



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.039546/2021-28

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de processo normativo instruído pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA com a finalidade de promover ajustes na aplicabilidade dos regulamentos técnicos de segurança para aeródromos, com foco na compatibilização das regras a partir do tipo de uso dado à infraestrutura (público ou privativo). Nesse sentido, após aprovação dos novos conceitos de aeródromo de uso público e aeródromo de uso privativo no âmbito do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, intitulado "Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência", é revista a aplicabilidade dos seguintes atos:

- Resolução nº 158/2010, que trata do cadastro de aeródromos;
- Resolução nº 153/2010, que dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários;
- RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC";
- RBAC nº 107, intitulado "Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador de Aeródromo";
- RBAC nº 120, intitulado "Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil"; e
- RBAC nº 161, intitulado "Planos de Zoneamento de Ruído de aeródromos - PZR".

1.2. Entre as propostas apresentadas pela área técnica, destaca-se a que implementa alterações no processo de cadastro de aeródromos perante a Agência^[1]. Nesse cenário, a partir da revogação do § 1º do art. 30 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA^[2], ficou a cargo da ANAC a definição da natureza do processo de cadastro de aeródromos. Com tal abertura, a área técnica propõe a vinculação das atuais espécies de cadastro (registro e homologação) ao tipo de uso (privativo ou público). Em complemento ao ajuste de aplicabilidade, é prevista a retirada da validade cadastral (hoje de 10 anos), a inclusão de tipificações de infração específicas, a melhor definição de responsabilidades pela constituição do operador e pela manutenção cadastral, entre outros. Nesse sentido, consta do processo minuta de nova resolução para disciplinar o tema, com revogação da Resolução nº 158/2010.

1.3. Por fim, em 29/05/2023, em razão de distribuição ordinária precedida de sorteio público^[3], vieram os autos à relatoria desta Diretoria.

É o relatório.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Proposta de Ato 8402106.

[2] "§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro", dispositivo revogado pela Lei nº 14.368/2022.

[3] Certidão de Distribuição 8668648.

[4] Conforme síntese lançada no Despacho GTNO-SIA 8761823.



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 08/07/2023, às 14:07, 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 **8754549** e o código CRC **4028494C**.

SEI nº 8754549



VOTO

PROCESSO: 00058.039546/2021-28

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus arts. 2º e 8º, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, incluindo as matérias de segurança atreladas à infraestrutura aeroportuária. O Regimento Interno da Agência, aprovado pela Resolução nº 381/2016, ao seu turno, confere à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária a competência para gerir o cadastro de aeródromos da ANAC e submeter à Diretoria propostas de atos normativos que versem sobre referido tema, nos moldes do art. 33.

1.2. Nesse sentido, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para deliberar sobre a matéria em tela.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório^[1], cuida-se da revisão de cinco atos normativos referentes à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita em aeródromos, bem como o ajuste de definições atreladas à matéria no âmbito do RBAC nº 01. Em apertada síntese, com base em estudos conduzidos pela área técnica a partir das inovações trazidas pela Lei nº 14.368/2022 ao Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) e discussões técnicas já conduzidas com a pasta setorial, operou-se na Agência a reavaliação da aplicabilidade dos regulamentos técnicos voltados à segurança nas operações aeroportuárias, substituindo-se critérios atrelados à natureza pública ou privada da infraestrutura por critérios vinculados ao tipo de operação processada no aeródromo, buscando assim uma regulação mais diretamente vinculada a elementos de risco e, de outra sorte, mais aberta a modelos de negócio próprios do setor.

2.2. Acerca dos ajustes nas definições de aeródromos público e privado e da inclusão de aeródromos de uso público e de uso privativo no RBAC nº 01, observo que as tratativas prévias com a área proponente resultaram na atualização dos termos utilizados, para que guardem exata correlação com os critérios e conceitos que passaram a ser usados no âmbito do RBAC nº 153 a partir deste ano, por força da Resolução nº 712/2023. Ratifico na oportunidade a revisão promovida.

