



VOTO

PROCESSO: 60800.059637/2011-80

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A regulamentação do setor de aviação civil constitui exercício da função normativa da ANAC e que decorre da sua natureza de órgão regulador, nos termos da Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, da qual extrai-se, *in verbis*:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

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;

1.2. O órgão competente para exercer o poder normativo da Agência é a Diretoria Colegiada, nos termos do art. 11, incisos I e V, da mesma Lei, conforme a seguir:

“Art. 11. Compete à Diretoria:

I - propor, por intermédio do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, ao Presidente da República, alterações do regulamento da Anac;

(..).

V – exercer o poder normativo da Agência;

(...)

Parágrafo único. É vedado à Diretoria delegar a qualquer órgão ou autoridade as competências previstas neste artigo.”

1.3. Em tempo, prevê o Regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que compete à Agência adotar 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.

1.4. Ademais, o Regimento Interno da Agência (alterado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, traz o seguinte:

“TÍTULO III

DA DIRETORIA

CAPÍTULO III

DAS COMPETÊNCIAS E ATRIBUIÇÕES

Art. 9º À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como:

(...)

VIII - exercer o poder normativo da Agência;”

1.5. Por fim, retomando à Lei 11.182, de 2005, observa-se que:

“CAPÍTULO III

DO PROCESSO DECISÓRIO

(...)

Art. 27. As iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.”

1.6. Estas são, portanto, as fundamentações que sustentam a análise que o caso requer.

2. DA ANÁLISE DA PROPOSTA

2.1. Preliminarmente, há que se destacar que o presente processo é oriundo de Audiência Pública cuja aprovação pela Diretoria Colegiada provém da Reunião Deliberativa de 28 de junho de 2016. Naquela oportunidade, esta diretoria relatou o processo e destacou em seu Voto o "laboroso processo pelo qual se deu a formulação da Emenda 02 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 154, envolvendo vários técnicos da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA e grande dedicação da equipe, tendo em vista a complexidade do tema, sua especificidade e o tamanho da norma em debate".

2.2. Em razão do exposto, adoto de antemão, como parte integrante deste Voto, o integral teor do Relatório e Voto desta Diretoria-RB prolatados na data referida.

2.3. Passo, portanto, a analisar o processo a partir da ocorrência da Audiência Pública.

2.4. De logo, relembro ao corpo diretor que os procedimentos administrativos foram instaurados no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA com intuito de promover a edição da Emenda 02 ao RBAC nº 154 – Projeto de Aeroportos. Regulamento que, em termos gerais, trata de todos os requisitos de infraestrutura e projetos necessários à construção de um novo aeródromo.

2.5. Retornados os autos da Audiência Pública, como relatado, a área técnica, em 8 de maio de 2017, editou a Nota Técnica - NT nº 2 (SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA (0489245), em que constam as análises acerca das contribuições recebidas, resumindo-se às "principais mudanças realizadas na proposta a partir das contribuições" e "pequenos ajustes realizados a partir de avaliação interna para adequação do arcabouço regulatório". Constam do processo os anexos de contribuições (0634596, 0634607 e 0634619), bem como o Relatório de Análise das Contribuições (0624464).

2.6. Dentre as principais alterações destaco: i) correções de textos que foram mal traduzidos na primeira emenda, diminuindo diferenças quanto ao formato legal e técnica legislativa utilizada em outros regulamentos da Agência; ii) revisão de figuras do regulamento que apresentavam baixa nitidez, riscos e outras irregularidades formais; iii) ajustes de alguns trechos para adequações à portarias do DECEA (ex: 957/GC3) e Emendas da OACI (ex.: Emenda 11 Anexo 14); iv) ajustes redacionais para garantir maior uniformidade no tratamento de pedidos de isenção e níveis equivalentes de segurança operacional (ex.: Emenda nº 05 ao RBAC 139 – “Certificação Operacional de Aeroportos”); entre outros ajustes diversos na redação, que deixarão o regulamento mais claro e atinente à correções oriundas de reiteradas dúvidas dos setores agentes regulados.

2.7. Do teor da referida NT, cumpre destacar o relato de que foram recebidas na Audiência Pública, por meio da plataforma eletrônica disponibilizada pela Agência, 140 (cento e quarenta) contribuições, das quais 98 (noventa e oito) foram aceitas, total ou parcialmente, e uma contribuição recebida fora do sistema e já ultrapassado o prazo previsto para a audiência.

