



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.001432/2018-18	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTNO/GNAD/SIA CFIC/SIA
<b>Assunto do normativo:</b>	Revisão pontual da Resolução ANAC nº 158/10, que dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

### **I. Duplicidade de procedimentos para a informação de construção e alteração de características físicas de aeródromos.**

Em reuniões internas das gerências técnicas da SIA, identificou-se que a Resolução ANAC nº 158, de 13 de julho de 2010, foi editada em contexto diferente do atual, no qual se entendia necessário o envio prévio de informações sobre quaisquer alterações físicas em aeródromos. Para obrigar os operadores de aeródromos ao envio dessas informações à ANAC, antes da realização de qualquer obra ou reforma, a Resolução 158, art. 2º, §2º, estabeleceu que seria necessário obter autorização prévia de construção e alterações físicas.

Dito de outra forma, a obrigação do aeródromo de pedir autorização prévia à ANAC para construir ou realizar qualquer alteração física cumpre a função de informar o responsável técnico pela obra, bem como quais alterações físicas serão feitas, vez que não há avaliação da ANAC do ponto de vista de SAFETY ou AVSEC.

Ocorre que, posteriormente, outros atos normativos foram editados, criando novos procedimentos que também abrangem o envio dessas informações. Sendo assim, entende-se que há hoje uma duplicidade parcial de procedimentos que atendem a uma mesma finalidade: cientificar à ANAC de alterações físicas realizadas em aeródromos. Concretamente, visualiza-se duplicidade de processos nos seguintes casos:

- (i) quando a construção ou alteração já está prevista no Plano Diretor aprovado pela ANAC,
- (ii) quando há obras previstas em contrato de concessão ou são previamente informadas em decorrência desse contrato, como no Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), e
- (iii) nos casos em que a obra que exija AISO/PESO/IOS, conforme RBAC 139.

## **II. Exigência de autorização prévia para construção ou alteração física em área patrimonial e construção ou alteração de acesso à área restrita de segurança.**

O art. 2º, §3º, incisos III e IV, da Resolução nº 158 considera que configura alteração de características físicas, abrangidas pela necessidade de autorização prévia, a construção ou ampliação de edificações na área patrimonial dos aeródromos, bem como construção ou alteração de acesso à área restrita de segurança (ARS). Nesse ponto, deve-se reavaliar se faz sentido exigir autorização prévia para casos que não interfiram na operacionalidade dos voos ou não tenham impacto em AVSEC. Como exemplo, cita-se o caso em que o operador de aeródromo precisar fazer alterações físicas em guarita de estacionamento afastada da área operacional e, para isso, ser obrigado a obter autorização prévia da ANAC.

Faria sentido manter o procedimento de autorização prévia para construção ou alteração em área patrimonial caso o objetivo fosse analisar o impacto em segurança operacional no caso de construção que interferisse no procedimento de aproximação, como a construção denominada Objeto Projetado no Espaço Aéreo (OPEA). Contudo, nos termos do art. 18, inciso II, da Lei Complementar nº 97/92 e art. 8º, §6º, da Lei nº 11.182/05, a competência para essa análise de interferências no tráfego aéreo é do DECEA, que o faz com os fundamentos técnicos da Portaria nº 957/GC3 e ICA 11-3.

Em situação semelhante, tem-se a autorização prévia para modificação de acesso à ARS, seja de layout, seja de localização do ponto de acesso. O RBAC 107, de 16 de julho de 2015, Subparte B - RECURSOS ORGANIZACIONAIS, TECNOLÓGICOS E HUMANOS, dispositivo 107.17, alínea (d), dispõe que “*O operador de aeródromo deve garantir que obras e serviços sejam planejados e executados de forma a preservar a segurança aeroportuária*”. Além desse, o parágrafo 107.105 do mesmo RBAC trata especificamente de “Pontos de Acesso à Área Restrita de Segurança” e prescreve detalhadamente as características que esse ponto de acesso deve ter. Por fim, a IS 107-001, parágrafo 107.17, estabelece na alínea (b) o que deve ser considerado em termos de avsec em estudos e projetos aeroportuários.