2.3. Tendo em vista o movimento regulatório aqui referido, entendo também pertinentes as revisões nos RBAC nº 107 (AVSEC para operadores de aeródromos), nº 120 (prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na

aviação civil), uma vez que os critérios já adotados em tais regulamentos possuem relação direta com o tipo de operação processada no sítio aeroportuário.

2.4. No que se refere ao RBAC nº 161, que disciplina o zoneamento de ruído de aeródromos, observa-se que a revisão normativa envolve exclusivamente a retirada de definição de "operador de aeródromo", por ter se tornado redundante e mesmo distinta da presente no RBAC nº 153. Não se altera a aplicabilidade do regulamento de ruído, qual seja "aeródromos público", pois como esclarece a SIA aqui o critério está de fato "associado ao interesse público da propriedade e preservação de seu entorno"^[2].

2.5. Em sentido análogo, no âmbito da Resolução nº 153/2010, que dispõe sobre os planos diretores aeroportuários, mantém-se igualmente a aplicabilidade a aeródromos civis públicos, dada a relevância do instrumento para a proteção do desenvolvimento dos aeródromos com natureza pública. O ajuste pontual promovido envolve a redefinição da nomenclatura associada às operações processadas no sítio que tornam necessária a submissão do PDIR para aprovação da ANAC, observados os novos termos uniformizados no âmbito da Resolução nº 659/2022.

2.6. Alterações mais significativas foram trazidas pela área técnica para a matéria de constituição e cadastro de aeródromos. O tema é atualmente disciplinado pela Resolução nº 158/2010, que elenca regras gerais para a homologação de aeródromos públicos e o registro de aeródromos privados. Como salientado pela área, na medida em que o Código Brasileiro de Aeronáutica deixou de especificar qual espécie de processo deve ser conduzido para fins de cadastro do aeródromo na ANAC^[3], tornou-se necessário que tal especificação se dê em regulamento da Agência. Nesse sentido, considerando os estudos acerca dos requisitos técnicos e respectivos processos de avaliação por parte da Agência levados a cabo pela SIA, foi formalizado entendimento de que é oportuna a manutenção das terminologias já adotadas atualmente (homologação como o processo em que há avaliação concentrada da Agência acerca das características físicas do aeródromo e sua compatibilidade com as operações pretendidas e registro como o processo calcado em informações fornecidas pelo operador, mas que permite avaliação técnica pela Agência e avaliação específica nos casos necessários), mas com substituição da aplicabilidade desses processos. Assim, para que também estejam mais diretamente vinculados ao tipo de uso dado à infraestrutura, a homologação passa a se aplicar a aeródromos de uso público, independentemente de a natureza do aeródromo ser pública ou privada.

2.7. Juntamente com a alteração referida, são promovidos aprimoramentos para otimização de encargos burocráticos, entre os quais se destacam a extinção da exigência de autorização prévia para a construção de aeródromos (alteração em linha com mudança também realizada no CBA) e a retirada de um prazo previamente estabelecido de duração do cadastro, de modo que se torne mais dinâmico o processo de manutenção cadastral por parte do operador, o que ainda abre oportunidade para que a SIA traga otimização ao processo de exclusão cadastral.

2.8. Entre os ajustes, está ainda a revisão das tipificações de infração atreladas à edificação e manutenção cadastral. Adotando como base os critérios de

escalonamento das multas aplicáveis às classes de aeródromos, conforme estrutura já prevista no bojo do RBAC nº 153, foram propostos novos valores de multa para os operadores de aeródromos, com base em três descritores de infração^[4]:

- "Não informar ou não atualizar o operador de aeródromo constituído".
- "Utilizar ou permitir o tráfego aéreo em infraestrutura ou em parte dela sem estar devidamente homologada ou registrada".
- "Não manter o cadastro do aeródromo atualizado previamente ao uso da infraestrutura aeroportuária e das instalações ou equipamentos de auxílio à navegação aérea".