2.8. Em complemento, a comentada Nota dá especial atenção às proposituras referentes às disposições transitórias / regras de transição, ordenando seu entendimento final acerca de seu teor. Ainda, destaca alterações mais importantes às quais ressalto:

2.8.1. A sugestão pela incorporação da Instrução de Aviação Civil - IAC 154-2002, que se refere à localização visual do indicador de vento, e que, conforme a área técnica, já está contemplada no teor dos requisitos do RBAC nº 154. A área técnica propõe, portanto, a revogação da IAC na Resolução que aprovará a Emenda ao presente Regulamento;

2.8.2. O novo normativo abarcará alteração ao item 154.305 referente às luzes de eixo de pista, e que já foi objeto de isenção deste colegiado em outras oportunidades (ex: Processo nº 00058.005111/2015-31 referente ao aeroporto Marechal Rondon em Cuiabá - MT e mais recentemente o Processo nº 00058.005119/2015-06 referente ao aeroporto Pinto Martins em Fortaleza - CE) sempre concedidas com fundamento de que uma eventual revisão do RBAC nº 154 resultaria

em tal adequação. Enfim, com atual versão, restará contemplada a alteração e esvaziados os objetos das isenções concedidas.

2.9. Observe-se que na aprovação da audiência pública quanto à edição do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil n- RBAC nº 155, que trata de Helipontos, tratado em recente reunião colegiada da Agência, ao apreciar o Processo nº 00058.006550/2016-42, fez-se referência aos componentes aeroportuários destinados exclusivamente à operação de aeronaves de asa rotativa em aeródromos públicos, que, de acordo com o teor do parágrafo 154.1(c)-I da proposta em tela, submetem-se à “regulamentação específica para helipontos”. Como argumentado pela área proponente nos autos, em função das diligências prévias à Audiência Pública sobre a proposta de RBAC nº155 (Helipontos), optou-se pela inserção do parágrafo 154.1(c)-I na proposta sob análise para que fosse evitada a edição de uma nova emenda ao RBAC nº 154, restrita à inserção de tal dispositivo.

2.10. Destaco, a esse respeito, que o parágrafo 154.1(c)-I ora debatido encontra-se reproduzido na minuta de resolução para aprovação do normativo sobre helipontos, porém com redação parcialmente diversa. No processo relativo ao RBAC nº 155, o dispositivo estabelece que as “instalações destinadas ao uso comum por aeronaves de asa fixa e aeronaves de asa rotativa, a exemplo de pistas de pouso e decolagem, pistas de taxi, pátios e posições de estacionamento” deverão seguir as regras do RBAC nº 154, “ressalvados os aspectos em que a regulamentação específica para helipontos for mais restritiva, para os quais deverão ser observadas as regras específicas de helipontos”.

2.11. Em função da divergência, mostra-se necessário amadurecimento da questão, razão pela qual entendo pertinente a exclusão do dispositivo (154.1(c)-I) da proposta em deliberação, para que seja aprofundado o debate na Audiência Pública do processo do RBAC nº 155 e posteriormente deliberada nova emenda pontual ao RBAC nº 154.

2.12. Por fim, a Nota Técnica nº 2 trata das observações feitas pela Diretoria-JN, no teor do Voto Vista constante dos autos deste processo, que foram pontualmente tratadas e devidamente respondidas, alçando o compromisso da área técnica em zelar pela completa reestruturação do normativo em oportunidade futura, por intermédio da Agenda Regulatória, mantendo o tema na pauta da Agenda Regulatória, em ação de alçada não apenas da SIA e da Superintendência de Planejamento Institucional - SPI, como também com representantes da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, e Superintendência de Padrões Operacionais - SPO. Ademais, a Nota justifica a atual versão, mesmo considerando existirem pontos de melhoria, pelo seguinte:

"Nesse sentido, deve restar claro que o RBAC conta com mais de 200 (duzentas) páginas de padrões técnicos e exigências de grande impacto para todos os operadores nacionais.

Destaque-se, por oportuno, que desde a primeira edição do RBAC, em maio de 2009, houve apenas uma modificação, voltada mais especificamente para ajustes editoriais da primeira edição (a alteração foi promovida por força da Resolução nº 238, de 12 de junho de 2012, que listou em seu art. 2º apenas 45 aspectos (entre eles dispositivos, figuras, tabelas ou notas) modificados. Referido histórico demonstra a complexidade das modificações relacionadas ao Regulamento.