Em suma, o RBAC 107 estabelece um sistema de normas AVSEC para operadores de aeródromo que abrange o controle de requisitos físicos e operacionais dos acessos à ARS, de forma que o procedimento de autorização prévia de construção ou alteração de acesso à ARS, como previsto na Resolução 158, tornou-se obsoleto e desnecessário.

Em síntese, Regulamento posterior e especializado em AVSEC aplicável aos operadores de aeródromos estabeleceu requisitos e mecanismos mais avançados para o controle de modificações de acesso à ARS, transformando o procedimento previsto na Resolução 158 em mera burocracia indesejável.

## **III. Duplicidade dos processos de cadastramento e emenda ao certificado operacional, ou alteração do MOPS, no caso de alterações de infraestrutura de aeródromos certificados.**

Trata-se de uma redundância entre os procedimentos de alteração cadastral e alteração de MOPS ou emenda ao certificado, no caso de aeroportos certificados.

A fim de manter a segurança operacional da aviação civil em níveis aceitáveis, faz-se necessário que o cadastro de cada aeródromo esteja sempre atualizado, contendo suas últimas alterações. Por isso, a Resolução nº 158 prevê em seu art. 15 que cada operador de aeródromo está obrigado a realizar procedimento de alteração cadastral sempre que promover modificações em suas características físicas.

Nesse contexto, nota-se que o interesse público primário de um cadastro atualizado é possibilitar que os aeronavegantes operem com previsibilidade e, conseqüentemente, com segurança. Para tanto, a ANAC precisa dispor das informações sobre alterações físicas do aeródromo de forma atual e tempestiva.

Contudo, no caso dos aeroportos certificados, parece ocorrer uma duplicidade de procedimentos para atualização do cadastro. O RBAC nº 139, estabelece que o cadastro do aeródromo compõe o MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS) e que as alterações de MOPS ou emenda ao certificado pressupõem uma alteração prévia do cadastro.

Dessa forma, o aeroporto certificado deve iniciar um procedimento de alteração cadastral, esperar que esse procedimento seja concluído e, só então, realizar ações visando à alteração de MOPS e/ou emenda ao certificado.

Em análise inicial, seria possível simplificar o procedimento para os aeroportos certificados realizarem somente os procedimentos de alteração de MOPS ou emenda de certificado, incluindo-se nestes as alterações cadastrais. A ANAC por sua vez extrairia dos autos as informações necessárias para a alteração do cadastro e o faria de ofício.

#### **IV. Discrepância entre a Resolução nº 158/2010 e o novo procedimento que em breve será adotado pelo DECEA, quanto à divulgação dos dados para a abertura de tráfego de aeródromo (art.11, §2º).**

O art. 11, § 2º, da Resolução nº 158 estabelece que a abertura do aeródromo ao tráfego só ocorrerá após sua divulgação em publicação de informação aeronáutica. Isso significa que após concluído todo o processo de homologação, no caso de aeródromos públicos, ou registro, no caso de aeródromos privados, a abertura ao tráfego não terá vigência e aplicabilidade antes das informações aeronáuticas, constantes no cadastro do aeródromo, serem enviadas ao Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) e por este publicadas.

Hoje, a ANAC envia as informações aeronáuticas ao ICA, que insere manualmente tais informações em NOTAM e, posteriormente, em periodicidade predefinida são publicadas em ROTAER.

Ocorre que, em março de 2017, durante reunião entre representantes do ICA e da ANAC, foi informado que o sistema GEILOC, desenvolvido pelo DECEA, encontrava-se em estágio avançado de amadurecimento e que ele possibilitaria futuramente a inserção das informações aeronáuticas no Serviço de informações Aeronáuticas (AIS WEB) diretamente pela ANAC.

O sistema avançou e já está em uso, conforme notícia divulgada no site do DECEA em 12/09/17, confira-se:

“ROTAER DIGITAL entra no ar como nova funcionalidade do AISWEB

A partir desta quinta-feira, 14 de setembro, a Circular de Informações Aeronáuticas N 29/17 divulga a nova forma de disponibilização do serviço relacionado a aeródromos privados.

