

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. O presente estudo visa revisão da classificação e aplicabilidade para os regulamentos de competência finalística da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA.

1.2. O presente estudo tem por objetivo subsidiar estudo e Análise de Impacto Regulatório sobre revisão dos requisitos de classificação que incidem sobre aeródromos civis, tendo como escopo a análise da regularidade de voos como requisito de classificação de aeródromos no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA.

1.3. A análise preliminar a ser apresentada objetiva harmonizar a aplicabilidade das normas da SIA com a Resolução nº 576, que foi objeto de deliberação pela Diretoria Colegiada em 4 de agosto de 2020, conforme consta do processo nº 00058.013289/2020-13, a qual tornou clara a possibilidade de venda individual de assentos para operações regulares constantes nos RBAC nº 135, RBAC nº 119 e táxi aéreo, desde que limitadas ao máximo de 15 (quinze) voos agendados por semana, sem no entanto, alterar as disposições acerca da classificação de aeródromos.

1.4. Portanto, o presente processo instaura estudo para avaliação de ajuste de mudança normativa da aplicabilidade dos regulamentos da SIA, para inclusão dos aeródromos privados, considerando que no atual panorama é de premente necessidade que nos projetos administrativos e normativos da SIA sejam considerados apenas os requisitos de ordem operacional, desconsiderando-se a titularidade dos aeródromos.

1.5. Os seguintes documentos estão relacionados:

- Autos do processo SEI nº 00058.040980/2020-70 - questionamento da ABAG acerca da aplicação de regulamentos AVSEC para a modalidade de venda de assentos com consequente edição da Resolução nº 576 de 07 de agosto de 2020;
- Autos do processo SEI nº 00058.042039/2020-91 - revisão do RBAC nº 153 - Tema nº 09 da Agenda Regulatória 2021-2022;
- Autos do processo SIGAD nº 60800.044751/2009-91 - inclusão do aeródromo do Hotel Transamérica, Ilha de Comandatuba, BA, SBTC, no cadastro de aeródromos público (cópia consta em anexo SEI nº 6051475);
- Autos do processo SEI nº 00058.035849/2018-76 - solicitação para liberação de uso comercial de aeródromos privados por parte da empresa ASTA.
- Nota Técnica nº 26/2020/GERE/SRA (SEI! nº 4191029) - Apuração de eventuais irregularidades no Heliponto Jaquehy Baleia LTDA;

2. INTRODUÇÃO

2.1. O tema não faz parte da Agenda Regulatória ou de algum programa de melhoria, pois tem origem na necessidade harmonizar a aplicabilidade das normas da SIA com a Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020, conforme consta do processo nº 00058.013289/2020-13.

2.2. Considerando a realidade atual, em que os operadores ainda não se movimentaram significativamente para a adoção dessas operações em aeródromos privados, entende-se que a complexidade é de Nível II, definida inicialmente pela equipe responsável a partir dos insumos do Guia de AIR da Anac e da Matriz de Aplicação dos Níveis de AIR visto que a realidade atual impõe complexidade mínima e com significância mínima. Nesta esteira, considerando o cenário atual, classifica-se a significância:

- Quanto à *Safety* e *Security*: mínima, pela ausência no momento de efetiva limitação de operação existente;
- Quanto ao nível de serviço e facilitação: mínima, considerando que não implica em limitações de operações existentes no momento;

- Quanto à concorrência: mínima, não a ampliação de barreiras para operações existentes, ao contrário a medida visa igualar as condições dos requisitos para os aeródromos que realizam as mesmas operações.
- Quanto ao meio ambiente: mínima, não há nenhum dano mensurável;
- Quanto a repercussão: pequena, afetando os apenas agentes interessados em iniciar as referidas operações;
- Quanto ao custo de mercado: mínima, não há custo significativo para consumidores para operações que efetivamente estejam ocorrendo;
- Quanto a carga administrativa: grande, estima-se impactos significativos para o trabalho interno de verificação das condições operacionais e fiscalização de eventuais novos operadores de aeródromos.

2.3. A proposta aqui apresentada está alinhada com o projeto referente à revisão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 153 em relação à operação e manutenção de aeródromos com base no aperfeiçoamento da gestão de risco, conforme determinado pelo Tema nº 09 da Agenda Regulatória 2021-2022, conforme Relatório de AIR 4 (SEI nº 5888302), constante nos autos do processo nº 00058.042039/2020-91.

3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

3.1. Em 7 de agosto de 2020, foi publicada pela ANAC a Resolução nº 576, que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135.

3.2. A Resolução em tela estabeleceu, para as empresas aéreas que realizam operações regulares/agendadas até o limite máximo de 15 (quinze) voos por semana, a aplicabilidade das operações não regulares constantes do RBAC nº 135 e RBAC nº 119, mesmo se tratando de operações regulares. Nesse sentido, a norma estabeleceu isenção dos requisitos mais severos – em virtude do seu agendamento – previstos no RBAC nº 135.

3.3. Ademais, restou fixado que tais empresas aéreas poderão comercializar assentos individuais ao público, independentemente do volume de operações ou de uma série sistemática de voos, conceito definido por meio de Portaria da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS. Importa ressaltar ainda se tratar de norma temporária, posto que as disposições da Resolução serão válidas somente até a data de 7 de agosto de 2022, até a conclusão de estudos das opções regulatórias pela ANAC.

Da ausência de Alinhamento da Resolução nº 576/2020 com os Regulamentos da SIA

3.4. A partir da publicação da Resolução nº 576/2020, restou evidenciada a ausência de alinhamento com os regulamentos desta Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

3.5. Importa ressaltar que o RBAC nº 01 define como “operação regular”, ou agendada, aquela em que o horário de partida, o local de partida e o local de destino são definidos e ofertados previamente pelo detentor do certificado, seu representante ou operador comercial. Assim, caso um ou mais dos requisitos sejam demandados pelo usuário, a operação é classificada como não regular.

3.6. Nesse sentido, a conceituação de operação regular independe da frequência ou volume de operações (por exemplo, caso uma aeronave realize três voos por semana), e sim de agendamento, isto é, o planejamento prévio, sem interferência do usuário que demanda tal operação. Desta forma, ainda que uma operação possa ser mais frequente, pode ser caracterizada como operação não regular, por exemplo, um operador que realizar 20 (vinte) voos semanais não regulares – conforme sua demanda, enquanto um operador aéreo que tenha previamente programado 10 (dez) voos semanais é caracterizado como regular.

3.7. Além da classificação relacionada com o agendamento das operações, os principais impactos da Resolução se referem às operações realizadas em aeródromos privados, no âmbito da Resolução nº 576/2020.

3.8. Isto porque, uma vez que são aplicados os requisitos de operações regulares (ou agendadas) como se “não regulares fossem”, criou-se um vácuo normativo que, na prática, as empresas aéreas têm utilizado para realização de

operações regulares em aeródromos privados.

3.9. Ainda, uma vez que o art. 4º da Resolução nº 576/2020 prevê de forma expressa que as empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 poderão praticar a comercialização de assentos individuais ao público, restando ultrapassado o exame de legalidade no âmbito da Agência, entende-se que restam vencidos eventuais óbices legais à comercialização de passagens individualizadas ao público em aeródromos privados.

3.10. Nesse sentido, considerando que os aeródromos civis públicos são o principal vetor da regulamentação da infraestrutura, uma vez que são voltados à utilização de quaisquer aeronaves e serviços aéreos, salvo restrições operacionais e de segurança, os aeródromos privados, no atual panorama, não estão cobertos pela maior parte dos regulamentos da SIA.

3.11. Em decorrência disto, pelo fato de a regulação técnica visar a tutela da segurança dos passageiros que compram passagens comercializadas ao público em geral e que devem ter, conforme a missão institucional da ANAC, sua segurança tutelada em maior grau, levou-se à edição de normas que trazem como aplicabilidade principal os "aeródromos civis públicos".

3.12. Historicamente, isto se traduziu na vinculação da carga regulatória que visa resguardar a segurança dos passageiros no que diz respeito à segurança operacional a um requisito relacionado à titularidade do aeródromo, e não à operação efetivamente realizada considerando a segurança operacional esperada. Este problema regulatório se deu pela coincidência dos universos, posto que apenas os aeródromos públicos podiam realizar determinados tipos de operação destinada ao público em geral.

3.13. Não obstante, a partir da vigência da Resolução nº 576, os aeródromos privados passaram, no vácuo normativo, a receber operações com a comercialização de passagens ao público sem cumprimento de requisitos mínimos de segurança de acordo com suas operações.

3.14. No cenário normativo atual, entretanto, não se aplicam aos aeródromos privados diversos requisitos essenciais para segurança do público em geral. Assim, a opção regulatória da ANAC até o momento foi de limitar a regulação de aeródromos privados ao cadastro aeroportuário enxuto em decorrência do limitado interesse público na regulação desses aeródromos.

3.15. Vale ressaltar que o Brasil possui aproximadamente 2500 aeródromos privados em operação. Atualmente, não se aplicam aos operadores de aeródromos privados as regras de segurança estabelecidos pela SIA, por exemplo, no RBAC nº 154, que trata de projeto de aeródromos, nem no RBAC nº 153, que trata da operação, manutenção e resposta à emergência de aeródromos, tampouco no RBAC nº 107, que regulamenta a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

3.16. Nesse contexto, diante da ausência de regulamentação, o entendimento da SIA manifestado por meio da Nota Técnica 1/2020/SIA (3916234), é que apenas é possível a adoção de medidas cautelares em aeródromo privado que sejam estritamente necessárias para afastar risco iminente, com fundamento no art. 45 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e na Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018; e motivado na identificação de riscos inaceitáveis: (a) à segurança operacional ou à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita; ou (b) à segurança de terceiros, incluindo-se a população do entorno.

3.17. Vale ressaltar que constam dos registros da ANAC aeródromos privados que realizam ou realizaram operações agendadas/regulares no ano corrente. Decorre disto que alguns aeródromos privados encontram-se sob processo fiscalizatório mais intenso, observando-se o interesse público, por estarem realizando voos regulares ou pelo manifesto interesse por processar esse tipo de operação. Sendo certo que alguns desses aeródromos privados tiveram como resultado a instauração de medidas cautelares, tais como (dados atualizados até novembro de 2021):

- Lorenzo (SNCL) - publicada
- Fazenda Canadá (SWXX) - em processo
- Fly Lagos (SNFL) - em processo
- Morro de São Paulo (SDGX) - em processo
- Confresa (SJHG) - em processo

3.18. Além disso, vale ressaltar que constam dos registros da SIA os aeródromos privados seguintes que realizam ou realizaram operações agendadas/regulares sob o RBAC nº 576/2020 no ano corrente:

- Confresa - SJHG
- Juruti - SJOH
- Aripuanã - SWRP
- Mucugê / Faz. Progresso - SSFW
- Morro de São Paulo - SDGX

3.19. Importante destacar, portanto, que são diversos os requisitos de segurança que são assegurados nos aeródromos públicos que não são aplicados aos equivalentes aeródromos privados, pela simples razão da sua titularidade. Tais fatos evidenciam a premente necessidade de revisão normativa para aplicação dos requisitos mínimos com vistas a assegurar a segurança dos passageiros que realizam operações aéreas com utilização da infraestrutura dos aeródromos privados. Especialmente, com a edição da Resolução nº 576/2020.

