



## RELATÓRIO

**PROCESSO: 00058.030675/2025-84**

**INTERESSADO: GTNO/GNAD/SIA**

**RELATOR: ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO**

### 1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Tratam os autos da proposta de internalização da Emenda 18 ao Volume I do Anexo 14 da Convenção de Chicago (Projeto e Operações de Aeródromos), com impactos nos RBACs nº 153 (Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência) e nº 154 (Projeto de Aeródromos) e em suas respectivas Instruções Suplementares.

1.2. A proposição normativa é resultado da adoção da referida Emenda pela Organização da Aviação Civil Internacional em 28 de março de 2025, com aplicabilidade escalonada para os diversos assuntos tratados: 27 de novembro de 2025 para provisões relativas a projeto de aeródromos (*aerodrome design*), auxílios visuais (*visual aids*) e serviço de gerenciamento de pátio (*apron management services*); 26 de novembro de 2026 para provisões relacionadas a serviços auxiliares ao transporte aéreo (*ground handling*); e 21 de novembro de 2030 para provisões relacionadas a superfícies limitadoras de obstáculos (*obstacle limitation surfaces*).

1.3. A proposta atual encontra-se consubstanciada em Relatório de Análise de Impacto Regulatório<sup>[1]</sup>, apreciado pela Diretoria Colegiada durante a 26ª Reunião Administrativa Eletrônica, realizada entre os dias 15 e 18 de julho de 2025, com provisões relativas apenas aos assuntos com aplicabilidade em 27 de novembro de 2025. Propõe a área técnica também a edição de melhorias pontuais nos regulamentos citados. Em síntese, portanto, busca-se com a proposta de revisão aumentar a segurança operacional da aviação civil, além de manter o alinhamento do arcabouço normativo brasileiro com a versão mais atual do Anexo 14, Volume I.

1.4. Em 13 de agosto de 2025, a Nota Técnica nº 12/2025/GTNO-SIA<sup>[2]</sup> e todos os documentos que a acompanham foram encaminhados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) à Assessoria Técnica, a fim de que fosse providenciada a apreciação pela Diretoria da Agência quanto à submissão das propostas à consulta pública, nos termos do artigo 26 da IN nº 154/2020.

1.5. Na mesma data, em virtude de sorteio eletrônico<sup>[3]</sup>, o processo foi encaminhado para relatoria desta Diretoria.

É o Relatório.

**ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO**

Diretor Substituto

<sup>[1]</sup> Relatório de AIR SEI nº 11667905.

<sup>[2]</sup> SEI nº 11862370.

<sup>[3]</sup> Conforme Certidão de Distribuição SEI nº 11925384.



Documento assinado eletronicamente por **Roberto José Silveira Honorato, Diretor, Substituto**, em 26/08/2025, às 17:59, 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 **11928416** e o código CRC **25BB4B84**.

---

SEI nº 11928416

## VOTO

**PROCESSO: 00058.030675/2025-84**

**RELATOR: ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO**

### 1. DAS COMPETÊNCIAS

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 11, inciso V, estabelece a competência da Diretoria da Anac para exercer o poder normativo da Agência. Por sua vez, o Regimento Interno da Anac, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, em seu Art. 31, inciso XIII, estabelece entre as competências comuns às Superintendências, a submissão de propostas de atos normativos e a fiscalização dos serviços auxiliares ao transporte aéreo nas atividades de sua esfera de competência.

1.2. Adicionalmente, o Regimento Interno da Anac atribui à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), em seu art. 33, inciso I, a competência para submeter à Diretoria, propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, bem como, em seu inciso XVI, a competência de emitir parecer técnico, instruções, diretrizes e recomendações também sobre os assuntos de sua competência.

1.3. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da Anac, estando o encaminhamento feito pela SIA<sup>[1]</sup> revestido de amparo legal, bem como atendidos os requisitos de competências para a deliberação.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. O presente processo teve início com a deflagração da fase de estudos sobre a possível revisão dos RBACs nºs 153 (Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência) e 154 (Projeto de Aeródromos) e das IS's 153-001 (Critérios de movimentação no solo), 154-003 (Auxílios visuais para pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi) e 154.5-001 (Orientações para a elaboração de análise de risco com vistas à demonstração de nível aceitável de segurança operacional).

2.2. A proposta em tela tem origem na Emenda 18 ao Volume I do Anexo 14 da Convenção de Chicago, adotada pela OACI em 28 de março de 2025, focada nas provisões aplicáveis em 27 de novembro de 2025, estas relativas a projeto de aeródromos (*aerodrome design*), auxílios visuais (*visual aids*) e serviço de gerenciamento de pátio (*apron management services*), bem como a edição de melhorias pontuais nos regulamentos.