(...)

A transição

Como nova funcionalidade do AISWEB - fonte oficial de informações aeronáuticas on-line do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, o ROTAER DIGITAL possibilita, a qualquer tempo, a consulta das informações de aeródromos privados constantes na base de dados do DECEA e a geração de páginas personalizadas - de acordo com o interesse do usuário.

(...)

O futuro

O DECEA pretende eliminar o processo de impressão tanto do ROTAER quanto de outras publicações, conforme afirmou o chefe do SDOP, Brigadeiro do Ar Luiz Ricardo de Souza Nascimento: "Nosso objetivo é introduzir, paulatina e continuamente, inovações tecnológicas no SISCEAB".

É importante que o usuário saiba que não serão mais expedidos NOTAMs com informações de ativação, cancelamento e mudanças nas características dos aeródromos privados. Suas atualizações serão efetuadas diretamente no ROTAER DIGITAL, independente das datas AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control).

[http://www.decea.gov.br/?i=midia-e-informacao&p=pg\\_noticia&materia=rotaer-digital-entra-no-ar-como-nova-funcionalidade-do-aisweb](http://www.decea.gov.br/?i=midia-e-informacao&p=pg_noticia&materia=rotaer-digital-entra-no-ar-como-nova-funcionalidade-do-aisweb)

Dessa forma, não há motivação para aguardar uma publicação aeronáutica para que a abertura ao tráfego aéreo possa ter vigência e aplicabilidade. Conforme veiculado na matéria, para os aeródromos privados não é mais necessário esperar a expedição de NOTAM, pois suas informações estão disponíveis diretamente no ROTAER DIGITAL. Quanto aos aeródromos públicos, do ponto de vista da ANAC, ao serem transmitidas as informações aeronáuticas via GEILOC, a abertura ao tráfego se encontrará em plena vigência, mesmo que eventual plano de voo tenha de esperar a publicação de um NOTAM.

No ponto, cumpre salientar que “abertura ao tráfego aéreo” e “controle do tráfego aéreo” são atribuições que se situam em competências distintas. A abertura de determinado aeródromo ao tráfego aéreo situa-se no espectro de competências da ANAC, enquanto o controle do tráfego, incluindo autorizações de plano de voo, situa-se nas competências exclusivas do DECEA. Dessa forma, a alteração normativa em análise pretende conferir maior racionalidade à vigência e aplicabilidade da abertura de aeródromos ao tráfego aéreo, sem, contudo, poder garantir que isso se reflita em publicações aeronáuticas necessárias a planos de voo. Não obstante determinado aeródromo esteja aberto ao tráfego, o DECEA pode restringir o tráfego de algum aeródromo, seja em razão de requisitos formais, seja em razão de regras de tráfego aéreo.

Nesse sentido, entende-se necessária a alteração da redação do art. 11, § 2º, da Resolução nº 158, para possibilitar a vigência e aplicabilidade imediata da abertura do aeródromo ao tráfego aéreo, logo após a divulgação da informação aeronáutica no AIS WEB.

#### **V. Desproporcionalidade entre a conduta infracional e a sanção prevista para a realização de alterações nas características físicas ou operacionais por parte do aeródromo, sem autorização da ANAC.**

O art. 17, inciso III, da Resolução nº 158, estabelece que a ANAC excluirá, de ofício, os dados do cadastro de aeródromos quando forem feitas alterações nas características físicas ou operacionais sem prévia autorização. Isto é, caso o aeródromo promova alterações físicas ou operacionais, sem que tenha obtido uma autorização prévia, seus dados serão excluídos do cadastro de aeródromos sumariamente. Confira-se:

Art. 17. A ANAC promoverá, de ofício, a exclusão dos dados do cadastro quando:

(...)

III - forem feitas alterações nas características físicas ou operacionais sem autorização;

Salta aos olhos a desproporção entre a hipótese de violação do regramento e a sanção prevista.

