



VOTO

PROCESSO: 00058.004182/2019-41

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 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.

1.2. Dessa forma, resta evidente a competência do Colegiado para analisar a presente proposta normativa encaminhada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Retorna à deliberação deste Colegiado, após a realização de Consulta Pública pelo período de 45 dias, proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 139 - Certificação Operacional de Aeroportos.

2.2. Inicialmente, cumprimento aos que participaram da Consulta Pública e destaque a diversidade e expressividade das contribuições que contou com a participação de operadores aéreos e aeroportuários, além de associações como ABEAR e IATA. Ao todo foram recebidas 28 contribuições, das quais 9 foram parcialmente acolhidas.

2.3. A presente deliberação é o resultado do Tema 15 da Agenda Regulatória 2019/2020, a qual, em atendimento às diretrizes da Diretoria, buscou (i) revisar a aplicabilidade e aspectos técnicos da certificação voltados para um maior alinhamento às recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, (ii) avaliar a efetividade da regra de transição para aeroportos que operam voos regulares mas que não se encontram certificados, (iii) além de revisar o racional de providências administrativas decorrentes do descumprimento ao regulamento.

2.4. Cumpre rememorar que a Análise de Impacto Regulatório - AIR constatou que 100% dos passageiros de voos internacionais regulares e 81% dos passageiros de voos domésticos regulares, nos últimos anos, foram processados em aeródromos certificados. Não obstante, ainda constam na Portaria n.º 908/SIA-2016, 76 aeroportos com as frequências semanais das aeronaves críticas congeladas, sendo que estes foram responsáveis por menos de 4% do total de passageiros movimentados no país. Desses 76 aeroportos, a maior parte - cerca de 2/3 - estavam com suas frequências limitadas em até 21 operações semanais, ou seja, média de até 3 operações/dia. Em 5 anos desse regime de transição, menos de 20% dos aeroportos que originalmente constavam na referida Portaria foram certificados, o que, por si só, demonstra que essa transição poderia durar indefinidamente. Diante desse cenário e com base na AIR, o Colegiado flexibilizou esse regime de transição, considerando o gerenciamento de risco do operador aeroportuário em conjunto com os operadores aéreos e o papel permanente de vigilância continuada da ANAC, até que a proposta normativa pudesse ser consolidada.

2.5. O parágrafo 1.4.1 do Anexo 14 da Convenção de Chicago recomenda que a obtenção de certificado operacional de aeroporto seja obrigatória para os aeroportos internacionais. Nesse sentido a área técnica, ao tempo que propõe alinhamento à essa aplicabilidade, prevê que aqueles aeroportos em que o risco à segurança das operações justifique tal medida, também sejam certificados e para tal, apensou aos autos minuta de Portaria, de competência da própria SIA, que visa disciplinar esse mecanismo. Igualmente, a proposta prevê a possibilidade de o operador requerer espontaneamente a obtenção de Certificado, seja com o objetivo de buscar uma melhoria de suas condições operacionais, seja para cumprimento de contratos, como por exemplo, os de concessões de infraestruturas aeroportuárias.

2.6. Para os demais aeroportos que operem ou que pretendam operar sob o RBAC 121, a proposta é que cumpram elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional – MIL, e que implementem um processo de gerenciamento de risco e garantia da segurança operacional, sob responsabilidade do operador de aeródromo em conjunto com os operadores aéreos.

2.7. Os aeroportos que tenham processado operações regulares sob o RBAC 121 a partir de 01/01/2017, terão até 3 anos, a contar da vigência dessa emenda, para estar com todos os elementos mínimos atendidos e, durante esse período, as operações deverão ser conduzidas por intermédio do referido processo de gerenciamento de risco.

2.8. Já os operadores que pretendem iniciar as operações sob o RBAC 121 ou para aqueles que tenham medida cautelar aplicada pela ANAC, será necessário, antes do início das operações, atender integralmente a MIL ou ter sua análise de risco previamente aprovada pela SIA, sem prejuízo de a área técnica exigir prazo e ações específicas para resolver as não conformidades, sob consequências administrativas bem definidas.

2.9. Na outra extremidade, o regulamento contempla a hipótese de operadores aeroportuários, certificados com operações regulares, pleitearem a renúncia ao diploma. Ressalto inicialmente que se trata de uma hipótese improvável, uma vez que o processo de certificação enseja custo para o operador aeroportuário e propicia aos usuários maior estabilidade operacional, constituindo-se então um diferencial competitivo para aquele. No entanto, caso a referida hipótese venha a se concretizar na prática, para que de fato obtenha a renúncia de sua certificação o operador aeroportuário deverá: (i) não se enquadrar na exigência de certificação por critério de risco; e (ii) apresentar previamente à SIA um estudo de compatibilidade da operação da aeronave crítica com os elementos da infraestrutura do aeródromo, podendo a área técnica alterar as especificações operativas do aeródromo, com o potencial de redução de exploração da infraestrutura. Assim, considero adequado o mecanismo regulatório proposto pela SIA a fim de desestimular pedidos de renúncia de certificação.

2.10. Em todos os casos, o RBAC 139 não dispensa a aplicação dos demais regulamentos afetos à cada operador de aeródromo. Na verdade, toda essa lógica de escalabilidade regulatória visa racionalizar as exigências normativas, reduzir barreiras de acesso ineficientes e garantir que a segurança operacional será mantida em padrão compatível com o risco associado.

2.11. Com relação às providências e consequências administrativas, merece destaque: (i) os incentivos à aplicação de medidas preventivas aos operadores certificados; (ii) a adoção de medidas acautelatórias gradativas, em caso de risco significativo à segurança das operações, como: determinação de adoção de medidas mitigadoras; imposição de restrições operacionais; congelamento das frequências do aeroporto; limitação da aeronave crítica; redução gradativa das frequências e como última medida, suspensão das operações. Nos casos de faltas graves ou reincidências, o regulamento prevê a aplicação de medidas sancionatórias proporcionais ao porte do regulado e à gravidade da infração, mas evita o efeito multiplicativo da penalidade, ao definir que a incidência da sanção se dará por constatação.

2.12. No tocante às recomendações constantes no Voto que aprovou a proposta para Consulta Pública, a SIA trouxe os encaminhamentos e esclarecimentos no Despacho GTNO-SIA (7665750), os quais, à medida que forem implementados deverão ser tempestivamente informados a este Colegiado.

2.13. Também cumpre ressaltar que, para que a emenda ao RBAC 139 cumpra seus efeitos, devem ser revogados: os artigos 2º, 3º e 4º da Resolução n.º 371, de 15 de dezembro de 2015; a Portaria SIA n.º 908/SIA, de 13 de abril de 2016; a Portaria n.º 1.222/SIA, de 13 de abril de 2018; e a Tabela I de Infrações relacionadas à CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS - do Anexo III à Resolução n.º 472, de 06 de junho de 2018.

2.14. A meu ver, a proposta evoluiu significativamente em relação ao instrumento anterior e ao tempo que traz maior flexibilidade e simplificação, prevê mecanismos de incentivos e de *enforcement* mais eficientes e aderentes à regulação responsiva.

2.15. Por fim, cumprimento a área técnica pelo esforço empreendido nos densos estudos técnicos e de benchmarking considerados na avaliação de impacto regulatório, pela qualidade da proposta de aprimoramento da matéria, de modo que avalio que a proposta está plenamente apta e madura a ser submetida à deliberação por este Colegiado.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação** da emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 139 (Certificação Operacional de Aeroportos), nos termos apresentados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA (7531498).

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 20/09/2022, às 18:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7691222** e o código CRC **2945DC91**.

SEI nº 7691222