3.20. De forma ampla, é imprescindível a necessidade de revisão normativa da aplicabilidade dos regulamentos desta Superintendência, adotando-se como premissa a permanência das regras operacionais de infraestrutura, bem como os impactos da Resolução nº 576/2020, conforme detalhados no Anexo I (5993193).

3.21. No RBAC nº 107, que trata da Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC) referente aos operadores de aeródromo, não se aplicam aos aeródromos privados seus requisitos de segurança, tais como inspeção de Passageiros e seus Pertences de Mão (seção 107.121); Inspeção da Bagagem Despachada (seção 107.143); Controle de Pontos de Acesso (seção 107.101); e Credenciamento e Autorização (Seção 107.91).

3.22. No RBAC nº 153, que trata da operação, manutenção e resposta à emergência de aeródromos, não se aplicam aos aeródromos privados requisitos como Sistema de Manutenção Aeroportuária (seção 153.201); Procedimentos de proteção de área operacional (seção 153.221); e Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea (Seção 153.127).

3.23. No RBAC nº 139, que trata da certificação operacional de aeródromos, não se aplicam aos aeródromos privados os requisitos adicionais de certificação àqueles que eventualmente realizem operações RBAC nº 121.

3.24. Além disso, há impactos aos operadores por força da Resolução nº 461, de 25 de janeiro de 2018, que exige procedimento específico de embarque de passageiro armado em voos de transporte aéreo público regular doméstico.

Das revisões normativas em andamento na SIA

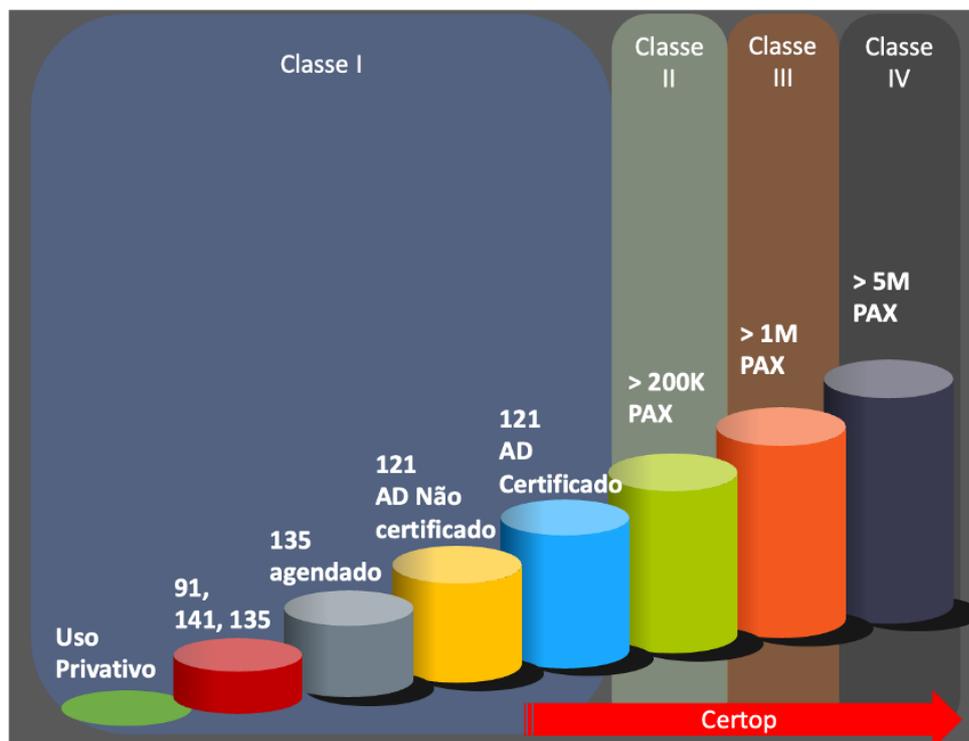
3.25. Ressalta-se que esta Superintendência já está em movimento para ajuste de sua regulação técnica com base no risco, avançando o conceito regulatório para aproximar à realidade operacional de cada regulado, observando a finalidade de implementar melhorias na gestão de risco e o enfoque na obtenção de requisitos mais eficazes à melhoria da segurança operacional.

3.26. Destaque inicial para o projeto normativo de revisão do RBAC nº 153 – tema 9 da Agenda Regulatória 2021-2022 – registrado nos autos do processo nº 00058.042039/2020-91, que prevê o ajuste das classes dos operadores de aeródromos pelo tipo de operação realizada, considerando porte da aeronave e exposição ao risco, e ainda, considerando a exposição ao risco de passageiros em operação agendada.

3.27. Nessa toada, toda a avaliação de risco e o estudo levantado foi realizado considerando a distinção entre classes de operação e não à propriedade do aeródromo. Especialmente quanto ao “Tipo de uso” do aeródromo.

3.28. A Análise de Impacto Regulatório – AIR que apresentou a mudança de paradigma, apreciada pela Diretoria Colegiada na 28ª Reunião Administrativa Eletrônica, realizada nos dias 30 de agosto a 3 de setembro de 2021, reforçou o entendimento pela necessidade de adequação fática operacional do aeródromo para enquadramento dos requisitos de infraestrutura, não sendo relevante a titularidade do bem para definição do risco operacional e o enquadramento dos normativos técnicos da SIA.

3.29. Esmiuçando, o relatório de AIR apresenta requisitos associados ao aeródromo de uso privativo (aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício, por sua conta e risco, sendo expressamente proibido receber operações com comercialização de assentos individuais ao público) distintos dos requisitos para o operador de aeródromo de uso público (aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador está apto a processar serviço aéreo público), sendo que este último ainda se divide pelo tipo de operação existente. Representado graficamente:



3.30. Observa-se que a proposta de regulamentação técnica para o operador de aeródromo que opera exclusivamente em benefício próprio e por sua conta e risco - em uso privativo - tende a ser mínima, apenas considerando os riscos que afetem terceiros não envolvidos na operação que ocorre por conta e risco próprio. De outra sorte, as exigências técnicas passam incidirem a medida que o aeródromo se torna aberto ao tráfego público de aeronave em geral e, daí em diante, conforme o tipo de operação ou movimentação.

3.31. No mesmo sentido, segue o Tema nº 15 da Agenda Regulatória ANAC nº 2019/2020 - que trata do Processo de certificação operacional de aeroportos (RBAC nº 139) -, nos autos do processo nº 00058.004182/2019-41. A proposta aprovada pela Diretoria direciona para que a Certificação considere especificamente a utilização do conceito de risco para determinar a aplicabilidade do regulamento. Assim, portanto, não há que se falar aqui em propriedade do aeródromo.

3.32. No contexto de Segurança Contra Atos De Interferência Ilícita - AVSEC, foi instaurado o processo nº 00058.034495/2021-48, que trata da revisão da temática AVSEC para os operadores de aeródromo, para também avaliar os requisitos em o enquadramento do regulamento associado ao risco e o contexto operacional, sem considerar assim a titularidade ou propriedade do aeródromo.

3.33. Assim, resta claro o caminho que a SIA segue diante das diretrizes para que os requisitos os normativos estejam associados ao risco, o que implica em desconsiderar a propriedade do bem e determinar a aplicabilidade de regulamentos por conceitos estritamente técnicos que justifiquem a incidência da regulamentação.

3.34. Ainda, outros normativos técnicos da SIA que não constam atualmente com em processo de revisão do normativo também necessitam de avanço quando à associação de requisitos ao risco operacional, independente de sua propriedade ou titularidade. Tal desfecho se tornou urgente quando surgimento da Resolução nº 576, de 2020, que indiretamente possibilitou ocorrência de tais operações em aeródromos privados. E hoje, tais operadores não possuem regulamentação técnica incidente.

Aplicabilidade dos regulamentos aos aeródromos privados

3.35. A Lei nº 11.182/2005 estabelece em seu art. 8º, incisos XXVI e XXVIII, que o ato de homologar, registrar e de fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego é de responsabilidade da ANAC, que recai no seu âmbito interno sobre a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), conforme art. 33 da Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, que altera o Regimento Interno da ANAC.

3.36. Como já visto, por força da Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020, foi estabelecido que operações aéreas realizadas no âmbito do RBAC nº 135 dentro do limite máximo de 15 (quinze) voos agendados (regulares) por semana fossem aplicados os requisitos relacionados operações não regulares do RBAC nº 135, 119 e dos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade táxi aéreo, podendo praticar a comercialização de assentos individuais ao público, nos seguintes termos:

Art. 2º Aplicam-se às empresas aéreas que realizam operações no âmbito do RBAC nº 135 dentro do limite máximo de 15 (quinze) voos agendados por semana os requisitos relacionados a:

I - operações não regulares constantes no RBAC nº 135;

II - operações não regulares constantes no RBAC nº 119; e

III - serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo constantes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

Parágrafo único. As empresas aéreas que realizam as operações descritas no caput podem realizar essas operações sob a outorga de autorização, nos termos da Resolução nº 377, de 15 de março de 2016.

[...]Art. 4º As empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 poderão praticar a comercialização de assentos individuais ao público, independentemente do volume de operações ou de uma série sistemática de voos.

Parágrafo único. As empresas aéreas descritas no caput deverão cumprir, no que couber, com as disposições estabelecidas nas Condições Gerais de Transporte (Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016) e demais previsões regulamentares referentes à prestação dos serviços.

3.37. De fato, a partir da medida desta flexibilização dos requisitos, os operadores aéreos da categoria do RBAC nº 135, passaram a realizar operações agendadas em aeródromos privados, com possibilidade de oferta de assentos individuais ao público em geral.

3.38. Não obstante, no cenário atual, os aeródromos privados carecem de regulamentação sobre sua infraestrutura, uma vez que a aplicabilidade dos regulamentos da SIA dirige-se tão somente aos aeródromos públicos. Nesse sentido, faz-se imprescindível a ampla revisão dos regulamentos da SIA para fazer incidir sobre os aeródromos privados, a fim de tutelar o direito público à segurança da aviação civil.

3.39. Compulsando o histórico sobre o tema na ANAC, pode-se observar que o caso paradigma trata do Aeródromo Privado de Comandatuba (SBTC), que, em suma, solicitou, no ano de 2009, a realização de operações regulares, conforme consta no bojo do Processo 60800.044751/2009-91 (cópia) (SEI nº 6051475).