2.9. Foi ainda acrescida tipificação voltada ao operador aéreo, descrita como "Utilizar aeródromo que não esteja devidamente homologado e/ou utilizar em desacordo com as informações operacionais publicadas do aeródromo", com valores escalonados por tipo de operação aérea para o qual o operador é certificado, em linha com classificação adotada pela SPO.

2.10. Nesse aspecto, em que pese a virtude do trabalho da SIA na busca por tornar mais clara a tipificação e trazer um escalonamento mais razoável aos valores de multa para esse contexto de descumprimento normativo, observo que a identificação e o adequado tratamento desse tipo de não-conformidade passa por um intercâmbio entre a SIA e SPO, para maior amadurecimento sobre a redação e o instrumento regulatório mais adequado para sua inserção.

2.11. Já no que se refere às tipificações de infração relativas ao uso ou permissão de uso de infraestrutura por parte do próprio operador de aeródromo, ou seja, quando o responsável pelo sítio permite uso incompatível com os dados divulgados no cadastro ou avaliados especificamente no processo de homologação, entendo que também há espaço para reavaliação do local em que tais tipificações devam ser estabelecidas. Observo, nesse passo, que o RBAC nº 153, que disciplina a efetiva operação aeroportuária após a conclusão dos processos de cadastro, já contempla uma série de obrigações e responsabilidades do operador relativas a controles de manutenção, gestão dos riscos e promoção da segurança operacional e, ao fim, na efetiva condução das operações aeroportuárias. Veja-se que inclusive tal regulamento já não traz limitação quanto à natureza pública ou privada do aeródromo. Assim, observando-se que a estrutura de tipificação já foi construída à luz do que está presente no RBAC nº 153, que neste regulamento já há diretrizes mais específicas com relação aos controles das operações por parte dos operadores e que os valores de multa são idênticos aos adotados em diversas tipificações do RBAC, entendo oportuno que para a consulta pública tais tipificações já sejam levadas ao RBAC nº 153, inclusive aproveitando o ajuste no RBAC que o Diretor-Presidente Substituto relatou há pouco. No mesmo sentido, julgo pertinente que tal infração, quando ocorrida em helipontos, seja tipificada no âmbito do normativo que disciplina tal tema, qual seja, o RBAC nº 155.

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública, pelo prazo de 45 dias**, a respeito da proposta de nova resolução sobre a constituição e o cadastro de aeródromos, das alterações aos RBACs nº 01, nº 107, nº 120 e nº 161, bem como das alterações à Resolução nº 153/2010, nos moldes das minutas apresentadas pela SIA^[6] com os ajustes

propostos neste voto.

3.2. Por fim, retoma-se a recomendação para que SIA e SPO avaliem, de forma conjunta, a tipificação de infração relativa ao uso, por operador aéreo, de aeródromo, instalação ou procedimento não homologado ou de forma incompatível com as características cadastradas e publicadas da respectiva infraestrutura.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Relatório de Diretoria 8754549.

[2] Vide tabela associada ao item 7.1.2 do Relatório de AIR nº 2/2023 (SEI nº 7355240).

[3] Com a conversão da Medida Provisória nº 1.089/2021 na Lei nº 14.368/2022, foi revogado o § 1º do art. 30 do CBA, que estabelecia que "§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro".

[4] Proposta de Ato 8402106.

[5] Constante do Processo nº 00058.036625/2023-49, tendo a AIR sido submetida à Diretoria no âmbito da 18ª REDIR Administrativa Eletrônica da Diretoria.

[6] Propostas de Ato 8402106 (Resolução constituição e cadastro), 8762018 (RBAC 01), 7386006 (RBAC 107), 7386072 (RBAC 120), 7469883 (RBAC 161) e 7403383 (Resolução nº 153/2010).



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 08/07/2023, às 14:07, 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 **8802761** e o código CRC **43B5F049**.

SEI nº 8802761