



VOTO

PROCESSO: 00058.017259/2020-86

INTERESSADO: GERÊNCIA TÉCNICA DE NORMAS, GERÊNCIA DE CERTIFICAÇÃO E SEGURANÇA OPERACIONAL

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. COMPETÊNCIA

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.

2. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme relatado, trata-se de revisão do RBAC 154 – Projeto de Aeródromos, apresentada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA com vistas a atualizar, no que couber, o regulamento pátrio à emenda mais recente ao Volume I do Anexo 14 à Convenção de Aviação Civil Internacional, a qual foi precedida de análise crítica pela área técnica, e retorna a pauta deste Colegiado após realização de Consulta Pública.

2.2. Inicialmente, cumpre rememorar que a edição inicial do RBAC 154, em 2009, incorporou integralmente as recomendações do texto correspondente da ICAO como requisitos obrigatórios, feito que foi revisto após 10 anos, em 2019, por duas revisões do regulamento: a emenda nº 05, que cuidou dos requisitos de RWY e de TWY, e a emenda nº 06 referente aos requisitos de Pátios, Complexo Aeroportuário e RESA [\[1\]](#).

2.3. Essas alterações foram transitoriamente incorporadas no apêndice "G", e agora, a SIA apresenta em conjunto com a emenda nº 07, a Instrução Suplementar - IS nº 154-002, intitulada "Características físicas de aeródromos", que irá concluir o objeto das revisões anteriores, orientando os regulados com relação aos meios preferenciais de cumprimento do regulamento, bem como, possibilitar que eles apresentem formas alternativas para que alcancem o desempenho esperado.

2.4. Superada a etapa de compatibilidade do regulamento entre requisitos e recomendações, o RBAC 154 é apresentado novamente à deliberação deste Colegiado para que, no curso ordinário e regular, seja atualizado. A maior parte das alterações propostas é simples e não gera impacto nos regulados, no entanto, a proposição referente à exigibilidade de barra de parada (sinalização luminosa), alinhada ao Anexo 14 da OACI, seria mais exigente que a regulação atual.

2.5. O requisito determina que a barra de parada deve ser instalada em todas as posições de espera de pista que servirem a uma pista de pouso e decolagem quando esta for destinada ao uso em condições de alcance visual de pista menores que 350 m e, a revisão propõe que ela seja obrigatória para pistas em condições de alcance visual menores que 550 m.

2.6. Essa diferença entre a exigência do RBAC 154 e do Anexo 14 foi objeto de deliberação do Colegiado, em 2017, quando da aprovação da emenda nº 02, ocasião que a Agência decidiu por fixar o requisito para pistas com RVR menores que 350m. A escolha da Agência foi por harmonizar este critério com outros requisitos de sinalização luminosa exigidos para operações CAT II no Brasil^[2].

2.7. A divergência foi novamente apontada pela equipe técnica envolvida no projeto de revisão normativa em tela, a qual, mais uma vez recomendou que se mantivesse o requisito como está em vigor e que fosse declarada essa diferença^[3]. No entanto, a versão da proposta submetida ao Colegiado não incorporou o entendimento da equipe técnica e propôs o alinhamento ao texto da OACI.

2.8. Observa-se que a justificativa que sustentou a decisão quando da emenda nº 02 permanece válida, visto que os requisitos de sinalização luminosa para operações CAT II não foram alterados. Outrossim, como esse requisito não é objeto primário da presente revisão, a meu ver, o tema carece de melhor fundamentação e avaliação dos impactos. Portanto, considero que o requisito vigente deve ser mantido, sem prejuízo de, em uma nova revisão do regulamento, a área técnica apresentar uma avaliação fundamentada dos impactos que ensejem a alteração do requisito.

2.9. Portanto, resguardada a observação em relação ao requisito específico de exigibilidade de barra de parada, entendo que a proposta apresentada pela SIA encontra-se madura e apta para aprovação por este Colegiado.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação da Emenda 07 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 154 (Projeto de Aeródromos)**, nos termos da proposta apresentada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA (5432158), ressalvado o disposto no item 2.8 deste Voto.

3.2. Encaminhem-se os autos à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária para as providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] "3. O que ensejou a edição da Emenda nº 05 ao RBAC nº 154? A Emenda nº 05 é resultado do projeto de revisão do RBAC nº 154 que compõe o Tema nº 04 da Agenda Regulatória 2019-2020. O projeto tem como escopo o problema regulatório da existência de nível de segurança sobredimensionado com relação aos parâmetros de edificação de aeródromos e instalações necessários à realidade brasileira. E, como causa raiz do problema regulatório posto, foi identificada a incorporação integral das recomendações constantes do Anexo 14, Vol. I, à Convenção de Aviação Civil Internacional, como requisitos obrigatórios no RBAC nº 154. 4. Qual a solução apresentada para o problema regulatório referente ao RBAC nº 154? Foi proposta a readequação das recomendações do Anexo 14 recepcionadas como requisitos obrigatórios, com foco na adoção de requisitos por desempenho, lançando mão de métodos preferenciais de cumprimento e recomendações." Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-154/@/@display-file/anexo_norma/Perguntas%20e%20Respostas%20RBAC154-EMD05.pdf

[2] Linha 756 do arquivo - *Anexo Compliance Annex 14* (0848208)

[3] "6.3.6 Além disso, conforme indicado no item 4.7 da NOTA TÉCNICA Nº 37/2020/GTNO-SIA/GNAD/SIA SEI nº 4508990, o Canadá e os EUA são menos exigentes que o proposto pela Emenda 15, sendo que os EUA possuem diferença declarada no sistema EFOD (*Electronic Filing of Differences*).

6.3.7 Da mesma forma que para a OFZ, visando a estabilidade regulatória e a manutenção dos conceitos já sedimentados desde a emenda 02 do RBAC 154, aprovada pela Resolução nº 445 em 24 de agosto de 2017, a equipe desse projeto normativo recomenda a manutenção das barras de parada para RVR menor que 350m, e consequente declaração dessa diferença à OACI. Destaca-se que essa declaração de diferença não decorre diretamente em função da emenda 15 ao anexo 14, pois foi alterada pela emenda nº 02, tendo sido apenas detectada essa diferença pela equipe deste projeto normativo.

6.3.8 Entretanto, em 24/09/2020, o SIA decidiu pelo alinhamento deste item à OACI, em função da diretriz de cumprimento da obrigação perante a OACI. Portanto, o RVR das barras de parada será alterado e exigido para RVR menor que 550m, seguindo o estabelecido pela OACI." Nota Técnica 45 (4720034)



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 03/06/2021, às 13:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



informando o código verificador **5760369** e o código CRC **D349C12D**.