3.40. De início, em análise da SIA realizada por meio Nota Técnica nº 08/DIA/2009, datada de 17 de setembro de 2009, que tratou da possibilidade de autorização para operação de voos regulares no aeródromo de Comandatuba (SBCT), concluiu-se pela inexistência de impedimentos legais para que um aeródromo privado pudesse receber voos regulares, ressaltando no entanto, que “alguns atos normativos da aviação civil têm sua aplicabilidade relacionada à classificação do aeródromo em público ou privado, e não ao tipo de tráfego”, recomendando-se assim a revisão da regulamentação, com o objetivo de incidir a regulamentação para todos.

3.41. Ressaltou-se na referida nota que “a exploração de serviços aéreos em aeródromo privado não configura situação de exploração comercial de aeródromo, constatado que esta somente ocorre quando o proprietário do aeródromo cobra tarifas e preços específicos por sua utilização”. Isto porque a exploração de serviços aéreos públicos ocorreria entre os usuários e o operador de aeronave, e não entre o operador de aeródromo e os usuários.

3.42. Ademais, foi destacado que é irrelevante para a distinção entre aeródromos públicos e privados o número de voos que nele pousa, tanto regulares quanto não regulares, tendo em vista que “pode haver aeródromo privado com grande densidade de tráfego e capacidade para pouso de aeronave de porte, sem

qualquer influência sobre a sua natureza privada”.

3.43. Assim, já naquela época, a SIA mantinha o entendimento de que, para um aeródromo privado realizar uma operação na modalidade de uso público deveria cumprir todos as normas e instruções a eles correspondentes.

3.44. Desse modo, o objetivo de desvincular a capacidade de operação do aeródromo – por conseguinte, a capacidade de operação de voos regulares – da titularidade do aeródromo que está por força da diretriz contida na Constituição e no CBA, relacionada à possibilidade de exploração comercial do aeródromo, que requer processo de outorga de autorização ou concessão. Assim, a capacidade operacional não está diretamente vinculada à capacidade de cobrança pela utilização do aeródromo.

3.45. Vale ressaltar que, em semelhante situação ao Aeródromo de Comandatuba (SBTC), também utiliza sua infraestrutura sem exploração comercial o Aeródromo privado de Lorenzo (SNCL), localizado na Fazenda Caieira, em Morro de São Paulo - Cairu/BA, que é disponibilizado para os hóspedes da Pousada Caieiras, em Morro de São Paulo.

3.46. Evidencia-se, assim, o interesse de operadores de aeródromos privados, especialmente no ramo de hotelaria, na abertura de sua infraestrutura ao transporte aéreo público, posto que, ainda que lhe seja vedada a exploração comercial, promoveria maior rentabilidade na sua atividade principal, beneficiando indiretamente todo o mercado de aviação civil pela atração de investidores privados e ampliando o leque de opções aos consumidores.

3.47. Diante do acima exposto, importa salientar que, entre as razões de existência das Agências Reguladoras, dentro de um paradigma atual de Estado Regulador, encontra-se a necessidade de redução da assimetria de informações existente entre usuários e prestadores de serviço.

3.48. Considerando que, no mercado de aviação civil, operadores aéreos e aeroportuários sempre estarão providos de mais informações acerca das condições dos serviços prestados que os usuários desses serviços, compete à ANAC o papel de niveladora dessa diferença, provendo, por meio da sua regulação, maior confiabilidade ao mercado.

3.49. No âmbito das competências institucionais da SIA, a diminuição dessa assimetria da informação é refletida por meio de critérios mais ou menos rigorosos, aplicáveis aos aeródromos em relação à segurança operacional e à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita. É essencial que o usuário de aeródromos saiba que a infraestrutura utilizada está aderente aos regulamentos da ANAC de forma suficiente a mitigar riscos relacionados à operação.

3.50. Nesse sentido, entende-se que há necessidade de aperfeiçoamento da regra vigente de classificação de aeródromos no âmbito da SIA, de maneira tal que o foco da aplicabilidade dos regulamentos passe a considerar o risco inerente ao tipo de uso dos aeródromos, independentemente da titularidade da infraestrutura (se pública ou privada).

3.51. Vale repisar que atualmente não há aplicabilidade para aeródromos privados nos regulamentos da SIA. Portanto, não são aplicáveis aos aeródromos privados os principais regulamentos relativos à segurança operacional e relativo à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

3.52. Tal contexto normativo deixam desamparados os operadores aéreos e passageiros que, na situação fática atual, realizam voos em aeródromos privados. Incorrendo apenas por conta e risco dos operadores, aéreo e de infraestrutura, avaliação de risco e responsabilidade pelas operações.

3.53. Dessa forma, um melhor escalonamento para a classificação de aeródromos no âmbito da SIA deverá, necessariamente, tratar o risco de assimetria da informação envolvido nas operações aéreas atinentes a cada aeródromo. Cumpre-se, assim, o estabelecido no art. 19 do CBA, melhor esmiuçado no decorrer desta Nota Técnica, de maneira tal que os aeródromos sejam classificados conforme as operações aéreas que comportam.

3.54. Assim, resguarda-se principalmente o interesse dos passageiros de transporte aéreo público regular, aquele que, usualmente, dispõe de menos informações sobre aspectos técnicos relacionados à infraestrutura e aos padrões operacionais de empresas aéreas.

3.55. Isto posto, passa-se às argumentações que embasam o quanto proposto.

3.56. A Constituição Federal, em seu art. 21, inc. XII, alínea “c”, estabelece que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária.

Art. 21. Compete à União:

(...)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

(...)

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

3.57. Regulamentando o citado dispositivo, o CBA prevê a construção, manutenção e exploração de aeródromos públicos diretamente, por meio de intermediárias ou convênios, ou, ainda, mediante concessão ou autorização:

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por **concessão ou autorização**.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A. (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38). (grifos nossos)

3.58. Por sua vez, o CBA define a distinção entre aeródromos públicos, que devem ser homologados, e privados, que são abertos ao tráfego por meio de registro, nos termos abaixo:

Art. 30. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

§ 2º **Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.**

[...]

Art. 37. Os aeródromos públicos **poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização**, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Parágrafo único. Os preços de utilização serão fixados em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, tendo em vista as facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto. (grifos nossos)

3.59. Primeiramente, depreende-se pela leitura do §1º do art. 30 do CBA que tal lei estabelece o procedimento de homologação para abertura ao tráfego aéreo de aeródromos públicos, enquanto para os privados o de registro. Contudo, mencionados procedimentos, bem como o teor e o montante de exigências derivados de cada um deles, cabe à ANAC definir por força de sua Lei de Criação (art. 2º e 8º, inc. XXVI, da Lei nº 11.182/2005).

3.60. Em continuidade, reza o §2º do art. 30 do CBA que aos aeródromos privados é vedada sua exploração comercial. Isto é, não pode o operador de aeródromo explorá-lo comercialmente, podendo, contudo, dispor dele no limite permitido para sua propriedade privada.

3.61. De forma diversa, nos termos do art. 37, os aeródromos públicos são abertos, mediante ônus de sua utilização a quaisquer aeronaves, atendidos os devidos requisitos operacionais.

3.62. Destaca-se, contudo, que em sobredita lei não se define o que é “exploração comercial”, o qual deve se dar, no entender desta área técnica, mediante construção infralegal pela ANAC.

3.63. Além disso, temos a partir do Título VI do CBA o regramento referente aos serviços aéreos, que compreendem os serviços aéreos públicos – aqueles em que é dada sua exploração comercial – e os serviços aéreos privados, que são realizados em benefício do próprio operador, sem remuneração:

Art. 177. **Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador** (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

[...]

Art. 180. A exploração de serviços aéreos **públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.** (g. n.)

3.64. Ainda que regulados de forma semelhante, tem-se dois regimes normativos distintos, quais sejam, o que trata do sistema aeroportuário, onde são regulados os operadores de aeródromos, e o que trata dos serviços aéreos públicos, que regulam os operadores aéreos.

3.65. Observe-se que, enquanto os serviços aéreos são classificados em transporte aéreo privado ou público, sendo este último dividido em regular – que depende de prévia concessão, dada a necessidade de maior segurança operacional – e não-regular, na qual basta a autorização pela ANAC, inexistindo equivalente previsão legal para operadores aeroportuários, que se sujeitam aos requisitos previstos em ato administrativo que fixará as características de cada classe, nos termos do art. 32 do CBA:

Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (artigo 22). (g.n.)

3.66. Nessa esteira, **o regime regulatório da infraestrutura aeroportuária não se confunde com o regime dos serviços aéreos**, tanto do ponto de vista dos agentes regulados (operador de aeródromos e empresas aéreas) quanto no que diz respeito às suas características, isto é, enquanto no serviço aéreo são estabelecidos os critérios mínimos de cada serviço, dentre os quais os requisitos para concessão e autorização para realização de transporte aéreo público regular e não-regular, não há tal previsão para os serviços aeroportuários, que remete seu regramento à legislação infralegal.

3.67. Isto posto, por este prisma, repise-se que não há vedação expressa à utilização de aeródromos privados por empresas aéreas que operam transporte aéreo público, sejam voos regulares ou não regulares. Pelo contrário, aqui aplica-se a regra insculpida no art. 19 do CBA de que as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações:

Art. 19. Salvo motivo de força maior, **as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.**

Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações. (g.n.)

3.68. Ou seja, pela leitura do artigo 19, supra, conclui-se que a intenção do legislador é proteger a operação aérea sob o ponto de vista da segurança. Aqui não se faz menção nenhuma ao aeródromo, seja em relação à sua propriedade ou se há ou não exploração comercial envolvida.

3.69. Observe-se ainda que as regras acerca da exploração de transporte aéreo regular e não regular também se destinam a evitar competição ruínosa, isto é,

tratam de análise de base econômica:

Art. 193. Os serviços aéreos **de transporte regular ficarão sujeitos às normas que o Governo estabelecer para impedir a competição ruínoza e assegurar o seu melhor rendimento econômico** podendo, para esse fim, a autoridade aeronáutica, a qualquer tempo, modificar frequências, rotas, horários e tarifas de serviços e outras quaisquer condições da concessão ou autorização.

Art. 194. As normas e condições para a exploração de serviços aéreos não regulares (artigos 217 a 221) serão fixadas pela autoridade aeronáutica, **visando a evitar a competição desses serviços com os de transporte regular**, e poderão ser alteradas quando necessário para assegurar, em conjunto, melhor rendimento econômico dos serviços aéreos.

