



VOTO

PROCESSO: 00058.001193/2018-98

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA 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. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no relatório, a proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 120 contempla melhorias à aplicabilidade do normativo, de modo a:

- tornar suas exigências mais proporcionais aos tipos de regulados,
- simplificar a gestão dos documentos necessários à fiscalização da ANAC e
- estabelecer de modo transparente a dosimetria de sanções decorrentes das infrações às regras de prevenção do uso indevido de substâncias psicoativas.

2.2. As alterações representam, assim, um importante passo em direção a uma regulação técnica mais proporcional aos riscos e às capacidades dos agentes econômicos. Vale pontuar que uma das Diretrizes Regulatórias da Agência^[1] é exatamente a garantia de proporcionalidade entre o grau de intervenção regulatória e o perfil operacional e econômico dos diferentes segmentos regulados.

2.3. No mesmo sentido, toma-se como base que é necessário “priorizar a alocação de recursos e esforços da Agência em função dos resultados da avaliação dos riscos à segurança operacional”, conforme consta expressamente das diretrizes do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC - PSOE-ANAC^[2].

2.4. A redução da carga administrativa de análise prévia de documentos exigidos dos operadores viabiliza, em linha com o esforço de otimização da intervenção da Agência no setor, fôlego adicional para as atividades de fiscalização e interação com o mercado, para promoção de padrões mais elevados de segurança e qualidade.

2.5. Em contrapartida, o RBAC continua composto de uma estrutura robusta de prevenção ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil, mantidos os subprogramas de educação, testagem e tratamento dos casos em que o uso foi confirmado. Também passaram a ser alvo do regulamento os operadores de aeródromos responsáveis pelo processamento anual de 1.000.000 (um milhão) de passageiros ou mais, independentemente de já estarem certificados ou não. A medida corrige distorção que tornava o RBAC obrigatório para aeródromos com processamento de poucos milhares de passageiros ao ano, mas isentava alguns dos principais aeródromos brasileiros, como o de Congonhas.

2.6. Por fim, merece destaque o fato do presente regulamento ainda figurar entre os mais complexos do mundo, tornando oportuna a continuidade dos estudos das áreas técnicas, para promoção de aprimoramentos ainda mais profundos. Entre as diretrizes a serem consideradas, destaca-se o foco na adoção de estratégias regulatórias mais responsivas, na otimização de exigências formais e na expansão dos estudos sobre a proporcionalidade das exigências do regulamento com relação às atividades e aos operadores abarcados.

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação** da Emenda 03 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 120 - Programa de Prevenção do Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil, nos termos da proposta apresentada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA em coordenação com a Superintendência de Padrões Operacionais - SPO^[3] (SEI 5325498).

3.2. É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Na Dimensão “Ambiente Regulatório”, fixou-se como diretriz o desenvolvimento de um ambiente regulatório estável e sustentável, ao qual foi vinculada a seguinte estratégia: “5. Garantir que a modelagem de intervenção nos diferentes tipos de atividade regulatória, aplicados aos diversos segmentos do setor, sejam proporcionais à exposição do risco gerado à sociedade, ao comportamento histórico do segmento e à condição econômica do ente regulado”. Diretrizes aprovadas pela Portaria nº 3.092, de 6 de setembro de 2017, e disponíveis na página da ANAC ([link](#)).

[2] Nos termos da Resolução nº 352, de 10 de fevereiro de 2015, que aprova o Programa:

Art. 15. São diretrizes da ANAC, no âmbito da segurança operacional da aviação civil brasileira:

V - priorizar a alocação de recursos e esforços da Agência em função dos resultados da avaliação dos riscos à segurança operacional por ela identificados;

[3] Com a alteração regimental promovida pela Resolução nº 581, de 21 de agosto de 2020, a competência para submeter à Diretoria Colegiada propostas normativas relativas a organizações de manutenção passou da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, tornando-se desnecessária a manifestação da SAR com relação à proposta final de ato ora deliberada.



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 10/02/2021, às 18:22, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5330488** e o código CRC **49BB3958**.