Há que se salientar, de outro modo, que a realização de uma modificação estrutural e extensa no RBAC poderia atrasar ou mesmo inviabilizar ajustes mais específicos para alinhamento do Brasil com os padrões e as práticas recomendadas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Ademais, conforme última participação de técnicos desta Agência no *Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP)*, realizado em novembro de 2016, estima-se uma modificação sensível nos padrões e práticas recomendadas do Anexo XIV, Volume I, em função da modificação dos requisitos relacionados ao Código de Referência do Aeródromo.

Outrossim, é imperioso destacar que a proposta de emenda em tela traz de forma mais clara as regras de transição para os aeródromos existentes, de modo que a norma deixa de ser um regulamento voltado exclusivamente para o projeto de novos aeródromos para ser um normativo que considera também a realidade dos aeródromos existentes. Estima-se que a experiência dessa alteração conceitual municiará a SIA de informações sobre alterações mais estruturais no regulamento." (grifo nosso)

2.13. O processo, assim como a proposta de ato normativo, obteve a necessária apreciação da Procuradoria Federal junto à ANAC, que editou Parecer 00120/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (0796595), de 22 de junho de 2017, complementado pelo Despacho nº 00251/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (0804984), de 20 de junho de 2017, cujos principais aspectos destaco:

Parecer 00120/2017/PROT/PFEANAC/PGE/AGU

"Ante o exposto, e em juízo estrito de legalidade, (...) a instrução processual aponta no sentido de que foram atendidos os requisitos formais inerentes aos atos administrativos.(...) cabendo à Administração avaliar os critérios técnicos e administrativos, bem assim a conveniência e oportunidade da edição do ato normativo."

Despacho nº 00251/2017/PROT/PFEANAC/PGE/AGU

"2. Conforme se depreende da Nota Técnica nº 2(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA (SEI! nº 0489245), aduziu a **Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária questionamento específico acerca de eventual necessidade de inclusão de novas disposições no Regimento Interno da Agência, em decorrência da proposta de revogação da Decisão nº 134, de 17/09/2014, que fixa a interpretação a respeito da aplicabilidade de dispositivos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 154.**

3. Registre-se, de início, que não se verifica nas minutas submetidas à análise desta Procuradoria qualquer indicação de revogação expressa da referida Decisão nº 134, de 2014. Qualquer que seja a forma a ser adotada, todavia, tem-se que a análise de eventuais lacunas decorrentes da revogação daquela Decisão restou consubstanciada na Tabela constante do item 4.48 da Nota Técnica nº 2(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA (SEI! nº 0489245), que apontou que os dispositivos da Decisão, em sua maior parte, encontram correspondência na proposta de Emenda nº 02 ao RBAC nº 154 ou em outras normas atualmente vigentes, **não vislumbrando impacto na revogação, com exceção das disposições constantes no art. 3º daquela Decisão, que delega competências à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.**

4. Com efeito, embora as atribuições referidas nos incisos I e II do art. 3º da Decisão nº 134, de 2014, amoldem-se, em certa medida, às competências atribuídas à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária no Regimento Interno da Agência, tem-se que, de fato, inexistente qualquer previsão normativa expressa quanto às atribuições especificadas na **Decisão nº 154 [sic 134]**, de 2014, o que se revela ainda mais evidente em relação ao supramencionado inciso II, que delega àquela Superintendência a determinação dos requisitos do RBAC nº 154 que serão exigidos nos processos de certificação operacional de aeroportos abertos ao tráfego em data anterior a 12 de maio de 2009.

5. **Nessa esteira**, previamente à avaliação quanto à eventual necessidade de inclusão da matéria no Regimento Interno da Agência, **cumprir recomendar o próprio robustecimento da motivação administrativa quanto à referida delegação, ou seja, quanto a não inclusão dos requisitos exigidos nos processos de certificação dos referidos aeroportos diretamente no RBAC nº 154, inclusive a fim de esclarecer se a determinação pela Superintendência dar-se-ia caso a caso (ainda que a partir de parâmetros internos pré-definidos) ou por meio de ato normativo geral e abstrato**, o que, neste caso, reforça a competência exclusiva da Diretoria Colegiada da Agência, nos termos do parágrafo único do art. 11 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

6. Superada essa etapa, e optando a Diretoria Colegiada pela não determinação direta dos requisitos do RBAC nº 154 que serão exigidos nos processos de certificação operacional de aeroportos abertos ao tráfego em data anterior a 12 de maio de 2009, cumprir à Administração

i) avaliar a inclusão da delegação no próprio Regulamento ou na Resolução que o aprovará, considerando que se relaciona a aspectos específicos da norma que se pretende editar, ou

ii) avaliar a necessidade de edição de nova Decisão, nos moldes da anterior, inclusive a fim de sistematizar as regras acerca da aplicabilidade dos dispositivos do Regulamento, uma vez que as disposições encontram-se esparsas ao longo do texto, bem como em outros atos normativos, conforme se depreende da própria tabela inserida no item 4.48 da Nota Técnica nº 2(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA (SEI! nº 0489245).