Parágrafo único. Poderá a autoridade aeronáutica exigir a prévia aprovação dos contratos ou acordos firmados pelos empresários de serviços especializados (artigo 201), de serviço de transporte aéreo regular ou não regular, e operadores de serviços privados ou desportivos (artigos 15, § 2º e 178, § 2º), entre si, ou com terceiros. (g.n.)

3.70. Por outro lado, as regras de tráfego aéreo aplicáveis aos aeródromos dispõem que devem ser observadas as características das aeronaves a fim de se verificar se são compatíveis com o aeródromo.

3.71. Nesse sentido, desde que observados os requisitos de segurança nos termos do art. 19 do CBA e respeitados os aspectos concorrenciais impingidos à prestação do serviço aéreo público, não se vislumbram óbices legais à utilização de aeródromos privados por operadores aéreos de transporte regular.

3.72. De todo o exposto, conclui-se que:

- Serviços aéreos públicos (regulares e não regulares) podem ser dar em aeródromos públicos ou privados, desde que resguardados aspectos de segurança e, no caso dos aeródromos privados, que não se dê exploração comercial pelo operador aeroportuário;
- Cabe à ANAC estabelecer o conceito do termo “exploração comercial” trazido pelo artigo 30, §2º, do CBA, e, por consequência, suas condições de contorno e limitações;
- O princípio da isonomia deve ser respeitado e a regulação técnica deve se dar prezando a segurança da operação aérea que o aeródromo suportará, tal como preconiza o já mencionado artigo 19 do CBA, independentemente de sua propriedade e se haverá exploração comercial envolvida.

3.73. Adicionalmente, do ponto de vista da regulação da infraestrutura aeroportuária, é de grande relevância para delimitar o risco das operações em um aeródromo que se considere alguns aspectos operacionais e de movimentação. Nessa linha, os estudos atuais desenvolvidos pela SIA então considerando para a classificação dos aeroportos segundo risco:

- o volume de passageiros;
- a frequência em que tais operações aéreas acontecem;
- o porte da aeronave, procedimento de aproximação, horário: Diurno ou noturno;
- o tipo de serviço que a infraestrutura está apta a receber;
- o tipo de operação aérea associada, por exemplo, táxi-aéreo, serviços aéreos especializados, operações regidas pelo RBAC 135 ou RBAC 121, etc;
- dentre outros.

3.74. Adicionalmente, justifica-se tratar de maneira diferente aeródromos (públicos ou privados) que suportem serviços aéreos públicos, pois cabe ao órgão regulador preservar o hipossuficiente, qual seja, o passageiro.

3.75. Tal fato se dá pois o operador aéreo privado tem capacidade de suportar o risco, já que conhece do risco. O que não acontece com o passageiro que, ao adquirir uma passagem, confia na prestação do serviço prestado e muitas vezes sequer tem noção se decolará ou pousará em aeródromo público ou privado. Considerando o homem médio, conclui-se que em sua maioria o próprio conceito de segurança operacional e o que ele envolve lhe é desconhecido.

3.76. Os demais aspectos acima listados, contudo, traduzem na condição física e operacional adequada ao porte e à frequência das operações aéreas que está apto a receber.

3.77. Diante de todo o exposto, é mais relevante uma classificação de aeródromos, considerando aspectos de segurança operacional e segurança da

aviação civil contra atos de interferência ilícita, que considere a capacidade de operação do aeródromo frente ao tipo de operação aérea que recebe do que em relação à sua titularidade.

3.78. Ainda mais relevo se tem tal postura regulatória adotada pela SIA, visto o compromisso deste órgão regulador em resguardar o princípio da isonomia, princípio este basilar para o direito administrativo no que tange à prestação de serviço público, dando mesmo tratamento a aeródromos de propriedade pública ou privada, desde que suportem o mesmo tipo de operação aérea e garantam o nível de segurança considerado adequado pela ANAC para que tal operação possa ocorrer.

3.79. Ou seja, a qualquer operador de aeródromo, seja público ou privado, é devido o atendimento aos requisitos de segurança operacional e segurança contra atos de interferência ilícita regulamentados pela ANAC, bem como sendo certo que qualquer empresa aérea deve observar a capacidade e condição física e operacional dos aeródromos que utiliza para fins de realização de pousos e decolagens de aeronaves.

3.80. Ademais, a princípio, a vedação à exploração comercial não retira a liberdade do operador privado de dispor do bem, no limite de sua propriedade privada, desde que atendidos os requisitos operacionais cabíveis.

3.81. No âmbito da utilização de aeródromos privados por empresas de transporte aéreo público, transcreve-se trecho a seguir, no qual manifestou-se a Douta Procuradoria, à época, pela impossibilidade de se admitir que o proprietário de aeródromo privado recepcione voos regulares, haja vista que seria obrigado à abertura irrestrita ao tráfego aéreo:

2.4.2.1.3 Todavia, quando o proprietário de um aeródromo pretende que este seja aberto ao tráfego aéreo, há de admitir que **o seu uso passe por condicionantes que diminuam a sua liberdade de dispor desse bem, porquanto tenha que submeter-se a regramentos destinados ao tráfego (público) aéreo, que se realiza através de vôos regulares, atendendo, assim, ao interesse público.**

[...]

2.4.2.1.6 Quer isto dizer que a abertura do tráfego aéreo poderá ter como consequência a utilização do aeródromo em questão por outras empresas aéreas além daquela que solicitou autorização para nele operar.

3.82. Ainda sob o viés da possibilidade de operação de voos regulares em aeródromos privados, faz-se remissão ao Parecer PGFPG/ANAC nº 648/2009, no qual foi manifestado o entendimento de que, na forma do que estabelece a competência da ANAC na concessão, permissão e autorização de serviços aéreos consignada no art. 8º da Lei nº 11.182, de 27/09/2005, qualquer voo regular dependeria de autorização da ANAC, garantindo-se a transparência do processo, por meio de abertura, inclusive, de consulta às demais empresas concessionárias de serviços públicos aéreos sobre o interesse na prestação desses serviços.

3.83. Diante disso, considerando que voos regulares estão relacionados aos serviços públicos aéreos, deveria a ANAC observar o processamento de autorização de horários (HOTRANs à época) alocados às empresas de serviços aéreos para pouso e decolagem nos aeroportos, previsto na, então em vigor, Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009.

3.84. De início, importante ressaltar que a figura do HOTRAN não mais existe, sendo substituída, por meio da Resolução nº 440, de 9 de agosto de 2017, pelo registro prévio da etapa de voo, que se dá após acordo do operador aéreo com os operadores aeroportuários envolvidos e órgão responsável pela navegação aérea. Por sua vez, tal registro junto à ANAC se dá mediante Sistema de Registro de Operações - SIROS, previamente à operação aérea pretendida e antes mesmo da venda de passagens associada.

3.85. Por outro viés, vale ressaltar que o preceito constitucional da livre iniciativa insculpido no parágrafo único do art. 170, *in verbis*:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[..]

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, **salvo nos casos previstos em lei.**

Art. 174. Como **agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo**

e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

3.86. Decorre do art. 174 da Constituição que qualquer limitação ou restrição ao exercício de atividade econômica deve ser previsto em lei. Importante asseverar ainda que a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária somente podem ser exploradas comercialmente, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão do Estado (art. 21, XII, "c" da Constituição).

3.87. Nesse sentido, dentro dos comandos legais do CBA que tratam do sistema aeroportuário nacional, subsistem dois regimes jurídicos de forma híbrida, o Regime Administrativo, onde se vislumbram com mais força os seus princípios da supremacia e indisponibilidade do interesse público, bem como o regime privado, ainda que de forma regulada, nos termos insculpidos pela Constituição, na qual o Estado exerce fiscalização, incentivo e planejamento - sendo este último com teor indicativo ao setor privado.

3.88. Isto é, dentro da sua atividade reguladora da iniciativa privada, o Estado atua na regulação social dos serviços públicos providos aos consumidores buscando primordialmente a garantia da segurança, como direito tanto coletivo quanto individual dos consumidores, e garantida a livre concorrência.

3.89. Ressalta-se ainda que **inexiste vedação legal expressa para que aeródromos privados processem serviços aéreos públicos, mas tão somente que estes o explorem comercialmente, nos termos do §2º do art. 30, CBA**, por meio da cobrança de tarifas aeroportuárias pela utilização do aeródromo, isto é, não há vedação expressa à "operação" do aeródromo.

3.90. Por uma coincidência de palavras, a regulação técnica que visa tutelar a segurança dos passageiros que comprem passagens comercializadas ao público em geral e que devem ter, ao ver desta área técnica, sua segurança tutelada em maior grau, traz como aplicabilidade principal "aeródromos civis públicos".

3.91. Este fato se repete em normativos de segurança contra atos de interferência ilícita, à segurança operacional, passando por certificação, projeto, operação e fiscalização. Ou seja, o atrativo da carga regulatória que visa resguardar a segurança dos passageiros no que diz respeito à segurança operacional está atrelada a um requisito relacionado à titularidade, e não à operação. Este problema regulatório se deu pela coincidência dos universos, afinal, apenas aeródromos públicos podiam ter aquele determinado tipo de operação destinada ao público em geral.

3.92. Ademais, para que qualquer aeródromo explore comercialmente sua infraestrutura aeroportuária há necessidade de instrumento formal de autorização, permissão ou concessão. Nessa esteira, por meio dos Decretos nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, e nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, foram regulamentados os dispositivos constitucionais acerca, respectivamente, **da autorização e da concessão para exploração de infraestrutura aeroportuária aos aeródromos civis públicos**.

3.93. O Decreto nº 7.624/2011 é a norma aplicável aos **aeródromos civis públicos que exploram qualquer operação aérea, por meio de concessão:**

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão.

Parágrafo único. Para os fins deste Decreto, consideram-se aeródromos os aeródromos civis públicos que compõem a infraestrutura aeroportuária a ser concedida. [...]

Art. 5º Os aeródromos concedidos poderão ser **usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização**, salvo se, por motivo operacional ou de segurança, houver restrição de uso por tipos de aeronaves ou serviços aéreos específicos, sendo vedada a discriminação de usuários.

3.94. Por sua vez, o Decreto nº 7.871/2012 é a norma aplicada aos **aeródromos civis públicos** que exploram exclusivamente **Serviços Aéreos Privados, Serviços Aéreos Especializados e Táxi Aéreo**, por meio da delegação do instrumento de **autorização:**

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre as condições **de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização**.

Art. 2º É passível de delegação por meio de autorização a exploração de aeródromos civis públicos **destinados exclusivamente ao processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo**, conforme definições constantes da Lei nº

3.95. Assim, conforme previsão dos Decretos 7.624/2011 e 7.871/2012, ao passo que os aeródromos **concedidos podem explorar comercialmente sua infraestrutura, por meio da cobrança de tarifas, de quaisquer aeronaves**, os aeródromos civis públicos **delegados** somente podem explorar comercialmente os **Serviços Aéreos Privados, Serviços Aéreos Especializados (SAE) e Táxi Aéreo**.