2.3. O Relatório de Análise de Impacto Regulatório<sup>[2]</sup> contém os fundamentos técnicos para a proposta de revisão aos regulamentos citados, com base nos estudos realizados acerca dos impactos advindos da referida Emenda, que tem, em suma, a intenção inicial de:

2.3.1. refletir melhor a largura exigida de faixa de pista para pistas de pouso e decolagem de número de código 3 e eliminar a discrepância geométrica das faixas de pista entre os diversos números de código para pistas para operação visual (NINST); e

2.3.2. proporcionar melhor consciência situacional aos pilotos por meio de auxílios visuais aprimorados, indicando a distância restante da pista, os fechamentos temporários de pista e quaisquer outras alterações na área de movimentação em um aeródromo

operacional. As propostas relacionadas aos auxílios visuais também aprimoram a marcação da cabeceira da pista e tratam da harmonização dos requisitos de iluminação de aeródromos para operações CAT II.

2.4. A SIA ressalta<sup>[3]</sup> que as infraestruturas abertas às operações aeroportuárias já passaram por um processo de análise quanto ao cumprimento do RBAC nº 154 (Projeto de Aeródromos), e, assim sendo, não será exigida a adequação dessas infraestruturas ao RBAC e à IS propostos. Contudo, quando uma infraestrutura existente for objeto de alteração ou quando se tratar uma nova infraestrutura aeroportuária, a sua adequação ao RBAC nº 154 deverá ser observada, podendo o operador de aeródromo adotar a respectiva IS ou propor uma forma alternativa de cumprimento, sujeita a aprovação.

2.5. Avalia-se que as soluções propostas neste projeto normativo para os temas abordados são adequadas e suficientes para alcançar, entre outros resultados, um maior alinhamento da regulamentação da Anac, no que se refere à segurança operacional, com as diretrizes da OACI, a atualização do arcabouço regulatório brasileiro com mudanças baseadas em dados e análises de impacto, seguindo boas práticas e garantindo a qualidade regulatória, bem como a atuação do Regulamento em consonância com a realidade das operações aeroportuárias em diferentes tipos de aeródromos e configurações operacionais presentes no Brasil, promovendo uma melhor gestão de riscos e mantendo um equilíbrio com as exigências impostas aos regulados.

2.6. Destaco, como exemplo, importante item alterado, referente à redução da faixa de pista para operações visuais em pistas de código 3, de 75m para 55m, devendo impactar positivamente na meta de modernização e ampliação da infraestrutura aeroportuária regional no escopo do Programa AmpliAR, criado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

2.7. Finalmente, dado que as propostas de edição ou alteração dos atos normativos são de interesse geral dos agentes econômicos envolvidos, julgo relevante a participação social a respeito das minutas apresentadas, como instrumento legítimo de apoio à tomada de decisão. Considerando, no entanto, o prazo de aplicabilidade da emenda ao Anexo 14, entendo oportuno e suficiente para a condução da consulta pública o prazo de 30 (trinta) dias, observada a abertura presente no art. 9º, § 2º, da Lei nº 13.848, de 2019.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, com base no conteúdo dos autos e considerando a data de aplicabilidade da Emenda 18 ao Volume I do Anexo 14 da Convenção de Chicago, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de consulta pública, pelo prazo de 30(trinta)dias, acerca das Propostas de emenda aos RBACs nº 153 e nº 154 e de edição das IS's 153-001B, 154-003B e 154.5-001B, nos termos das Propostas de Ato apresentadas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária<sup>[4]</sup>.

É como voto.

**ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO**

Diretor Substituto

[1] Despacho SEI nº 11915719.

[2] Rleatório de AIR nº 5/2025/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 11667905).

[3] No âmbito da Nota Técnica nº 12/2025/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 11862370).

[4] Proposta de Ato SEI nº 11878267 (RBAC 153), SEI nº 11878683 (RBAC 154), SEI nº 11877687 (Revisão B da IS 153-001), SEI nº 11877840 (Revisão B da IS 154-003) e SEI nº 11878963 (Revisão da 1S 154.5-001), confirme listagem presente na minuta de Aviso de Consulta Pública (SEI nº 11877437).



Documento assinado eletronicamente por **Roberto José Silveira Honorato, Diretor, Substituto**, em 26/08/2025, às 17:59, 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 **11932983** e o código CRC **4465B5CE**.

SEI nº 11932983