobre de detalhes para reproduzir ou pelo menos estabelecer as diretrizes básicas para direcionar toda a complexidade de uma atividade de vigilância contínua baseada no SGSO do operador (informação que deveria estar claramente já inserida no texto da referida seção). Desta forma, ao menos deveria ter sido incluída nessa audiência regras mínimas sobre a vigilância continuada e uma IS que estabeleça o processo de vigilância contínua de operadores aeroportuários.

## Resposta da ANAC

A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.

Os procedimentos de vigilância continuada são detalhados em atos específicos da Agência.

## Itens alterados na minuta

\_



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

## Contribuição nº 31

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.301 Preparação e apresentação do MOPS

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A seção 139.301 foi muito reduzida sendo recomentado manter os seguintes parágrafos eliminados/alterados:

A seção antiga 139.305 não deveria ser eliminada, pois define o processo de distribuição interna do MOPS, processo fundamental para sua efetiva utilização pelo pessoal do operador.

Apesar de ter sido destacado, na justificativa da proposta de emenda em questão, que o MOPS passaria a ser ostensivo, essa característica não ficou clara no texto do RBAC 139, sendo apenas inserido na tabela revisada da Res 25.

## Resposta da ANAC

Sugestão não aceita.

A elaboração do MOPS será detalhada em Instrução Suplementar.

O conteúdo essencial da seção 139.305 foi mantido, com alterações na redação.

O parágrafo 139.303(a) estabelece que o MOPS deve ser um documento de fácil acesso pelo pessoal do aeródromo e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.

### Itens alterados na minuta

-



Processo nº 60800.058948/2011-21

Assunto: Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado "Certificação Operacional de Aeroportos".

### Contribuição nº 32

#### 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 139 - anexo à Resolução

139.501 Análise e aprovação de isenções

## Texto sugerido para alteração ou inclusão

A proposta e emenda parece definir dois processos diferentes: isenções e nível equivalente de segurança operacional. Entretanto, não fica clara a diferença entre os dois processos, que no RBAC 11 trata-se de apenas um processo, o de isenção, onde como sub processo de isenção deve ser apresentado um nível equivalente cumprimento para a regra em questão sendo isentada. Ademais, não ficou clara na proposta qual a diferença entre estudo aeronáutico e estudo de compatibilidade.

### Resposta da ANAC

A contribuição não traz texto sugerido para alteração ou inclusão.

Quanto às <u>isenções</u>, o parágrafo 139.501(b) estabelece que em uma petição de isenção devese demonstrar que as operações podem ser mantidas dentro de um <u>nível aceitável de segurança</u> operacional.

Quanto ao <u>Nível Equivalente de Segurança Operacional</u>, o parágrafo 139.503(b) estabelece que deve-se demonstrar que as operações podem ser mantidas dentro de um <u>nível de segurança operacional equivalente ao proporcionado pelas regras aplicáveis</u> à operação da aeronave mais exigente.

O texto final foi adequado para definir Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico e Estudo de Compatibilidade.

### Itens alterados na minuta

139.3(a)(4), 139.501(b), 139.503(b)