3.96. Nesse contexto, resta clara a **impossibilidade de exploração comercial de aeródromos privados**, todavia, sua **operação é permitida quando autorizada pelo proprietário**, desde que aeronaves que pousem e decolem as comportem com a devida segurança, nos termos do art. 19, CBA.

3.97. Da mesma forma, aos **aeródromos civis públicos delegados**, operando sob as disposições constantes no Decreto nº 7.871/2012, a exploração comercial é voltada exclusivamente aos serviços aéreos privados, SAE e táxi aéreo, porém, nada impede que estes realizem operações, por exemplo, sob o RBAC nº 121, desde que comportem as operações e não cobrem tarifas para tanto, uma vez que não autorizados à exploração comercial da infraestrutura nos termos do art. 21, XII, “c” da Constituição.

3.98. Observa-se que a **lei não faz distinção entre operação regular e não regular, apenas relaciona a exploração comercial à necessidade de autorização ou concessão**. Além disso, dispõe que na delegação, podem ser explorados os serviços privados, SAE e táxi aéreo, e na concessão, quaisquer serviços aéreos podem ser explorados.

3.99. Nessa esteira, **salienta-se a possibilidade dentro deste cenário normativo que o aeródromo privado opere quaisquer voos que comportem suas operações, sendo apenas vedada sua exploração comercial** eis que esta é dependente de autorização, concessão ou permissão do poder público nos termos da Constituição.

3.100. Ressalta-se que, uma vez que o **aeródromo público pode ser explorado**, isto é, utilizado sob pagamento de tarifas, por meio autorização, o Decreto nº 7.871/2012 **veda expressamente a discriminação de usuários**:

Art. 9º Os aeródromos civis públicos explorados por meio de autorização poderão ser usados **por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, desde que assumam o ônus da utilização** e observado o disposto no art. 2º, exceto se houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos, por motivo operacional ou de segurança, **vedada a discriminação de usuários**.

§ 1º O disposto no caput não se aplica quando houver restrição de uso por determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos decorrente de motivo operacional ou de segurança, vedada a discriminação de usuários.

§ 2º Para os fins deste Decreto, a restrição imposta pelo art. 2º será considerada restrição operacional.

3.101. Nessa esteira, a classificação prevista no Decreto, que dispõe sobre **“serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo”** está apenas relacionada à **exploração econômica**, isto é, não se trata aqui de regulamentação técnica/operacional.

3.102. Noutro giro caberia questionar qual seria a lógica subjacente para se exigir a afetação de uma propriedade para que sua infraestrutura pudesse receber determinado tipo de operação, que por força de Lei, deve observar especificamente as condicionantes de segurança. Ou seja, a titularidade, acompanhada de uma outorga pública, não guardam relação com a condição física da infraestrutura para que as operações possam ser seguramente viabilizadas.

3.103. Por outro lado, na Classificação proposta, a SIA prevê os aeródromos como de “uso privativo” e de “uso público”, está se tratando de classificação operacional e técnica, isto é, aquelas de “uso privativo” têm menor proteção que as de “uso público”, que recebe voos regulares, por exemplo.

3.104. Dessa forma, não se vislumbra no Decreto 7.871, de 21 de dezembro de 2012 qualquer regra que incida sobre a regulamentação técnica e operacional que são objeto da Revisão dos Regulamentos propostos pela SIA.

3.105. Em resumo, no status normativo vigente, todos os aeródromos, públicos ou privados, podem operar voos que comportem suas operações, isto é, desde que não cobrem tarifas, mas que cumpram os requisitos técnicos exigidos para a respectiva operação:

	AERÓDROMOS PÚBLICOS CONCEDIDOS	AERÓDROMOS PÚBLICOS DELEGADOS	AERÓDROMOS PRIVADOS
EXPLORAÇÃO COMERCIAL	Decreto nº 7.624/2011 Exploração comercial de quaisquer aeronaves	Decreto nº 7.871/2012 Exploração comercial exclusiva de Serviços Aéreos Privados, Serviços Aéreos Especializados (SAE) e Táxi Aéreo.	Art. 30 §2º, CBA Vedada exploração comercial
OPERAÇÃO DE AERONAVES	Operação de quaisquer aeronaves que comportem operações (art. 19, CBA)	Operação de quaisquer aeronaves que comportem operações (art. 19, CBA)	Operação de quaisquer aeronaves que comportem operações (art. 19, CBA)

3.106. Feita tal distinção, passasse a análise dos requisitos técnicos que delimitam as características que comportem as operações com as respectivas aeronaves, conforme art. 19 do CBA.

3.107. Nessa seara, a regulação abrange claramente os aeródromos públicos e regulamento todos os limites operacionais para cada tipo de operação. Entretanto, a respectiva regulamentação não se aplica para os aeródromos privados, ainda que suportem as mesmas operações. O vácuo regulatório atual implica em maior risco justamente para o passageiro hipossuficiente.

3.108. É nítido que deve ser aplicada a todos operadores aeroportuários, inclusive aos aeródromos privados em que o proprietário opte pela operação de serviços aéreos públicos, a observância da regulamentação pertinente, e inclusive, provendo os meios necessários à viabilização de atividades necessárias como a instalação aos órgãos públicos competentes e necessários ao porte da operação.

3.109. Portanto, em que pese a dificuldade na sua viabilização, compete ao operador de aeródromo privado, arcar com os custos da opção pela operação de serviços aéreos públicos, o que inclui desde o cumprimento com os requisitos operacionais correspondentes até o custeio de eventual instalação física ou de aparatos públicos, que por força de lei, devem atuar no aeroporto. Cabe ao operador de aeródromo arcar com o risco bem como avaliar o custo-benefício da sua atividade.

3.110. Isto posto, diante dos fundamentos acima elencados, entende-se que, desde que observados os requisitos de segurança operacional, nos termos do art. 19 do CBA, do ponto de vista operacional não se vislumbram óbices legais à utilização de aeródromos privados por operadores aéreos de transporte regular.

4. IDENTIFICAÇÃO E IDEAÇÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO

4.1. Conforme Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020, foi estabelecido que empresas aéreas que operam em RBAC nº 135 no limite de 15 (quinze) voos agendados por semana são aplicáveis os requisitos de operações não regulares dos RBACs 135, 119 e táxi aéreo. Além disso, permitiu-se às empresas que realizam operações agendadas sob o RBAC nº 135 a comercialização de assentos individuais ao público, repisando:

Art. 2º Aplicam-se às empresas aéreas que realizam operações no âmbito do RBAC nº 135 dentro do limite máximo de 15 (quinze) voos agendados por semana os requisitos relacionados a:

I - operações não regulares constantes no RBAC nº 135;

II - operações não regulares constantes no RBAC nº 119; e

III - serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo constantes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

[...]

Art. 4º As empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 poderão praticar a comercialização de assentos individuais ao público, independentemente do volume de operações ou de uma série sistemática de voos.

4.2. Vale ressaltar que, na definição do RBAC nº 01, operação agendada é sinônimo de operação regular, definida como a operação de transporte aéreo no qual

o horário de partida, o local de partida e o local de destino são previamente definidos e ofertados pelo operador.

Operação regular (ou agendada) significa uma operação de transporte aéreo público no qual o horário de partida, o local de partida e o local de destino são definidos e ofertados previamente pelo detentor do certificado, seu representante ou operador comercial.

4.3. A partir desta situação fática, e na ausência de regulamentação a esse respeito, as empresas aéreas que operam sob o RBAC nº 135 passaram a ter a prerrogativa de venda de assentos individuais ao público e, com isso, a demanda por aeródromos de pequeno porte, sejam públicos ou privados aumentou, o que pode expor ao risco os passageiros que utilizam voos agendados.

4.4. Com o entendimento posto sobre a possibilidade de realização de transporte aéreo público (regular ou não) em aeródromos privados, desde que não haja exploração comercial da atividade aeroportuária, nos contornos dados pela, conclui-se por um incremento ao risco associado a tais operações.

4.5. Em outra via, a regra vigente na SIA, em especial os RBAC nºs 153, 154 e 107 preveem sua aplicabilidade apenas aos aeródromos civis públicos, compartilhados ou não, para os quais seus requisitos são obrigatórios, conforme abaixo citado:

153.7 Classificação do aeródromo

(a) Todo **aeródromo civil público brasileiro**, compartilhado ou não, é classificado com vistas a definir os requisitos deste Regulamento que lhe são obrigatórios. (g.n.)

107.1 Aplicabilidade (a)

Este regulamento se aplica **ao operador de aeródromo civil público**, compartilhado ou não, cujas responsabilidades relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC) estão previstas no artigo 8º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), aprovado pelo Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, com vistas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações aeroportuárias, de forma a proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

154.1 Aplicabilidade (a)

Este Regulamento estabelece as regras a serem adotadas no **projeto de aeródromos públicos**.

4.6. Nesse sentido, tendo em vista a redução da assimetria de informação em operações aéreas abertas para comercialização ao público em geral, faz-se necessária a alteração normativa dos regulamentos da SIA com a finalidade de contemplar os aeródromos privados e permitir uma regulação e fiscalização efetiva destas operações aéreas.

4.7. A proposta construída pela SIA no projeto normativo de revisão do RBAC nº 153 – tema 9 da Agenda Regulatória 2021-2022 – registrado nos autos do processo nº 00058.042039/2020-91, é que sejam construídos critérios para classificação e aplicabilidade de regulamentos da SIA para que deixem de usar a classificação com a titularidade do aeródromo, mas que sejam classificadas por tipo de uso em: (i) aeródromos de uso privativo – limitado ao uso em operações nº 91, 141 e 135 – Táxi Aéreo, em benefício do próprio operador e sob sua conta e risco e (ii) aeródromos de uso público, destinados ao serviço aéreo público de aeronaves em qualquer tipo de operação, segundo a sua capacidade operacional. Independentemente de haver ou não exploração comercial associada em qualquer caso, definidos em:

Aeródromo de uso privativo

aeródromo onde seu proprietário ou operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício, por sua conta e risco, sendo expressamente proibido receber operações com comercialização de assentos individuais ao público

Aeródromo de uso público

aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador está apto a processar serviço aéreo público.

4.8. Dessa forma, a aplicabilidade dos regulamentos afetos à SIA abarcaria também os aeródromos privados, que na regra vigente não são abrangidos. Portanto, a diferenciação pelo tipo de uso busca amparar, por meio da exigência de requisitos proporcionais ao risco, as operações de transporte aéreo público de passageiros, comercializadas ao público em geral, independentemente se tais operações ocorram em aeródromos de titularidade privada ou pública.