A Constituição Federal, de forma implícita, impõe a todos os agentes públicos que seus atos sejam sempre praticados com atendimento à proporcionalidade e à razoabilidade. Deriva de seu art. 5º, inciso LIV, o devido processo legal substantivo, de onde se extrai o princípio da proporcionalidade, que é valor irrenunciável e indisponível à atuação dos agentes públicos.

No caso em tela, entende-se que os critérios supracitados não estão contidos no item analisado, visto que se afigura demasiadamente oneroso ao aeródromo a exclusão de seus dados do cadastro, uma vez que, a depender da alteração física realizada, não haverá prejuízo para a segurança operacional do aeródromo. Todavia, mesmo assim, por não ter obtido autorização prévia para determinada alteração física, terá de arcar novamente com todo o processo de cadastramento e reabertura ao tráfego. Esse cenário, certamente levará o operador de aeródromo a prejuízos irrecuperáveis, sendo que, do outro lado, o prejuízo à ANAC e, em última análise, à segurança de voo, será ínfimo, pois o processo de autorização prévia é registral e sem análise de segurança.

Não bastasse esse cenário de desproporcionalidade, o Anexo III, Tabela de infrações II, da Resolução ANAC nº 25/2008 ainda traz a previsão de três infrações distintas decorrentes do que hoje está previsto no art. 17, inciso III, da Resolução nº 158. A depender da conduta do regulado no caso concreto, a aplicação das sanções previstas nas duas Resoluções em comento poderia configurar *bis in idem*.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

**Problema I. Duplicidade de procedimentos para a informação de construção e alteração de características físicas de aeródromos.**

Alternativa 1) Não fazer qualquer modificação na Resolução em tela e deixar que a situação permaneça como está, mantendo-se a exigência de obtenção de autorização prévia para qualquer construção ou alteração física.

Alternativa 2) Realizar modificação do texto da Resolução 158, para dispensar o regulado de pedir autorização prévia para construção ou alteração física quando já estiverem previstas em:

- (i) Plano Diretor aprovado pela ANAC;
- (ii) Obras previstas em contrato de concessão ou previamente informadas em decorrência desse contrato, como no Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI); e
- (iii) Obra que exija AISO/PESO/IOS.

Alternativa 3) Realizar modificação do texto da Resolução 158, para acabar com o procedimento de autorização prévia em qualquer caso.

**Problema II. Exigência de autorização prévia para construção ou alteração física em área patrimonial e construção ou alteração de acesso à área restrita de segurança.**

Alternativa 1) Não fazer qualquer modificação na Resolução em tela e deixar que a situação permaneça como está, mantendo-se a exigência de obtenção de autorização prévia para construção ou alteração física em área patrimonial e construção ou alteração de acesso à área restrita de segurança.

Alternativa 2) excluir a exigência de obter autorização prévia para construção ou alteração física na área patrimonial e e construção ou alteração de acesso à área restrita de segurança., devendo obter autorização prévia somente para construções ou alterações físicas em área operacional.

**Problema III. Duplicidade dos processos de cadastramento e emenda ao certificado operacional, ou alteração do MOPS, no caso de alterações de infraestrutura de aeródromos certificados.**

Alternativa 1) Não fazer qualquer modificação na Resolução em tela e deixar que a situação permaneça como está, mantendo-se a exigência de procedimento de alteração cadastral independente de outros procedimentos.

Alternativa 2) dispensar os aeroportos certificados de realizarem procedimento específico de alteração cadastral, autorizando que o pedido de alteração cadastral seja incluído nos processos de alteração de MOPS e emenda ao certificado.

**Problema IV. Discrepância entre a Resolução nº 158/2010 e o novo procedimento que em breve será adotado pelo DECEA, quanto à divulgação dos dados para a abertura de tráfego de aeródromo (art.11, §2º).**

Alternativa 1) Não fazer qualquer modificação na Resolução em tela e deixar que a situação permaneça como está, mantendo-se a exigência de divulgação de informação aeronáutica em publicação aeronáutica para que a abertura ao tráfego aéreo tenha vigência e efetividade.

