



VOTO

PROCESSO: 00058.005650/2019-02

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

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

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

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

2. DAS RAZÕES DO VOTO

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

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

2.3. Em destaque, sobre os requisitos ligados à Área de Segurança de Fim de Pista - RESA, a SIA conduziu extenso estudo abordando comparativo com a regulamentação internacional, revisão de literatura sobre excursão de pista, avaliação do histórico de ocorrências aeronáuticas e seus fatores contribuintes, e ainda a avaliação da infraestrutura brasileira atual e de alternativas regulatórias, conferindo robustez ao processo decisório.^[9]

2.4. Conforme colocação da área técnica: “o objetivo geral perseguido foi estabelecer referências de dimensões de RESA que promovam um nível de segurança tão alto quanto razoavelmente praticável, enquanto alinhados com os padrões estabelecidos pela OACI, práticas internacionais, e adequadas à realidade da infraestrutura aeroportuária no país.”^[10]

2.5. O resultado global do estudo recomenda o estabelecimento de dimensões mínimas de RESA iguais ao que preconiza o já mencionado Anexo 14, conforme refletido na seção 154.209(b) da proposta de ato normativo.^[11]

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

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

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

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

2.6. Além disso, a emenda mantém a prerrogativa da Agência de estabelecer outras dimensões de RESA, alinhadas com recomendações do mesmo Anexo, quando o interesse público exigir, seja pela necessidade de implementação de políticas públicas ou diante de comprovado risco inaceitável à segurança operacional.^[12]

2.7. Com efeito, a exclusão de determinadas exigências e criação de novas possibilidades de atendimentos aos requisitos de projeto estimulam a ampliação da infraestrutura aeroportuária e a redução de custos para operação e manutenção dos aeródromos existentes, com impacto direto ao fomento da aviação.

2.8. Portanto, com base na exposição da área técnica,^[13] entendo que a proposta de edição do RBAC 154 atende ao interesse público e contribuirá para o desenvolvimento da aviação civil.

3. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, com fundamento no artigo 8º, incisos IV, XXI e XXX, da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, e em razão da competência exclusiva prevista no inciso V do artigo 11 do mesmo diploma legal, VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação da proposta de emenda ao RBAC nº 154 apresentada pela área técnica.^[14]

É como voto.

Juliano Alcântara Noman
Diretor

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

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

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

[4] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, XXI: regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

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

[6] Anexo à Resolução Nº 381, de 14 de junho de 2016. "Art. 33 - À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete: I - submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são: a) segurança de aeronaves, pessoas e bens nas operações destinadas ao transporte aéreo sob responsabilidade do operador de aeródromo; b) segurança de pessoas e equipamentos nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos sob coordenação do seu operador;"

[7] Nota Técnica nº 6/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA (1434053)

[8] Vide item 18, Nota Técnica Nº 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926)

[9] Vide seção D, Nota Técnica Nº 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926)

[10] Vide item 78, Nota Técnica Nº 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926)

[11] Vide seção 154.209(b) da Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) GTNO-SIA (3373096)

[12] Vide Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) GTNO-SIA (3373096), seção 154.209(b)(4): “Nas hipóteses descritas nos parágrafos 154.601(a)(3) a 154.601(a)(5), a ANAC poderá estabelecer que a RESA seja parcial ou integralmente adequada (...); e seção 154.601(a): “(3) quando a ANAC estabelecer prazo para adequação em contratos de concessão de aeroportos; (4) quando a ANAC estabelecer prazo para adequação em programas específicos de adequação de infraestruturas; ou (5) quando a ANAC estabelecer prazo para adequação em hipóteses comprovadamente excepcionais, diante de elevado risco operacional identificado.”

[13] Nota Técnica Nº 6/2019/GTNO-SIA/GNAD/SIA (2716926)

[14] Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) GTNO-SIA (3373096)



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 11/09/2019, às 11:14, 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 **3441947** e o código CRC **7E145D45**.