4.9. Assim, a proposta pretende graduar os requisitos regulamentares considerando tão somente as variáveis relacionadas ao risco e complexidade operacional, sem prejuízo da regulamentação relacionada à exploração econômica da infraestrutura aeroportuária, que são o escopo da classificação com base na titularidade do aeródromo (privado ou público), e que são da esfera de competência da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos. É importante ressaltar, conforme previsto no art. 32 do CBA, que a classificação dos aeroportos e heliportos será feita por ato administrativo que fixará as características de cada classe:

Art. 32. Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Parágrafo único. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais (artigo 22).

4.10. **Assim, em síntese, pretende-se diferenciar os aeródromos conforme o tipo de uso e não mais conforme sua titularidade, tratamento que se entende mais adequado à mensuração do risco das operações aeroportuárias.** É possível desvincular a regulamentação técnica de atribuição desta SIA da propriedade (pública ou privada) e da exploração comercial, focando-se no uso para o qual se dá à infraestrutura aeroportuária e protegendo, com isso, o uso público e o hipossuficiente, qual seja, o passageiro.

4.11. Assim, considerando as competências regulamentares da SIA, a partir da alteração normativa proposta, a classificação de aeródromos passaria a ter fundamento no art. 19 do CBA, e por consequência, serviços aéreos públicos passariam a poder operar em qualquer aeródromo desde que atendidos os devidos requisitos normativos a serem estabelecidos pela SIA e demais dispositivos legais e contratuais que porventura existam para aquela infraestrutura aeroportuária específica.

4.12. Quanto ao impacto da adoção proposta, ainda permanece mínimo no sistema, considerando que as operações regidas pela Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020, ainda não estão com volume expressivo em aeródromos privados, conformes registros da obtidos em conformidade com o art. 6º da referida Resolução.

4.13. Observa-se que quanto ao nível de segurança, tanto de Safety quanto de Security, as consequências da não implementação implicam em ausência de base normativa para aeródromos privados com possibilidade de redução importante na segurança para o sistema. Ainda, o avanço do tempo tende a repercutir no maior número de operadores que não estejam cumprindo regulamentos técnicos, mas estejam recebendo operações, inclusive com passageiros em compra de assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

4.14. Quanto ao nível de serviço e facilitação, a medida não está criando procedimento para submissão do passageiro nem ampliando considerável tempo de espera, pois que qualquer procedimento já está atualmente regulamentado para aeródromos públicos e as operações atuais nos aeródromos privados que eventualmente possam ser aeródromos de tipo de uso público ainda não estão ocorrendo em relevância expressiva.

4.15. Considerando que a Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020, implicou em um destrave à concorrência entre aeródromos, aumentando significativamente as possibilidades de operações, entende-se razoável nesse panorama que haja manutenção das mesmas condições operacionais para que a concorrência seja equânime, independente da propriedade do aeródromo.

4.16. Quanto aos custos, tende-se a adicionar custo proporcional para ao que se tem numa operação em aeródromo público aos aeródromos privados. Em alguns casos, essa adequação pode dificultar a viabilização, especialmente quando não se abre a oportunidade para cobrança pelo uso de sua infraestrutura. Entretanto, compete ao operador de aeródromo privado, arcar com os custos da opção pela operação de serviços aéreos públicos, o que inclui o cumprimento com os requisitos operacionais correspondentes. Cabe ao operador de aeródromo arcar com o risco

bem como avaliar o custo-benefício da sua atividade.

4.17. Na realidade atual, o custo para o mercado é mínimo considerando que as movimentações nesses aeródromos ainda é tímida. Entretanto, com o decorrer do tempo, a tendência é que o custo de implementação seja cada vez maior para o sistema quanto maior for a quantidade de aeródromos operando sem cumprimento da regulação, podendo implicar em eventuais restrições operacionais.

4.18. Quanto a carga administrativa, tende a ter impactos significativos no trabalho interno quanto maior a quantidade de aeródromos de uso público. Isto posto, quanto maior a possibilidade de operadores entrarem no mercado cumprindo as normas regulamentadas, maior o trabalho para verificação inicial e fiscalização de cumprimento.

4.19. Pelo exposto, verifica-se que a implementação da proposta de classificação é relevante para a segurança da operação e de baixo impacto para o setor. Portanto, sugere-se a alteração da aplicabilidade dos regulamentos afetos a infraestrutura aeroportuária, especialmente quanto ao RBAC nº 107, intitulado Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador de Aeródromo; quanto ao RBAC nº 153, intitulado Aeródromos - Operação, manutenção e resposta à emergência (revisão endereçada oportunamente nos autos do processo SEI nº 00058.042039/2020-91, Tema nº 09 da Agenda Regulatória 2021-2022); e quanto ao RBAC nº 154, intitulado Projeto de aeródromos.

4.20. Além desses principais regulamentos técnicos, destaca-se necessidade de alteração dos processos regidos pela resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, que dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC, para implicar na distinção processual do tipo de uso tanto para aeródromos privados, no registro, quanto para aeródromos públicos, na homologação, com inclusão etapa intermediária onde se verifique de fato a infraestrutura, independente do processo respectivo.

4.21. Conforme análise ao arcabouço pátrio, observa-se que, hoje, existe um vácuo regulatório em relação à segurança operacional de aeródromos de uso privativo. Problema identificado diante do comando legal do parágrafo único do art. 19 do CBA que dita que "os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações."

4.22. Vale ressaltar ainda, a necessidade de distinção da regulação para resguardar os interesses dos usuários de voos comercializados individualmente e oferecidos ao público, sejam regulares (agendados) ou não regulares (não agendados), em que se aplicam as Condições Gerais de Transporte Aéreo, conforme estabelecido pelo parágrafo único do art. 1º da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016:

"Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público."

4.23. Nesse sentido, busca-se amparar as operações em quaisquer aeródromos pelo tipo de uso que suporta, observando-se, por exemplo, as operações agendadas alcançadas pelo art. 2º da Resolução 576, de 4 de agosto de 2020:

"Art. 2º Aplicam-se às empresas aéreas que realizam operações no âmbito do RBAC nº 135 dentro do limite máximo de 15 (quinze) voos agendados por semana os requisitos relacionados a:

I -operações não regulares constantes no RBAC nº 135;

II -operações não regulares constantes no RBAC nº 119; e

III -serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo constantes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

Parágrafo único. As empresas aéreas que realizam as operações descritas no caput podem realizar essas operações sob a outorga de autorização, nos termos da Resolução nº 377, de 15 de março de 2016."

4.24. Portanto, a diferenciação pelo tipo de uso busca amparar, por meio da exigência de maiores requisitos, as operações de transporte aéreo público de passageiros, comercializadas ao público em geral, independentemente se tais operações ocorram em aeródromos de titularidade privada ou pública.

4.25. Quanto ao tipo de operação aérea que o aeródromo está apto a suportar, o processo nº 00058.030375/2020-91, referente ao Projeto Setorial de Fiscalização Baseada em Risco, melhor detalha os Perfis escolhidos, mencionados anteriormente, e as razões para a sugestão de gradação dos requisitos por tais Perfis com base em uma análise de risco.

4.26. Seus esforços concentram-se nos aeródromos que recebem operações aéreas de menor porte, enquadradas sob o arcabouço normativo do RBAC nº 91, 141, 135 e 121. Em relação a estes, já consta proposta de alteração do RBAC nº 153 com vistas a adequar os requisitos ao risco apresentado a cada operação, sendo necessária ainda o ajuste da aplicabilidade dos requisitos de infraestrutura do RBAC nº 154 para aeródromos privados que eventualmente queiram operar em tipo de uso público e também, nesse caso, para aeródromos públicos, que atualmente constam com aplicabilidade mitigada pela disposição transitória do respectivo regulamento.

5. ENCAMINHAMENTOS

5.1. Considerando todo o exposto, diante das competências regimentais da SIA, entende-se que, diante do atual panorama em que as operações aéreas realizadas no bojo da Resolução nº 576/2020 estarem ocorrendo nos aeródromos privados sem os requisitos operacionais necessários, há premente necessidade de normatização, consulta-se esta Procuradoria quanto à viabilidade de alteração de aplicabilidades dos regulamentos da SIA para inclusão de requisitos para aeródromos privados, com vistas à proteção e tutela do passageiro e à segurança da aviação aérea civil brasileira.

5.2. Ressalta-se que o ajuste na aplicabilidade dos regulamentos da SIA objetiva tutelar exatamente o público-alvo do ponto de vista regulatório - passageiros que compram passagem oferecidas ao público em geral -, em alinhamento com aplicabilidade atual dos requisitos conforme tipo de uso.

5.3. Com isto, aeródromos privados que desejam permanecer com suas operações de natureza privativa/pessoal, poderão continuar com seus aeródromos como estão, uma vez que não há neste caso, assimetria de informação por não haver comercialização de passagens ao público na ciência de que o poder público chancelava aquela infraestrutura, ao passo que os proprietários de aeródromos privados que gostariam de ver suas propriedades sendo colocadas à disposição do mercado, se postulando a receber aviação comercial, terão que cumprir com a regulamentação técnica de segurança que visa justamente elevar o patamar de segurança exigido para tais operações. Diante disto, evidenciada a necessidade de garantir a segurança das operações, questiona-se a viabilidade da implementação da regulamentação na forma proposta, cientes da consequência que essa alteração trará para a regulação de infraestrutura aeroportuária.

5.4. Destaca-se também que o motivo do endereçamento à d. Procuradoria de uma etapa de AIR, ou seja, prévia a qualquer consulta pública, seria justamente pelo teor eminentemente jurídico das discussões trazidas, e de forma a poder fortalecer as razões de decidir futuras do Colegiado, que, se seguido o modelo usual, apreciaria o AIR sem as considerações da Procuradoria e com menos informações. Mister se faz neste caso, quando considera-se haver manifestação anterior em sentido divergente daquele órgão consultivo em outro processo (*ex vi* do caso de Comandatuba, 60800.044751/2009-91).

6. CONCLUSÃO

6.1. Reconhece-se a publicação da Medida Provisória nº 1.089 na presente data, ao passo em que não se vê quaisquer influência em seus termos para a discussão aqui trazida, na medida em que ainda subsiste a necessidade de alterar a incidência da regulamentação de infraestrutura, em especial no cenário atual mais propício ao início de novas operações em localidades não atendidas anteriormente.

6.2. Considerando parte preliminar para o desenvolvimento desta AIR que objetiva desenvolvimento das propostas de alterações nas regulamentações da SIA para aderência ao risco identificado e maior proteção ao passageiro, submete-se o presente processo à SIA, que entendendo pertinente os encaminhamentos para avanço desta AIR, remeta à Procuradoria a presente consulta para continuidade desta AIR quanto aos requisitos a serem apontados, na certeza de que os avanços específicos de cada regulamento podem ser feitos em paralelo sem prejuízos à importante discussão jurídica aqui trazida.