7. Por fim, cumprir registrar que, após eventual aprovação da proposta de Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 154 pela Diretoria Colegiada, caberá a Agência identificar e notificar à OACI eventuais diferenças entre os standards internacionais estabelecidos no Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e o Regulamento nacional, nos termos do art. 38 daquela Convenção promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. " **(grifo nosso)**

2.14. No tocante ao transcrito, o que se tem é que a Superintendência questionou a Procuradoria acerca dos impactos referentes à revogação da Decisão nº 134, de 17 de setembro de 2014, proposta nos autos pela SIA, como se vê na fl. 581 (SEI nº 0012979), visto que seu teor está sendo abarcado pela nova emenda ao RBAC nº 154; revogação que também se decidirá neste Voto.

2.15. Neste sentido, asseverou a área jurídica a necessidade de avaliação do contido no art. 3º da Decisão, visto que trata da delegação à Superintendência para definir, por meio de portaria, além dos planos e programas específicos de adequação das instalações aeroportuárias existentes às regras do RBAC

nº 154, os requisitos que serão exigidos nos processos de certificação de aeroportos abertos ao tráfego em data anterior a 12 de maio de 2009.

2.16. O Despacho nº 00251/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU pontuou que antes de avaliar necessidade de alteração no Regimento Interno da Agência acerca de competências da SIA, como consta de seu item 2, a Superintendência justifique como se dará a avaliação dos requisitos exigidos à certificação aeroportuária.

2.17. A resposta à questão foi proferida no início da Nota Técnica nº 12(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA (0836111), em 07 de julho de 2017, e que trata dos apontamentos feitos pela área jurídica, concluindo pela submissão dos autos à Diretoria Colegiada para apreciação, e de onde destaco:

"4.3 (...)a minuta de decisão para revogação da Decisão nº 134, de 2014, foi inserida nos autos à fl. 581 (SEI nº 0012979). Referida minuta não foi objeto de alteração após a Audiência Pública nº 22/2016 em função não ter havido discussão a respeito da Decisão nº 134 no âmbito das contribuições, bem como não ter sido alterada a orientação da ASTEC a respeito do instrumento da revogação. Com isso, entende-se que deverá também ser objeto da pauta para a deliberação da proposta de Emenda nº 02 a proposta de decisão para revogação da Decisão nº 134 (além dos demais atos da proposta, como as minutas de resolução e de RBAC).

4.4 Noutro passo, a respeito dos demais aspectos levantados no Despacho nº 251/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, a **Superintendência concorda com a relevância de repisar os fundamentos para a delegação de competência constante do art. 3º da Decisão nº 134** (I - estabelecimento de planos e programas específicos de adequação das instalações aeroportuárias; II – determinação dos requisitos do RBAC nº 154 aplicáveis nos processos de certificação operacional de aeroportos abertos ao tráfego aéreo em data anterior a 12 de maio de 2009), (...)

4.5 Para melhor descrição da motivação administrativa para a criação da delegação de competência, retoma-se inicialmente o conteúdo do Processo nº 00058.019802/2014-31, por meio do qual foi aprovada a Decisão sob análise. No citado processo, após descrever inconsistências e ambiguidades pontuais no RBAC nº 154 (em especial no que toca ao dispositivo que estabelece as hipóteses de aplicação do Regulamento aos aeródromos já homologados antes de sua edição), a Superintendência expõe a sistemática de avaliação dos requisitos técnicos de infraestrutura no âmbito do processo de certificação operacional de aeroportos, nos seguintes termos, extraídos da Nota Técnica nº 2/2014/GTNS/GNPS/SIA/BSB (fls. 1-13):

"Como a Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias (GOPS) observou no Memorando nº 01/2013/GOPS/SIA, no entanto, o entendimento não significaria a completa inobservância dos critérios de segurança operacional estabelecidos no RBAC nº 154. É o que se observa na seguinte passagem do memorando:

*e. Para aeródromos existentes à data de emissão do RBAC 154, ou seja, já inscritos no cadastro e abertos ao tráfego aéreo, cujas características físicas não necessitam imediatamente ser modificadas, de acordo com o RBAC 154, o processo de certificação é um **instrumento que a ANAC dispõe para obrigar os operadores de aeródromo a analisar os riscos envolvidos na sua operação e demonstrar que um nível aceitável de segurança operacional pode ser alcançado, não cabendo necessariamente petição de isenção de regra do RBAC 154 durante este processo**:(grifos não existentes no original)*

Segundo o entendimento, ainda que o RBAC nº 154 não seja imediatamente aplicável aos aeroportos homologados antes de 12 de maio de 2009, no processo de certificação suas regras seriam consideradas **parâmetros de segurança operacional**, a partir dos quais seria definido o **nível aceitável de segurança**. Como conseqüência, no processo de certificação seria exigida a demonstração de que as instalações existentes no sítio aeroportuário em conjugação com os procedimentos operacionais adotados garantem nível de segurança equivalente ao assegurado pelos requisitos dispostos no RBAC nº 154, ainda que sejam utilizados meios alternativos pelo operador."

(...)

4.6 De acordo com a sistemática descrita, a margem conferida à Superintendência para definição dos requisitos aplicáveis a aeródromos homologados em data anterior a 12 de maio de 2009 deriva do nível de abrangência do processo de certificação (que, como procedimento amplo de avaliação das condições da infraestrutura e das operações do aeródromo, permite uma melhor avaliação da realidade de cada operador).

4.7 Nesse cenário, **convém destacar que a Superintendência consolidou uma lista padronizada de requisitos aplicáveis como regra aos aeródromos que se submeterão ao processo de**

certificação. Tais requisitos correspondem aos aspectos de maior relevo da infraestrutura para a segurança das operações, de modo a manter a observância dos “parâmetros de segurança operacional” do RBAC nº 154, como descrito na Nota Técnica nº 2/2014/GTNS/GNPS/SIA/BSB. Tal lista encontra-se sob permanente avaliação da área técnica para verificação de sua aderência aos níveis de risco monitorados ao longo das atividades da Superintendência, à realidade técnica e operacional dos operadores brasileiros, assim como às boas práticas internacionais, em especial a partir das discussões e estudos nos grupos de trabalho da Organização de Aviação Civil Internacional. Assim, **os requisitos previamente definidos como aplicáveis estão sujeitos a atualização** (podendo ser incorporados novos requisitos do RBAC nº 154 ao escopo da certificação).

4.8 Assim, o parâmetro de segurança estabelecido no RBAC nº 154 é avaliado pela Superintendência, destacando-se requisitos de maior relevo para a garantia da segurança operacional, que poderão ser cumpridos com base na literalidade do RBAC ou com base em procedimentos alternativos que garantam nível equivalente de segurança.

4.9 A esse respeito, convém destacar que após a edição da Decisão nº 134 (17 de setembro de 2014), o RBAC nº 139, que disciplina o processo de certificação operacional de aeroportos, foi emendado para simplificação do rito e aprimoramento dos instrumentos da Agência. Um dos grandes méritos da Emenda nº 05 então aprovada (por força da Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015) foi a inclusão da sistemática de avaliação do nível de segurança desvinculado do processo específico de isenção, por meio do instrumento dos “níveis equivalentes de segurança operacional”.

4.10 Referida estrutura regulatória inclusive foi expandida na oportunidade da revisão do RBAC nº 11 e da edição da Instrução Normativa nº 107, de 21 de outubro de 2016, a partir de quando a figura do nível equivalente de segurança operacional foi implantada de forma abrangente para os processos de todas as áreas finalísticas (em processos de certificação, análise de pedidos de autorização ou quaisquer outros procedimentos, desde que previsto em RBAC, não se aplicando às fases de fiscalização ou aplicação de providências administrativas), revisando-se a definição de isenção para alinhamento com a OACI.

4.11 Busca-se, portanto, destacar o dinamismo de tal cenário como fundamento para que a SIA atue diretamente na transição regulatória para as regras do RBAC nº 154 (que, a despeito de vigente desde maio de 2009, apenas em 2014 teve sua aplicabilidade para aeródromos já homologados esclarecida).

(...)