Alternativa 2) possibilitar que abertura do aeródromo ao tráfego aéreo tenha vigência e efetividade com a divulgação dos dados do aeródromo no AIS web em consequência da inserção dos dados pela própria ANAC no GEILOC, sem a necessidade de espera pela publicação aeronáutica.

**Problema V. Desproporcionalidade entre a conduta infracional e a sanção prevista para a realização de alterações nas características físicas ou operacionais por parte do aeródromo, sem autorização da**

**ANAC.**

Alternativa

Alternativa 1) Não fazer qualquer modificação na Resolução em tela e deixar que a situação permaneça como está, mantendo-se a pena de exclusão dos dados do aeródromo do cadastro quando alterações físicas forem feitas sem a obtenção de autorização previa da ANAC.

Alternativa 2) revogar a sanção de exclusão de dados do cadastro, prevista no art. 17, inciso III, da Resolução nº 158 e transferir as previsões de infração do Anexo III, Tabela de infrações II, da Resolução ANAC nº 25/2008 que se referem à construção ou alteração física de aeródromos civis públicos para a nova redação da Resolução ANAC nº 158/2010, bem como inserir infrações por construção ou alteração física de aeródromos privados

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

**Problema I. Duplicidade de procedimentos para a informação de construção e alteração de características físicas de aeródromos.**

a) o ato proposto irá dispensar o regulado de pedir autorização prévia para construção ou alteração física quando já estiverem previstas nos itens (i), (ii) e (iii) do item 1, fazendo com que seja desonerado e tenha seu custo de transação diminuído. Do ponto de vista da ANAC, esta deixará de realizar um procedimento dispensável, o que levará a um melhor aproveitamento de seus servidores;

**Problema II. Exigência de autorização prévia para construção ou alteração física em área patrimonial e construção ou alteração de acesso à área restrita de segurança.**

b) o ato proposto irá excluir a exigência de obter autorização prévia para construção ou alterações físicas na área patrimonial e em acesso à ARS, passando a ser exigida somente para construção ou alteração física em área operacional. Com isso, regulado e ANAC deixarão de realizar procedimento que não produz valor público, tanto em *SAFETY* quanto em *AVSEC*.

**Problema III. Duplicidade dos processos de cadastramento e emenda ao certificado operacional, ou alteração do MOPS, no caso de alterações de infraestrutura de aeródromos certificados.**

c) ao dispensar os aeroportos certificados de realizar procedimento específico de alteração cadastral, autorizando que a alteração cadastral seja incluída nos processos de alteração de MOPS e emenda ao certificado, fará com que regulado e ANAC obtenham o mesmo resultado, que a alteração cadastral, porém, com um único procedimento em vez de dois. Isso representará ganho de tempo e de custo, em termos de custo de transação, à ANAC e ao Regulado;

**Problema IV. Discrepância entre a Resolução nº 158/2010 e o novo procedimento que em breve será adotado pelo DECEA, quanto à divulgação dos dados para a abertura de tráfego de aeródromo (art.11, §2º).**

d) possibilitar a efetividade da abertura do aeródromo ao tráfego aéreo com a divulgação dos dados do aeródromo no AIS web, por meio da transmissão das informações pela própria ANAC, dispensará a espera pela publicação aeronáutica, gerando ganho de tempo para a operação do regulado;

**Problema V. Desproporcionalidade entre a conduta infracional e a sanção prevista para a realização de alterações nas características físicas ou operacionais por parte do aeródromo, sem autorização da ANAC.**