Documento assinado eletronicamente por **Vagner de Menezes Neto, Gerente Técnico de Normas**, em 30/12/2021, às 22:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Humberto Terra Calcagno, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas**, em 30/12/2021, às 22:33, 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 **6647903** e o código CRC **BBBA8475**.

1. ASSUNTO

1.1. Análise complementar ao AIR nº 5/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 6647903) para tratar da harmonização da aplicabilidade das normas de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, em função do tipo de uso (público ou privativo) dos aeródromos, conforme diretriz da Diretoria da Agência, alinhando a aplicabilidade ao nível de segurança exigido para cada tipo de operação.

1.2. Além disso, serão feitos os ajustes necessários nos normativos em função das recentes alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica, decorrente da Medida Provisória nº 1.089/2021, a qual foi convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022.

2. REFERÊNCIAS

2.1. **Processo nº 00058.039546/2021-28**, que trata da revisão da classificação e aplicabilidade dos regulamentos da SIA a partir da Resolução nº 576/2020, com destaque para:

- *Relatório de AIR Nº 5/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 6647903)*, que visa a revisão da classificação e aplicabilidade dos regulamentos de competência finalística da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA);

2.2. **Processo nº 00058.042039/2020-91**, que propõe a Emenda 07 ao "Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 153 - Aeródromo - operação, manutenção e resposta à emergência", com destaque para os seguintes documentos:

- *Relatório de AIR nº 4/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 5888302)*, que apresenta as propostas de revisão do RBAC nº 153 e seus impactos;
- *VOTO DIR-RC 6971427*, exarado pelo Diretor Ricardo Catanant e acompanhado por todos os demais Diretores, no qual autoriza a realização de consulta pública pelo prazo de 60 (sessenta) dias e solicita realização de estudos para identificar demais regulamentos da SIA que demandariam a alteração da sua aplicabilidade para harmonização regulatória na linha do RBAC nº 153;
- *Nota Técnica nº 8/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 7350157)*, que traz a consolidação da proposta normativa após finalizada a etapa de consulta pública, apresentando considerações e exemplificações sobre a classificação quanto ao tipo de uso privativo e uso público.

2.3. **Processo nº 00058.030375/2020-91**, que define as diretrizes básicas para a implementação do gerenciamento de riscos na Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA);

2.4. **Exposição de Motivos Interministerial - EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME (SEI! 7355309)**, de 1º de outubro de 2021, que justificou a publicação da Medida Provisória nº 1.089/2021;

2.5. **Processo nº 00058.033055/2021-73**, especialmente a **Nota Técnica nº 09/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 5863450)**, que dispõe sobre as diretrizes para elaboração e/ou revisão de requisitos normativos no âmbito da SIA;

2.6. **Processo nº 00058.013289/2020-13**, que ensejou na publicação da Resolução nº 576/2020, que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135;

2.7. **Processo nº 00058.012303/2022-23**, que propõe a Emenda 08 ao "Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 154 - Projeto de aeródromos".

3. INTRODUÇÃO

3.1. O presente Relatório de Análise de Impacto Regulatório é complementar ao AIR nº 5/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 6647903) do presente processo para tratar da harmonização da aplicabilidade das normas da SIA, em função das alterações na Resolução nº 576, da proposta de revisão de classificação dos aeródromos no RBAC nº 153 e da alteração legislativa no Código Brasileiro de Aeronáutica.

3.2. No bojo do processo de revisão normativa do RBAC nº 153 (processo nº 00058.042039/2020-91), por intermédio do VOTO DIR-RC 6971427, foi solicitado que a SIA harmonizasse seus demais regulamentos com aquelas previsões lá trazidas, como visto:

2.17 "Quanto à definição de "aeródromo de uso público", a proposta ainda traz o conceito de "serviço aéreo público", revogado pela Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021. Assim, deve-se avaliar a compatibilidade textual da proposta com a mais recente regulamentação da Agência quanto à exploração de serviços aéreos, por meio da Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022.

2.18 Nesse mesmo sentido da harmonização normativa, seria apropriada a apresentação a este Colegiado da inovação ambicionada no bojo de uma revisão mais ampla e consentânea do arcabouço regulatório de segurança operacional em aeródromos, incluindo, entre outros, a Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, que dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC, e o RBAC nº 154 "Projeto de aeródromos". E

ainda, há que se considerar potenciais impactos da revisão da regulação nos processos em que há participação do Comando da Aeronáutica (COMAER).” (Grifos acrescidos)

3.3. Adicionalmente, a Medida Provisória nº 1.089/2021, convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, propôs diversas alterações na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. A seguir são apontadas as principais alterações que afetam os normativos da SIA:

3.4. Quanto à utilização de aeródromos:

“Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados.

Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica. [\(Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

~~§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro. [\(Revogado pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021\)](#)”~~

3.5. Quanto à autorização prévia de construção de aeródromo: o item foi revogado.

“SEÇÃO II Da Construção e Utilização de Aeródromos

~~Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica. [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)”~~

3.6. Quanto aos serviços aéreos: o art. 174-A foi incluído para remeter a regulação dos serviços aéreos à autoridade de aviação civil (ANAC):

“Art. 174-A. Os serviços aéreos são considerados atividades econômicas de interesse público submetidas à regulação da autoridade de aviação civil, na forma da legislação específica. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

Parágrafo único. As normas regulatórias da autoridade de aviação civil disporão sobre os serviços aéreos regulares e não regulares, observados os acordos internacionais dos quais a República Federativa do Brasil seja signatária. [\(Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)”

3.7. Em relação à regulamentação da exploração dos serviços aéreos, isso foi feito pela ANAC por meio da Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022 (acessível em <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2022/resolucao-659>), a qual trouxe no seu Anexo a seguinte definição de serviços aéreos:

“1. *Serviço aéreo* significa a atividade econômica de interesse público submetida à regulação da autoridade de aviação civil, e inclui:

1.1 *Serviço de transporte de passageiro ou carga*;

1.1.1 *Táxi-aéreo*, modalidade de serviço de transporte aéreo não regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 135.

1.2 *Serviço aéreo especializado (SAE)*, que constitui serviço aéreo distinto do serviço de transporte de passageiro ou carga, conforme abaixo detalhado: ...”

4. SUMÁRIO EXECUTIVO

Escopo	<ul style="list-style-type: none">Ajuste pontual das normas de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, visando harmonização com o CBA e a Resolução nº 659/2022;Revisão da norma de cadastro de aeródromos (Resolução nº 158/2010) em função do tipo de uso e das alterações no CBA.
Problema(s) identificado(s)	<p>Problema 1 - As atuais normas da SIA consideram a propriedade como parâmetro de aplicabilidade. Porém, foi identificado, no bojo da revisão normativa do RBAC nº 153 e face à Resolução nº 576/2020, que o parâmetro de aplicabilidade baseado no tipo de uso dado ao aeródromo é mais adequado. Este entendimento encontra-se pacificado no VOTO DIR-RC 6971427. Assim, torna-se necessária a alteração de tais regulamentos para alinhamento de aplicabilidade em relação ao tipo de uso dado ao aeródromo, bem como aos termos previstos na Resolução nº 659/2022.</p> <p>Problema 2 - Com as alterações do CBA decorrentes da MP nº 1.089/2021, convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, a Resolução ANAC nº 158/2010 tornou-se obsoleta em alguns aspectos, além de ter sua aplicabilidade fixada na propriedade, ou seja, em desalinhamento à anteriormente mencionada diretriz da Diretoria de adotar o tipo de uso como parâmetro de aplicabilidade. Isto posto, são identificados os seguintes problemas:</p> <p>Problema 2.1: aplicabilidade da Resolução nº 158/2010, atualmente definida em função da propriedade;</p> <p>Problema 2.2: exigência de autorização prévia de construção de aeródromo;</p> <p>Problema 2.3: atualização cadastral definida apenas pelo critério temporal;</p> <p>Problema 2.4: falta de proporcionalidade das sanções vigentes, em descompasso com o princípio da proporcionalidade preconizado pelo direito administrativo.</p>
Objetivos	<p>A presente proposta de revisão normativa visa promover a harmonização da aplicabilidade das normas da SIA, em função das alterações na Resolução nº 576, da proposta de revisão de classificação dos aeródromos no RBAC nº 153 (vide VOTO DIR-RC SEI! 6971427) e da alteração legislativa no Código Brasileiro de Aeronáutica.</p> <p>Em relação à Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, a revisão</p>

	<p>normativa proposta tem por finalidade trazer nova premissa de aplicabilidade à regulamentação relativa ao cadastramento de aeródromos, passando a considerar, para tanto, o tipo de uso, se privativo ou público, e não mais vinculando-se à propriedade, se de titularidade privada ou pública.</p>
Agentes afetados	<p>Problema 1: Ajuste em normas afetas à SIA (RBACs nº 01, 107, 120 e 161) em relação à suas aplicabilidades e para alinhamento à Resolução nº 659/2022 - São identificados como agentes afetados a ANAC e os operadores de aeródromo.</p> <p>Problema 2: Revisão da norma de cadastro de aeródromos (atual Resolução nº 158/2010):</p> <p>Problema 2.1: aplicabilidade</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operadores de aeródromo; • ANAC; • COMAER; • usuário do serviço aeroportuário e a sociedade; <p>Problema 2.2, 2.3 e 2.4: aprovação prévia para construção, atualização cadastral e sanções</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operadores de aeródromos; • ANAC.
Competência para regular	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Lei de Criação da ANAC</i> - Lei nº 11.182/2005 - Arts. 2º e art. 8º, incisos XXI, XXVI e XXVIII; • <i>Regimento Interno da ANAC</i>, alterado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 - 9º, inciso VIII.
Alternativas	<p>Problema 1: Ajuste em normas (RBACs nº 01, 107, 120 e 161) em relação à suas aplicabilidades e para alinhamento à Resolução nº 659/2022:</p> <p>(a) Manter os regulamentos como estão;</p> <p>(b) Ajustar pontualmente os normativos necessários para adequação ao tipo de uso dado ao aeródromo (uso privativo/uso público).</p> <p>Problema 2: Revisão da norma de cadastro de aeródromos (atual Resolução nº 158/2010):</p> <p>Problema 2.1: aplicabilidade</p> <p>(a) Manter a aplicabilidade pautada na propriedade</p> <p>(b) Ajustar a aplicabilidade para considerar o tipo de uso público e uso privativo</p> <p>Problema 2.2: autorização prévia para construção - foi efetuada escolha regulatória única, qual seja, a de extinguir a autorização prévia para a construção de aeródromos;</p> <p>Problema 2.3: atualização cadastral definida apenas pelo critério temporal</p> <p>(a) Manter o dispositivo tal como posto atualmente;</p> <p>(b) Retirar a exigência temporal e estabelecer a necessidade de manutenção de contato com a ANAC.</p> <p>Problema 2.4: sanções</p> <p>(a) Manter o dispositivo tal como posto atualmente, com valor único para aeródromo público, sem considerar seu porte;</p> <p>(b) Graduar os valores das infrações para aeródromos de uso público (ou de propriedade pública, a depender da aplicabilidade escolhida para a norma) em função do porte do aeródromo.</p>
Alternativa sugerida	<p>Problema 1: Ajuste em normas da SIA em relação à sua aplicabilidade e alinhamento à Resolução nº 659/2022</p> <p><i>Alternativa (b)</i> - Ajustar pontualmente os normativos indicados, para adequação ao tipo de uso e das alterações legislativas ocorridas no CBA.</p> <p>Problema 2: Revisão da norma de cadastro de aeródromos (atual Resolução nº 158/2010):</p> <p>Problema 2.1: aplicabilidade</p> <p><i>Alternativa (b)</i> - Ajustar a aplicabilidade para considerar o tipo de uso público e uso privativo</p> <p>Problema 2.2: autorização prévia para construção</p> <p><i>Alternativa única</i> - Extinguir a autorização prévia para a</p>

construção de aeródromos

Problema 2.3: atualização cadastral definida apenas pelo critério temporal

Alternativa (b) – Retirar a exigência temporal e estabelecer a necessidade de manutenção de contato com a ANAC.

