

# **Relatório de Análise das Contribuições**

**Audiência Pública nº 06/2019**  
**Proposta de Emenda 06 ao Regulamento Brasileiro da**  
**Aviação Civil - RBAC nº 154, intitulado “Projeto de**  
**Aeródromos”**

## **INTRODUÇÃO**

Tema nº 4 da Agenda Regulatória, o presente projeto normativo se encontra na fase posterior ao recebimento das contribuições oriundas da Audiência Pública nº 06/2019, cujo Aviso foi publicado no Diário Oficial da União – DOU de 27 de maio de 2019, Seção 3, página 100, estipulando prazo para envio das contribuições até o dia 26 de junho de 2019.

## **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 puderam ser encaminhadas por meio do e-mail institucional da GTNO e por meio do 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, foi recebida uma única contribuição, por meio do e-mail institucional da GTNO, de autoria da Concessionária Fraport Brasil S.A. – Aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza.

A contribuição 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 à contribuição desfecha o respectivo formulário.

**CONTRIBUIÇÕES E ANÁLISES**

**NÚMERO DA CONTRIBUIÇÃO: 1**

Nome: CONTRIBUIÇÕES DA FRAPORT BRASIL S.A. – AEROPORTOS DE PORTO ALEGRE E FORTALEZA

**Item objeto da contribuição:**

Minuta do RBAC 154, parágrafos 154.601(a)(1), 154.601(a)(2) e 154.601(a)(3)

**Íntegra da Contribuição**

Audiência Pública nº. 6/2019 – Proposta de Emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº. 154, intitulado “Projeto de Aeródromos”  
Contribuições da Fraport Brasil S.A. – Aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza

**154.209 Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA)**

A partir da leitura das modificações propostas pela ANAC, verificou-se que essa Agência pretende alterar as dimensões das Áreas de Segurança de Fim de Pista (“RESA”).

As novas dimensões, onde o número do código for 3 ou 4, caso dos Aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza, são de 90 (noventa) metros de comprimento a partir do final da faixa de pista e largura igual ou superior ao dobro da largura de pista requerida para a aeronave crítica associada.

A justificativa dessa Agência se baseia em extenso trabalho de revisão de literatura, comparação com outras entidades de Aviação Civil, análise do histórico de acidentes e incidentes e, principalmente, alinhamento com os padrões estabelecidos no Anexo 14 à CACI.

Diante disto, esta Concessionária concorda com o posicionamento dessa Agência de redimensionar a área das RESA, especialmente por se tratar de alinhamento às normas internacionais de segurança operacional da Aviação Civil.

No entanto, uma consideração deve ser apresentada por esta Concessionária, ao passo em que se observa nos Contratos de Concessão dos Aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza a obrigação de se implantar dimensões diversas para as RESA, quais sejam, 240 (duzentos e quarenta) metros de comprimento e 150 (cento e cinquenta) metros de largura.

De tal maneira, ter-se-á uma discrepância entre o que está na legislação e o que está na norma proposta pela ANAC, sendo certo a necessidade de estabelecer uma simetria entre ambos.

É certo que o Contrato de Concessão dos Aeroportos da 5ª (quinta) rodada de concessões foi elaborado no contexto do RBAC 154 que ora se pretende alterar, isto é, desalinhado com os padrões internacionais que a ANAC, acertadamente, propõe trazer ao novo texto da norma.

Dito isto, é incontroverso que há um novo conceito de segurança operacional, alinhado aos padrões internacionais, superveniente ao Contrato de Concessão, o qual será normatizado por essa Agência e, conseqüentemente, deve ser aplicado aos operadores aeroportuários em detrimento do antigo padrão, que está refletido nos Contratos de Concessão dos dois Aeroportos citados.

Além disso, o próprio Contrato de Concessão estabelece que a Concessão será regida de acordo com a legislação vigente no ordenamento jurídico brasileiro, notadamente as normas editadas pela ANAC.

Sendo assim, considerando que o item 154.209(b)(4) do texto proposto por essa Agência ressalva que podem ser mantidas outras dimensões, esta Concessionária entende que, dentre as possibilidades de adoção de outras dimensões, não devem estar elencados os itens 154.601(a)(1), 154.601(a)(2)

e 154.601(a)(3), visto que estes itens vão ao encontro da justificativa adotada pela própria ANAC, que pretende alinhar a dimensão das RESA aos padrões internacionais.

Portanto, esta Concessionária sugere a exclusão destes itens do texto proposto.

**Justificativa**

Não foi apresentada justificativa em campo separado.

**Resposta da ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição não foi incorporada. primeiramente, deve-se ter claro que, nos termos da fundamentação e da motivação da presente proposta normativa de emenda ao RBAC 154 esposado no corpo da Nota Técnica 2247204, ela está totalmente alinhada com os padrões que têm por base o Anexo 14 da Convenção de Chicago e mantém-se coerente com as práticas adotadas por autoridades de aviação civil de referência. Em verdade, tal alinhamento é reconhecido e valorizado pela interessada em sua manifestação. Portanto, nada a ser acrescentado sobre a fundamentação ou motivação da proposta.

Dito isto, importante evidenciar a interessada se refere pontualmente a previsão que altera requisitos técnicos para dimensões de RESA, conforme parágrafo 154.209(b), mas requer a exclusão de itens de disposições transitórias que preveem situações genéricas para adequação das instalações existentes antes da publicação do RBAC 154 e suas posteriores emendas. Essas previsões, que nem mesmo são objeto de alteração na presente proposta, são aplicáveis a qualquer requisito do regulamento e não só a dimensões de RESA. Ora, por se tratar de um regulamento que apresenta requisitos para projeto de aeródromos, envolvendo elementos de infraestrutura física, necessário e coerente com os princípios de uma boa regulação a previsão de “gatilhos” para orientar a necessidade de adequação desses elementos a requisitos estabelecidos posteriormente à sua construção. Para perfeita clareza sobre o dito, reproduz-se, na íntegra os itens citados pela interessada:

*154.601 Disposições Transitórias*

*(a) Observado o disposto no parágrafo 154.5(d), as instalações aeroportuárias existentes antes de 12 de maio de 2009 devem ser adequadas ao disposto neste Regulamento e as instalações aeroportuárias implantadas a partir de 12 de maio de 2009 devem ser adequadas aos requisitos inseridos ou modificados por Emenda a este Regulamento nas seguintes situações:*

- (1) quando forem substituídas ou melhoradas após essa data para acomodar operações mais exigentes ou operações de nova aeronave crítica;*
- (2) quando a ANAC estabelecer prazo para adequação em processo de certificação operacional de aeroporto;*
- (3) quando a ANAC estabelecer prazo para adequação em contratos de concessão de aeroportos;*
- (...)*

Claro que todas as situações guardam devida coerência com todo o arcabouço regulatório vigente, bem como estão alinhados aos princípios da razoabilidade e segurança jurídica.

Nesse sentido, e considerando ainda que, no caso específico da proposta para alteração de dimensões de RESA, a atual proposta não implica novas obrigações para os regulados, não se evidencia qualquer implicação das novas referências apresentadas para o parágrafo 154.209(b) sobre as situações

previstas nas disposições transitórias. Pelo sentido inverso, igualmente não há qualquer incompatibilidade entre essas previsões genéricas para adequação da infraestrutura então existente e as novas referências para dimensões de RESA.

No que diz respeito às obrigações da Concessionária assumidas no âmbito dos contratos de concessão, cumpre registrar que continuam mantidas nos termos dispostos contratualmente.

**Itens alterados:**

-