



VOTO

PROCESSO: 00058.004184/2019-30

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

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. A regulação aplicada ao gerenciamento do risco da fauna pelos operadores aeroportuários foi inserida na agenda regulatória 2019/2020, com o propósito de avaliar a adequação da aplicabilidade do regulamento e de reavaliar critérios técnicos exigidos.

2.2. De partida, importa ressaltar que a colisão com fauna é um dos tipos de incidentes mais frequentes nos aeródromos e nos espaços aéreos próximos a estes. Segundo dados divulgados pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA, entre os anos de 2008 e 2017, foram relatados 9 acidentes, 11 incidentes graves e 14.692 incidentes envolvendo colisões com fauna. De acordo com o *Australian Transport Safety Bureau* (ATSB), as colisões de aeronaves com fauna custam mais de US\$ 2 bilhões ao ano^[1]. No Brasil o custo médio anual é estimado em mais de US\$ 13 milhões^[2].

2.3. O diagnóstico feito pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA no âmbito da Análise de Impacto Regulatório, identificou: (i) problemas de efetividade dos instrumentos da norma para aeroportos de pequeno porte; (ii) ineficiência na vinculação entre a aplicabilidade do regulamento e a certificação operacional de aeroportos; (iii) pouca interação entre a administração aeroportuária e os demais órgãos na gestão do risco da fauna e (iv) falta de clareza dos requisitos aplicáveis a todos aeródromos públicos.

2.4. Assim, a área técnica estudou as melhores práticas internacionais, alternativas à aplicabilidade do regulamento, custos envolvidos e níveis de riscos por grupos de aeroportos, apresentando uma proposta de reestruturação da norma em lógica regulatória com vistas à uma maior eficiência na gestão do risco.

2.5. Nessa linha, corroboro com a proposição da SIA de revogar o RBAC 164 e incorporar a regulação no bojo do RBAC 153, por entender que essa transição trará maior integração do normativo de gerenciamento do risco da fauna aos demais requisitos de gerenciamento de riscos operacionais, além de

atualizar e reduzir o estoque regulatório da Agência.

2.6. Com relação as deficiências verificadas na etapa de estudos, avalio que a área técnica endereçou os principais pontos, trazendo maior clareza dos requisitos mínimos aplicáveis a todos operadores aeroportuários, incluindo os aeroportos de pequeno porte. Esses requisitos são orientados ao desempenho e, na Instrução Suplementar 153.501-001, a área técnica detalhou e orientou as formas de cumprimento do regulamento, sem prejuízo de que os operadores aeroportuários possam propor e implementar outras soluções para alcançar o propósito normativo.

2.7. Para os aeroportos de médio porte (Classe IB e Classe II) além dos procedimentos básicos, também deverão integrar a gestão de riscos da fauna ao Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional - SGSO do aeroporto. E, para os grandes aeroportos, ou seja, aqueles que operam mais de 1 milhão de passageiros por ano, enquadrados como Classes III ou IV segundo o RBAC 153, além dos requisitos aplicáveis aos demais, a proposta mantém a regulação mais especializada da matéria, que demanda ações de planejamento e de monitoramento específicas.

2.8. Para esses aeroportos de grande porte, que concentram mais de 90% da movimentação de passageiros e cerca de 75% do total de colisões com faunas, foi mantida a necessidade de se elaborar dois documentos: (i) a IPF - Identificação do Perigo da Fauna, que compreende o diagnóstico do sítio e da área do entorno, a análise do risco da fauna e um plano de ações para a mitigação do risco; e (ii) o PGRF - Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna, documento de natureza especificamente operacional, que visa estruturar as competências, atribuições e procedimentos a serem adotados pelos diversos setores do aeroporto de modo a efetivar o plano de ações indicado na IPF.

2.9. Não obstante, esses aeroportos devem manter e fortalecer suas Comissões de Gerenciamento do Risco da Fauna, incentivando a participação da comunidade e de autoridades locais na proposição e implementação de medidas mitigadoras para a redução do risco da fauna, no acolhimento de reclamações e denúncias de pontos atrativos de faunas, bem como, na divulgação da temática.