e) ao modificar a pena de “exclusão dos dados do aeródromo do cadastro”, será prevista outra pena que seja proporcional. Assim, a ANAC estará dando cumprimento ao princípio da proporcionalidade alinhando sua atuação aos precedentes do Supremo Tribunal Federal.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	<p>Problema I) no caso da dispensa de pedido de autorização prévia para construir, haverá simplesmente a eliminação de um procedimento;</p> <p>Problema II) no caso da exclusão da exigência de obter autorização prévia para construção ou alteração física em área patrimonial e construção ou alteração de acesso à área restrita de segurança, também haverá simplesmente eliminação de procedimento;</p> <p>Problema III) nos casos em que a alteração cadastral passar a estar contida em alteração de MOPS ou emenda ao certificado, a ANAC deverá modificar os modelos de requerimento para inserir solicitação de alteração conjunta do cadastro junto à GFIC;</p> <p>Problema IV) no caso da efetivação da abertura ao tráfego aéreo com a divulgação das informações aeronáuticas via AIS WEB, os servidores responsáveis já foram treinados no sistema e já estão realizando a inserção dos dados em formulários eletrônicos com transmissão via web;</p>	<p>A implantação em todos os casos é automática e simultânea com a entrada em vigor das alterações normativas.</p>	<p>Para a solução dos Problemas I e II, não há necessidade de acompanhamento.</p> <p>Para a solução do Problema III, O acompanhamento necessário será feito pela GCOP em conjunto com a GFIC.</p> <p>Para a solução do Problema IV, não há necessidade de acompanhamento de implantação porque o sistema já está em uso.</p> <p>Para a solução do Problema V, a GFIC será responsável pelo acompanhamento da implantação, por ser a unidade responsável pela aplicação da sanção.</p> <p>A realização de ação de fomento para divulgar as alterações normativas serão acompanhadas pela GTAS.</p>

	<p>Problema V) no caso da alteração da sanção, a nova sanção passará a ser empregada pela GFIC, sem a necessidade de plano de implantação</p> <p>Entende-se necessário que sejam realizadas ações de fomento para divulgar essas alterações normativas.</p>		
Regulados	<p>O único ponto a ser implantado pelo regulado será passar a solicitação de alteração cadastral em conjunto com o pedido de alteração de MOPS ou emenda ao certificado. Contudo isso ocorrerá de forma intuitiva e automática, uma vez que os formulários serão alterados e os regulados não terão outra forma de proceder.</p>	Não se aplica	Não se aplica
Outros Órgãos	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), art. 34, *in verbis*:

*Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica.*

Lei nº 11.182/05, art. 8º, incisos XXI e XXX, *in verbis*:

*Art. 8o Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe*

*(...)*

*XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;*

*XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;*

Resolução ANAC nº 381/2016, art. 33, inciso I, alíneas “a”, “b” e “d”, *in verbis*:

*Art. 33. À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete:*

*I - submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são:*

*a) segurança de aeronaves, pessoas e bens nas operações destinadas ao transporte aéreo sob responsabilidade do operador de aeródromo;*

*b) segurança de pessoas e equipamentos nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos sob coordenação do seu operador;*

*(...)*

*d) proteção do desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e das operações em aeródromos em compatibilidade com seu entorno, nos assuntos de competência da ANAC.*

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não se visualiza nessa proposta de alteração normativa qualquer impacto a outras áreas da ANAC, somente à própria SIA.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input checked="" type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Visualiza-se um impacto positivo ao COMAER, pois o mesmo receberá uma diminuição de trabalho e um alívio na pressão exercida pelos regulados quanto ao prazo para a divulgação de informações aeronáuticas em publicação aeronáutica.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<p>Verifica-se que a legislação dos Estados Unidos (EUA) contém norma aplicável ao tema, sendo possível constatar o seguinte:</p> <p>O Título 14 do código americano de Regulamentos Federais (Code of Federal Regulations - 14 CFR), Capítulo I, Subcapítulo I, parte 157, que versa sobre AVISO DE CONSTRUÇÃO, ALTERAÇÃO, ATIVAÇÃO E DESATIVAÇÃO DOS AEROPORTOS, dispõe o seguinte:</p> <p>i) Em regra, devem notificar a FAA todos aqueles que procuram construir, alterar, ativar ou desativar um aeroporto civil ou de uso conjunto (civil / militar) ou alterar o status ou o uso desse aeroporto.</p> <p>ii) Nos termos do § 157.3, devem notificar previamente a FAA todos aqueles que queiram:</p> <p>(a) Construir ou estabelecer um novo aeroporto ou ativar um aeroporto.</p>
---	--------	---

(b) Construir, realinhar, alterar ou ativar qualquer pista ou outra área de aterragem ou decolagem de aeronave de um aeroporto.