4.19 Expostos os fundamentos técnicos e os entraves administrativos vislumbrados, levando-se em conta as opções indicadas pela Procuradoria no item 6 do Despacho 251, propõe-se a inclusão de nova disposição na resolução de aprovação da proposta de emenda ao RBAC para que reste explícita a delegação de competência à SIA. A disposição, portanto, incorpora parte do art. 3º da Decisão nº 134, de 2014, para eliminar possibilidades de dúvidas das competências da Superintendência decorrentes da revisão normativa." grifos nossos

2.18. Em resumo aos pontos copiados acima e findando a discussão em tela, note-se que uma parte do conteúdo da Decisão nº 134 foi incorporada ao RBAC nº 154 por meio das regras de transição, e outra parte, referente ao discutido art. 3º da Decisão, que ora será revogada, passou a integrar o corpo da Resolução que aprovará a Emenda ao presente Regulamento, sendo esta uma das alternativas dadas pela área jurídica (item 6 - i do Despacho supracitado).

2.19. A SIA defendeu, como se vê nos excertos acima, essa alternativa como a que melhor atenderia a evolução do processo de certificação tendo em vista o monitoramento constante das condições de segurança dos aeródromos abertos ao tráfego aéreo antes de maio de 2009.

2.20. Nessa mesma esteira, o Despacho de 12 de agosto de 2016, do DIR-JN (fls. 675 a 678 - DOC 0041963) verificado nos autos do processo destaca que: "Também cabe pontuar que a proposta está revogando e incorporando parcialmente a Decisão nº 134/20143, que fixa a interpretação a respeito da aplicabilidade de dispositivos do RBAC nº 154, por meio da inserção da "Subparte G - Disposições Transitórias e Finais". O mote de tal decisão é justamente transpor para os aeródromos já existentes a forma de aplicabilidade dos requisitos de projetos que se entende como necessários à segurança operacional, estando a SIA encarregada, nos termos de seu art. 3º, de defini-los e publicá-los.

2.21. Houve, portanto, atendendo ao pedido da Procuradoria Federal, o robustecimento por parte da Superintendência quanto à motivação que fundamenta a delegação de competência constante do art. 3º da Decisão nº 134. Assim, ficou esclarecido no teor da Nota Técnica nº 12(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA (0836111), de 07 de julho de 2017, **que a Superintendência não irá exercer o poder normativo privativo da Diretoria Colegiada, indelegável (vide item 1.2 deste Voto),**

mas sim, estabelecer uma referência de parâmetros presente no RBAC nº 154 que serão avaliados para a garantia da segurança operacional, "que poderão ser cumpridos com base na literalidade do RBAC ou com base em procedimentos alternativos que garantam nível equivalente de segurança", como estabelecido no item "154.601 Disposições Transitórias" do RBAC ora em aprovação.

2.22. Por fim, observe-se a intenção da Superintendência em adequar o extenso e complexo normativo de forma a atender com a maior brevidade possível as necessidades prementes da sociedade, mesmo havendo pontos ainda pendentes de evolução, visto que, para os quais, a própria SIA reconhece espaços de melhorias e segue a sugestão que passe-se ao estudo mais aprofundado e aprimoramento da norma mantendo-se o tema na pauta da Agenda Regulatória da ANAC.

3. 3.DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Ante o exposto e diante do teor da Nota Técnica nº 2 (SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA (0489245), do Parecer 00120/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (0796595), do Despacho nº 00251/2017/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (0804984); da Nota Técnica nº12(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA (0836111) e da participação da sociedade por meio da Audiência Pública nº 22/2016 (0045445), publicada em 25 de agosto de 2016, **acolho os elementos constantes dos autos e VOTO FAVORAVELMENTE à edição da Emenda 02 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 154**, nos termos da minuta de ato normativo oferecida à Diretoria Colegiada (SEI 0837217) e seus anexos.

3.2. Por oportuno, recomendo à área técnica a devida atenção quanto ao conteúdo dos itens 2.9, 2.10, 2.11 e 2.12 desse Voto, referentes, respectivamente, à solução adotada para os requisitos coincidentes entre essa presente norma e o RBAC nº 155 atualmente em Audiência Pública; e referente ao compromisso da área técnica de promover a completa reestruturação do normativo em oportunidade futura, mantendo-se o tema na Agenda Regulatória.

3.3. É como voto.

RICARDO BEZERRA

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 23/08/2017, às 15:15, 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 **0867125** e o código CRC **4E2BA37F**.

SEI nº 0867125