



VOTO

PROCESSO: 00058.539457/2017-09

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - SIA

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e o fomento da aviação civil, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência. Dessa forma, resta evidente a competência do Colegiado para analisar a presente proposta normativa.

1.2. De maneira geral, a proposta apresentada pela SIA tem o intuito de rever recomendações do Anexo 14 à Convenção de Chicago que foram internalizadas como requisitos obrigatórios desde a primeira versão do RBAC 154. Assim, exigências regulatórias poderão ser reduzidas, enquanto são atendidos os padrões internacionais de segurança operacional.

1.3. Os padrões e as práticas recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARPs*) para aeródromos foram editados em 1951 pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI. No Brasil, tais parâmetros foram aplicados por meio de portarias do Comando da Aeronáutica por décadas, até a publicação do RBAC 154, em 2009. Na oportunidade, padrões, recomendações e certas orientações do Anexo 14 foram adotados como requisitos obrigatórios prescritivos, aplicáveis a todos os aeródromos públicos brasileiros.

1.4. Em 2012, foi publicada a primeira Emenda ao RBAC 154, com ajustes pontuais no texto do regulamento. Em 2017, foi promovida a Emenda 02, com atualização de certos requisitos e da aplicabilidade do regulamento. Em 2018, na Emenda 03, foram incorporados novos parâmetros do Anexo 14 para larguras de pista e faixas de pista, entre outros. Ainda em 2018, a Emenda 04 realizou a compatibilização do RBAC 154 com o RBAC 155, que versa sobre helipontos.

1.5. A presente proposta apresenta um escopo aprofundado de revisão técnica. Após análise das recomendações do Anexo 14, buscou-se a motivação técnica para a eventual manutenção de tais parâmetros, que não são *standards*.

1.6. Assim como no *Aerodrome Design and Operations Panel – ADOP* da OACI, os parâmetros foram analisados em blocos, e não um a um, em função da influência que exercem entre si. Nesse sentido, neste processo, é apresentada a revisão de requisitos referentes a pistas de pouso, decolagem e táxi (RWY e TWY). Em um próximo momento, serão revistos os parâmetros relativos ao pátio de aeronaves e ao complexo aeroportuário.

1.7. Em uma análise dos parâmetros utilizados por outras autoridades (Estados Unidos, Europa, Austrália, Canadá e Argentina) para a infraestrutura de aeródromos e sua certificação, percebeu-se o uso de soluções normativas menos rígidas e mais adequadas à realidade de cada país. Ficou clara, ainda, a necessidade de harmonização entre requisitos de projeto e realidades operacionais, de modo a possibilitar

a utilização da infraestrutura por aeronaves mais exigentes, com a manutenção dos níveis de segurança operacional.

1.8. Assim, é proposta a atualização de diversos requisitos, provenientes de recomendações ou notas do Anexo 14, entre eles:

- a) obrigatoriedade de PAPI (*Precision Approach Path Indicator*) para cabeceiras temporariamente recuadas;
- b) declividades de pistas de pouso e decolagem, seus acostamentos, faixas de pista e faixas preparadas;
- c) obrigatoriedade de luzes de eixo em pistas de aproximação de precisão Categoria I;
- d) necessidade de luzes indicadoras de pista de táxi de saída rápida (RETILs);
- e) declividades em zonas de parada (*stopways*), zonas desimpedidas (*clearways*) e RESAs (*Runway End Safety Areas*);
- f) obrigatoriedade de área de operação de rádio-altímetro e sua declividade;
- g) ângulos de interseção, guiagem, declividade e atrito da área de giro;
- h) número, orientação e comprimento real de pistas de pouso e decolagem;
- i) existência, localização e características de iluminação de emergência;
- j) pistas de táxi de saída rápida;
- k) características e conspicuidade de sinalização horizontal;
- l) temperatura produzida por luzes de superfície;
- m) declividades de pistas de táxi, suas faixas de pista, faixas niveladas e resistências; e
- n) características de barra de entrada proibida.

1.9. Para tais requisitos são propostas diferentes soluções regulatórias, a saber:

- I - requisito de desempenho atrelado ao meio preferencial de atendimento;
- II - requisito de desempenho aberto à solução do operador;
- III - requisito de desempenho aplicado quando provida a instalação; e
- IV - recomendação.

1.10. Ainda, são suprimidos requisitos referentes à obrigatoriedade de baias de espera e à disponibilização de certa quantidade de pistas de táxi. Isso porque tais itens são consequências de necessidades operacionais específicas de cada aeródromo, não sendo, portanto, necessário um requisito normativo para tal.

1.11. Entre as modificações, merece especial destaque a alteração quanto à exigência de faixa preparada de 105 m para aeródromos com aproximação de precisão. No Anexo 14, tal previsão é uma nota de orientação, inserida em 1976, não sendo requisito, nem mesmo recomendação (SARP). Percebe-se, pelos extensos estudos, levantamentos e comparativos apresentados (item 125, NT 21/SIA, SEI 2247204), que é tecnicamente justificável que tal item deixe de ser requisito obrigatório, passando a ser uma recomendação a ser avaliada pelo operador, de maneira alinhada à sua realidade operacional e aos contextos nacional e internacional.

1.12. Os impactos principais das alterações ao RBAC 154 serão a redução de não-conformidades em processos de certificação e de homologação de aeródromos, os novos métodos de cumprimento com menores custos e a ampliação do acesso à infraestrutura para operações.

1.13. Isto posto, julga-se pertinente a presente proposta de Emenda 05 ao RBAC 154, tendo em vista o alinhamento dos requisitos com as exigências da OACI, a realidade operacional brasileira, as melhores práticas regulatórias e a manutenção dos níveis de segurança operacional.

2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação da Emenda 05 ao RBAC 154, nos termos apresentados pela SIA.

2.2. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 09/04/2019, às 18:48, 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 **2844353** e o código CRC **C1915A30**.

SEI nº 2844353