(c) Desativar, interromper a utilização ou abandonar um aeroporto ou qualquer área de desembarque ou decolagem de um aeroporto por um período de um ano ou mais.

(d) Construir, realinhar, alterar, ativar, desativar, abandonar ou interromper o uso de uma via de rodagem associada a uma área de desembarque ou decolagem em um aeroporto de uso público.

(e) Alterar o status de um aeroporto de uso privado para uso público ou de uso público para outro status.

(f) Alterar qualquer padrão de tráfego ou altitude ou direção do padrão de tráfego.

(g) Alterar o status de IFR para VFR ou VFR para IFR.

iii) O § 157.7 prevê que a FAA avaliará as referidas notificações e fará determinações considerando assuntos como os efeitos que a ação proposta teria sobre os padrões de tráfego existentes ou os aeroportos vizinhos; os efeitos da ação proposta sobre a estrutura do espaço aéreo existente e os programas projetados da FAA; os efeitos que os objetos artificiais existentes ou propostos, juntamente com objetos naturais dentro da área afetada teriam na proposta do aeroporto. Embora as determinações considerem os efeitos da ação proposta sobre o uso seguro e eficiente do espaço aéreo e a segurança das pessoas e propriedades no solo, as determinações são apenas consultivas.

Depreende-se da legislação dos EUA que há semelhanças e diferenças entre as regras vigentes naquele país e as regras previstas na Resolução ANAC nº 158/10. De forma semelhante, naquele país também há a obrigação de envio informações de construção e alterações físicas em aeródromos de forma prévia. Contudo, a norma americana foca em alterações que possam afetar as operações, enquanto a brasileira diz que todas as alterações físicas devem obter autorização prévia.

Por fim, a norma dos EUA prescreve que a FAA avaliará as notificações de alterações físicas e emitirá determinações com caráter “*advisory*”, ou seja, com caráter consultivo. No caso da Resolução em estudo, a ANAC confere se há responsável técnico (RT) pela obra e arquiva as informações. Esse procedimento fundamenta-se na presunção legal de que havendo um responsável técnico garante-se um mínimo de adequação aos requisitos técnicos da obra, vez que o RT é considerado perito em engenharia.

Neste ponto, observa-se diferença na medida em que a ANAC não emite qualquer juízo de valor sobre o projeto ou intenção de alteração física. Por outro lado, observa-se também uma semelhança, pois em ambos os casos não há uma imposição das Autoridades de Aviação Civil sobre o que deve ser feito.

Conclui-se que a norma brasileira deve evoluir para focar em alterações físicas que afetem aspectos operacionais, bem como para que o procedimento de autorização prévia cumpra o seu papel fundamental, que é dar conhecimento à ANAC sobre as construções e alterações físicas que impactem em segurança operacional ou segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC).

( ) NÃO

-

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<p>Não se visualiza normas vigentes no País que se correlacionem diretamente com a norma em estudo.</p> <p>A única norma específica relacionada ao tema e em vigor no País é própria Resolução nº 158, que ora se propõe alterar.</p> <p>Correlacionam-se com os problemas listados os seguintes atos normativos:</p> <p>Constituição Federal, que estabelece no Brasil o princípio da proporcionalidade, extraído do devido processo legal substantivo;</p> <p>RBAC 139, que dispõe sobre a certificação de aeroportos;</p> <p>Resolução 153/10, que trata da exigência e especificações do Plano Diretor – PDIR de aeródromos;</p> <p>RBAC 153 – Emenda 01, que exige informativo sobre obras e serviços de manutenção – IOS;</p> <p>Portaria nº 957/GC3 e ICA 11-3, ambos do COMAER/DECEA, dispõem sobre a construção de OPEA</p>
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

O ato não acarretará custos aos regulados ou à ANAC. Ao contrário, irá proporcionar uma diminuição de custos ao regulado, uma vez que deixará de ter que realizar procedimentos hoje previstos como compulsórios.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Os benefícios decorrentes da alteração normativa serão a diminuição de burocracia e, conseqüentemente, a diminuição de custos de transação.