2.10. Com o intuito de conferir maior previsibilidade ao regulado a proposta inseriu, no Apêndice B do RBAC 153, uma tabela com a incidência de possíveis infrações e os respectivos valores de multa. O modelo de intervenção é mais racional que o atual e guarda proporcionalidade em relação ao risco gerado e ao porte do regulado. A proposta está alinhada ao deliberado por este Colegiado para o RBAC 120 e para as subpartes "E" e "G" do RBAC 153. No mesmo sentido, o Compendio de Elementos de Fiscalização foi atualizado e há a predominância de providências administrativas preventivas em relação às punitivas. Assim, considerando o Projeto Prioritário voltado à implementação de uma regulação mais responsiva na Agência, entendo que as tabelas como propostas pela área técnica atende às expectativas atuais, no entanto, devem ser reavaliadas no caso de novas diretrizes à fiscalização.

2.11. Com relação à "Área de Segurança Aeroportuária - ASA", a ICAO, na seção 4.7.2 do Doc. 9137, indica que uma área circular com raio de 13 Km pode ser grande o suficiente para elaboração de um eficiente plano de gerenciamento de risco da fauna^[3]. No entanto, no regulamento atual e na proposta em deliberação, está sendo mantida a referência da Lei nº. 12.725/12, no sentido de que essa área abrange um círculo terrestre de 20 Km de raio. Com relação a esse ponto, recomendo que a SIA faça gestão junto ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA e à Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, com vistas à harmonização da regulação setorial conforme preconizado pela ICAO e às melhores práticas internacionais, tendo em vista que uma área de monitoramento tão abrangente, pelos operadores aeroportuários, além de acarretar custos elevados ao setor, é de complexa execução e pode não ter a efetividade esperada com relação aos problemas de fauna no sítio aeroportuário.

2.12. Por fim, cabe ressaltar que esta revisão normativa se alinha ao contexto do Programa Voo Simples e que a área técnica se debruçou e propôs uma regulação com regras mais claras e menos burocráticas. O escalonamento da regulação atrelado aos perfis de riscos dos aeroportos deverá gerar uma redução do custo total em 70%^[5], além de agregar maior sinergia da gestão do risco da fauna ao associar suas ações diretamente aos SGSO dos aeroportos.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação** da Emenda 06 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 153 (Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência) e à revogação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 164 (Gerenciamento do risco da fauna nos aeródromos públicos), nos termos da proposta apresentada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA (5438357).

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] https://www.atsb.gov.au/media/43383/Hazard_aircraft_by_birds.pdf

[2] <https://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/estatisticas/risco-da-fauna> (Anuário de Risco da Fauna 2015)

<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/abear-estimula-trabalho-de-prevencao-para-minimizar-ocorrencias-de-colisao-de-aves-com-avioes/>

[3] "4.3.18 Com relação a Área de Segurança de Aeroporto (ASA), encontra-se uma definição equivalente, na seção 4.7 *Off-Airport Birds*, informando que uma área circular com 13 km (treze quilômetros) de raio é considerada uma área grande o suficiente para elaboração de um eficiente plano de gerenciamento de fauna.

4.7.2 Any significant bird/wildlife attractants within a defined radius (the exact distance will be dependent upon local or State regulations) centred on the aerodrome reference point (ARP) should be assessed and a management plan developed to reduce their attractiveness to birds/wildlife. While it is understood by leading bird/wildlife experts that an ARP might not always be centred exactly on the geographic centre of an aerodrome, typically a 13 km (or 7 NM) circle is considered a large enough area for an effective wildlife management plan. However, as necessary, action should also be taken when the bird/wildlife attractants are outside the 13 km circle if the airport operator has any influence on planning and development issues." Nota Técnica 40 (3789008)

[4] "4.7.49 Com relação a Área de Segurança de Aeroporto (ASA), não foi detectado no MOS Part 139, Seção 10.14 *Bird and Animal Hazard Management*, e na AC 139-26(0) uma definição equivalente, tampouco o tamanho desta." Nota Técnica 40 (3789008)

[5] Item 5.30 da Nota Técnica 40 (3789008)



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 11/03/2021, às 11:23, 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 **5420866** e o código CRC **ABB42E3A**.