



VOTO

PROCESSO: 00058.081674/2015-26

INTERESSADO: FRAPORT BRASIL S.A AEROPORTO DE FORTALEZA

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu artigo 8º, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e o fomento da aviação civil. Ademais, o artigo 11 da mesma lei estabelece a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, estabelece entre as competências comuns às Superintendências submeter à Diretoria atos, contratos e processos administrativos, bem como os demais expedientes administrativos decorrentes do exercício da respectiva competência à Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa da mesma (art. 31, V).

1.3. Ainda, o Regimento Interno, no art. 33, I, atribui à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária- SIA competência para submeter à Diretoria Colegiada propostas de atos normativos relacionados à segurança de pessoas e equipamentos nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos sob coordenação do seu operador.

1.4. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme exposto no Relatório^[1], trata-se de proposta de revogação da Decisão nº 127^[2], de 16 de outubro de 2015, que deferiu parcialmente para o Aeroporto Internacional Pinto Martins/Fortaleza (SBFZ), o pedido de isenção de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 154.217(e)(1) do RBAC nº 154 Emd 1.

2.2. À época da isenção, o requisito em tela previa afastamentos entre eixos de pista de pouso e decolagem (por instrumentos) e pista de táxi paralela de 176m para aeronaves com código de referência de aeródromo 4D e de 182,5m para aeronaves 4E. Nesse sentido, os eixos das RWY 13/31 e das TWY A e TWY J não atendiam ao afastamento regulamentar, uma vez que possuíam respectivamente 162m e 169m de afastamento.

2.3. Com a Emenda 5 ao RBAC 154 (2019), por meio da qual foram internalizadas modificações previstas na 8ª edição do Anexo 14 à Convenção da Aviação Civil Internacional, tais distâncias foram reduzidas, de modo que passaram a exigir a separação de 166m e 172,5m entre pistas de pouso e decolagem por instrumentos e pistas de táxi paralelas para aeronaves com letra de código de referência D e E, respectivamente.

2.4. Devido às alterações da infraestrutura aeroportuária advindas de investimentos feitos pela FRAPORT para atender obrigações do Contrato de Concessão, a TWY A passou a atender integralmente ao requisito, possuindo separação em relação ao eixo da RWY 13/31 de 172,5m.

2.5. A TWY J, por sua vez, apesar de possuir parte de sua extensão a distância exigida pelo regulamento (172,5m), apresenta separação inferior no trecho compreendido entre a posição de espera próxima à THR 13 (antiga TWY I) e a TWY G, possuindo o ponto de menor distância entre os eixos da RWY 13/31 e a TWY J 169m, nesse segmento.

2.6. Desse modo, a área técnica da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA reavaliou de ofício os cenários operacionais e a infraestrutura física que embasaram a isenção em tela, identificando que os critérios anteriormente considerados para sua concessão não são mais aplicáveis. Diante da separação insuficiente entre os eixos da RWY 13/31 e trecho da TWY J, a FRAPORT apresentou procedimentos operacionais^[3] de modo a garantir nível equivalente de segurança operacional, o qual foi considerado adequado pela SIA^[4]. Por fim, a SIA adicionou proposta de ato normativo^[5] que altera as Especificações Operativas vinculadas ao Certificado Operacional de Aeroporto nº 09/SBFZ/2018, para que as condicionantes relacionadas à aprovação do nível equivalente em tela sejam contempladas.

2.7. Como resultado, entendo oportuna e adequada a revogação proposta, uma vez que a maior parte das infraestruturas previstas na Decisão nº 127 foi adequada ao disposto no RBAC 154 e o operador adotou procedimentos operacionais para o segmento que não atende à literalidade da regra, os quais foram validados pela SIA no âmbito do instrumento regulatório "nível equivalente de segurança operacional"^[6], cuja formalização se dará concomitantemente à formalização da revogação ora discutida. Assim, julga-se de fato desnecessária a isenção.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à revogação da Decisão nº 127, de 16 de outubro de 2015, conforme proposta apresentada pela SIA^[7].

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor-Relator

[6] Proposta de Ato Normativo 7096858

[1] Relatório de Diretoria 7924401.

[2] [Decisão nº 127, 2015](#)

[3] Carta SBFZ-ANAC-REG-220104-001 (SEI 6658777), contendo como anexo o Acordo Operacional entre a Torre de Controle Fortaleza e o Operador (6658778).

[4] Conclusões presentes na Nota Técnica nº 28/2022/GTOP/GCOP/SIA (SEI 6976884), aprovada pelo Despacho SIA 7213801.

[5] Proposta de Ato Normativo 7096858.

[6] Instrumento Nível Equivalente de Segurança – NES previsto na Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, a qual estabelece em seu art. 52 ser competência da Superintendência sua aprovação.

[7] Proposta de Ato Normativo 7096735.



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 21/11/2022, às 12:40, 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 **7936156** e o código CRC **EC135203**.