Além disso, o fato de a efetividade da abertura ao tráfego aéreo passar a ocorrer de forma mais célere possibilitará que inicie ou retome a operação em tempo muito menor, o que claramente beneficiará o regulado.

Por fim, caso venha a sofrer sanção, na hipótese de realizar alteração física sem a devida autorização prévia, responderá de forma proporcional e menos onerosa, sem ter que realizar novo processo de cadastramento, porque os dados não terão sido excluídos do cadastro.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Benefício <b>direto</b> decorrente da celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e conseqüente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos

Empresas de transporte aéreo não regular	Benefício <b>direto</b> decorrente da celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Empresas de serviços aéreos especializados	Benefício <b>direto</b> decorrente da Celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Benefício <b>direto</b> decorrente da celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Operadores de Aeródromos	Diminuição de burocracia, eliminação de procedimentos perante à ANAC. Redução de custo de transação. Benefício <b>direto</b> decorrente da celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação. Sujeição a sanção proporcional	Não houve identificação de efeitos negativos
Fabricantes de Aeronaves	Benefício <b>indireto</b> relacionado a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Benefício <b>indireto</b> relacionado a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Proprietários de aeronaves	Benefício <b>direto</b> relacionado	Não houve identificação de

	a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	efeitos negativos
Empresas de manutenção aeronáutica	Benefício <b>indireto</b> relacionado a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Mecânicos	Benefício <b>indireto</b> relacionado a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Escolas e Centros de Treinamento	Benefício <b>direto</b> relacionado a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Tripulantes	Benefício <b>indireto</b> relacionado a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Passageiros	Benefício <b>indireto</b> relacionado a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Comunidades	Benefício <b>indireto</b> relacionado a uma maior celeridade na efetividade da abertura dos aeródromos ao tráfego aéreo e consequente agilização no início ou retomada da operação	Não houve identificação de efeitos negativos
Meio ambiente	Obras necessárias à preservação do meio ambiente na área patrimonial	Não houve identificação de efeitos negativos

	do aeródromo poderão ser realizadas com mais agilidade	
Outros (identificar)	Não se aplica	Não houve identificação de efeitos negativos

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

O monitoramento do ato normativo ocorrerá nos mesmos moldes como hoje já ocorre, sendo aplicado pela GFIC na fiscalização e pela GCOP na certificação.

Considerando que procedimentos de pedido de alteração de cadastro à GFIC, hoje obrigatórios ao regulado, deixarão de existir, a GCOP e a GFIC poderão adotar os seguintes procedimentos internos:

1. Modificação de modelo / formulário de informações cadastrais componentes do MOPS, para conter todas as informações que hoje o cadastro mantido pela GFIC contém, compondo-se da lista de características do aeródromo (LCA);
2. Modificação do Informativo de Obras e Serviços (IOS) para exigir o Responsável Técnico da obra de engenharia que será realizada;
3. Manutenção de repositório de informações disponível à GFIC sobre obras finalizadas e cadastradas nos aeroportos certificados.

As informações sobre construções, obras e alterações físicas presentes em (i) Plano Diretor aprovado pela ANAC; (ii) previstas em contrato de concessão ou previamente informadas em decorrência desse contrato; e (iii) que exijam AISO/PESO/IOS, serão acessíveis à GFIC.

## ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Tarik Pereira de Souza, Gerente**, em 16/01/2018, às 08:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Arthur Gomes Castro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 16/01/2018, às 11:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Cesar de Sales Junior, Gerente Técnico de Normas, Substituto**, em 16/01/2018, às 12:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Otavio Ribeiro, Gerente de Controle e Fiscalização**, em 16/01/2018, às 13:50, 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://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1425593** e o código CRC **E2589A83**.



---