Problema 2.4: sanções

Alternativa (b) – Graduar os valores das infrações para aeródromos de uso público (ou de propriedade pública, a depender da aplicabilidade escolhida para a norma) em função do porte do aeródromo

5. DA APLICABILIDADE POR TIPO DE USO

5.1. Conforme já descrito no AIR nº 5 (SEI! 6647903), a aprovação da Resolução nº 576/2020 permitiu que operadores aéreos da categoria do RBAC nº 135 passassem a realizar operações agendadas em aeródromos privados, surgindo, assim, a necessidade do estabelecimento de regras de segurança para proteção dos passageiros envolvidos, conforme itens 3.50 e 3.51 do AIR nº 5:

“3.50 Nesse sentido, entende-se que há necessidade de aperfeiçoamento da regra vigente de classificação de aeródromos no âmbito da SIA, de maneira tal que o foco da aplicabilidade dos regulamentos passe a considerar o risco inerente ao tipo de uso dos aeródromos, independentemente da titularidade da infraestrutura (se pública ou privada).

3.51 Vale repisar que atualmente não há aplicabilidade para aeródromos privados nos regulamentos da SIA. Portanto, não são aplicáveis aos aeródromos privados os principais regulamentos relativos à segurança operacional e relativo à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.”

5.2. Importante destacar que, em 13/6/2022, a Gerência Técnica de Normas Operacionais (GTNO-GNOS/GNOS/SPO) apresentou proposta de prorrogação da Resolução nº 576/2020 até agosto de 2025, conforme documentos SEI! 7239788 e 5800309. Por sua vez, tal proposta converteu-se na Resolução nº 687, de 05 de agosto de 2022, que alterou a mencionada Resolução nº 576/2020 para prorrogar sua vigência até 07 de fevereiro de 2023. Por fim, a Resolução nº 700 (SEI! 8174724), de 24 de janeiro de 2023, aprovou a manutenção definitiva do modelo de operação previsto na Resolução nº 576 no arcabouço regulatório da Agência.

5.3. Em relação à segurança operacional, a proposta de revisão do RBAC nº 153 altera a Seção 153.7 para tratar da classificação de aeródromos, incorporando a ampliação da aplicabilidade para aeródromos de uso privativo e o ajuste na classificação do aeródromo para fins de aplicação de requisitos normativos.

5.4. Sendo assim, copia-se aqui a proposta constante na minuta do RBAC nº 153 (SEI! 7350817) revisitada após consulta pública, a qual já contempla a sua harmonização com a Resolução nº 659/2022. Destaca-se que os conceitos de tipo de uso privativo e de uso público não sofreram ajustes durante tal escrutínio público, exceto pela exclusão do termo “público” associado a “serviço aéreo” constante na definição de tipo de uso público para alinhamento à mencionada Resolução.

“153.7 Classificação do aeródromo

(a) Todo aeródromo civil brasileiro, compartilhado ou não, é classificado com vistas a definir os requisitos deste Regulamento que lhe são obrigatórios.

(b) A classe do aeródromo é definida em função do tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária, do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de movimento anual passageiros processados no período de 3 (três) anos anteriores e do tipo de transporte aéreo que o aeródromo está apto a processar no ano corrente.

(1) Quanto ao tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária, os aeródromos classificam-se em:

(i) aeródromo de **uso privativo** aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício, por sua conta e risco, sendo expressamente proibido receber operações com comercialização de assentos individuais ao público.

(ii) aeródromo de **uso público** aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador está apto a processar serviço aéreo.

(2) Quanto ao número de passageiros processados, os aeródromos de uso público classificam-se em:

(i) Classe I: aeródromo em que o número de passageiros processados seja inferior a 200.000 (duzentos mil);

(ii) Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) e inferior a 1.000.000 (um milhão);

(iii) Classe III: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 1.000.000 (um milhão) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões); e

(iv) Classe IV: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 5.000.000 (cinco milhões).

(c) A classificação e a definição do tipo de uso de cada aeródromo será publicada pela ANAC e se dará:

(1) para aeródromos de uso privativo, por meio de inscrição no cadastro de aeródromos ou mediante autodeclaração, nos moldes definidos pela ANAC;

(2) para aeródromos de uso público classificados como Classe I, mediante autodeclaração do operador aeroportuário ou do proprietário do aeródromo, nos moldes definidos pela ANAC, manifestando estar apto a processar:

(i) operação de transporte aéreo regida sob a égide do RBAC nº 121;

(ii) operação de transporte aéreo regida sob a égide do RBAC nº 135 com comercialização de assentos individuais ao público; ou

(iii) operação de serviço aéreo em operações aéreas em benefício de terceiros, não abarcadas pelas operações elencadas nos incisos anteriores.

(3) para aeródromos de uso público enquadrados como Classe II, III e IV, pela ANAC, considerando o número de passageiros processados.

(d) A ANAC pode enquadrar qualquer aeródromo em classe superior àquela em

que este seria classificado pelo parágrafo 153.7(b), quando previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência de pousos ou do risco à segurança operacional.

(e) A ANAC pode estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, em adição ao estabelecido no Apêndice A, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, frequência de pousos, do risco à segurança operacional, de suas atividades de fiscalização ou do recebimento por parte desta Agência, de denúncia, de ações civis públicas, relatos de setores da aviação civil, dentre outros.

(f) O operador de aeródromo que operar transporte aéreo mais exigente ou der uso diferente ao que está classificado estará sujeito a medidas sancionatórias e cautelatórias cabíveis."

5.5. Isto posto, das definições propostas, destaca-se a questão da classificação por tipo de uso, em especial o caso previsto no parágrafo 153.7(b)(1)(i) (uso privativo):

aeródromo de **uso privativo** aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício, por sua conta e risco, sendo expressamente proibido receber operações com comercialização de assentos individuais ao público.

Onde:

- **Próprio benefício** significa para uso exclusivo de seu proprietário, sem abertura ao tráfego aéreo ou prestação de serviços aéreos para terceiros.
- **Conta e risco** significa por total responsabilidade e incumbência do proprietário, o qual conhece o risco do seu aeródromo, assumindo-o. Não há assimetria de informação.
- **Proibido receber operações com venda de assentos individuais ao público** significa premissa básica e que remete à questão de movimentação de passageiros, e partir do qual passa a ter assimetria de informação e a necessidade de proteção do hipossuficiente.

5.6. Nesse novo contexto de classificação dos aeródromos civis brasileiros, para fins de definição de aplicabilidade dos requisitos normativos da SIA, que ocorrerá por tipo de uso e não mais por propriedade, serão apresentados alguns exemplos práticos para melhor entendimento do novo conceito de "aeródromo de uso privativo":

- **em benefício próprio** - utilização por si ou por terceiros (seus familiares, seus funcionários, dentre outros) para interesse exclusivamente próprio, ainda que ocorra contratação de serviço aéreo especializado (SAE), bem como utilização do aeródromo como meio para viabilizar sua atividade empresarial ou a função social que o proprietário do aeródromo desempenha para diferenciá-lo em relação ao mercado, promover maior competitividade ou gerar um tipo de facilidade. Seguem abaixo alguns exemplos:
 - fazendeiro que possui aeródromo para realização de serviços de pulverização de pesticidas, para uso exclusivo próprio, por meio de serviço aéreo especializado contratado;
 - pessoa que possui aeródromo para uso exclusivo do seu acesso às dependências de sua propriedade;
 - órgão público que necessita acessar localidades remotas e possui aeródromo para uso exclusivo de acesso por sua equipe para cumprimento de suas funções;
 - órgão público ou concessionária de serviço público que possui instalações em localidades remotas e precisa de aeródromo para acessar essas localidades exclusivamente por seus funcionários e terceirizados;
 - sociedade empresária localizada em local de difícil acesso que precisa de aeródromo para acessar essas localidades exclusivamente por seus funcionários e terceirizados ou para facilitar o transporte logístico de seus produtos;
 - condomínio de alto padrão que possui aeródromo para uso exclusivo de seus moradores;
 - aeroclubes que utilizam o aeródromo exclusivamente para desenvolvimento de suas próprias operações;
 - sociedade empresária que possui aeródromo como uma facilidade exclusiva para seus clientes e funcionários;
 - escola de aviação que possui um aeródromo exclusivamente para dar aulas, sendo o uso por seus alunos somente realizado durante a atividade de instrução e sem permitir uso por terceiros que não sejam seus alunos;
 - sociedade empresária que possui um aeródromo para realização de atividade aerodesportiva, voo panorâmico ou lançamento de paraquedistas e usa o aeródromo exclusivamente para viabilizar sua atividade principal;
 - sociedade empresária que possui aeródromo para servir de base exclusivamente para a sua atividade principal relacionada à aviação agrícola.

5.7. Importante destacar ainda que, conforme parágrafo 153.7(d) do RBAC nº 153, os aeródromos poderão ter exigência do cumprimento de requisitos de outras classes caso tal medida se justifique em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência de pousos ou do risco à segurança operacional

5.8. Quanto ao aeródromo de uso público, este caracteriza-se por estar apto a receber e processar qualquer tipo de serviço aéreo, conforme abaixo:

aeródromo de **uso público** aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador está apto a processar serviço aéreo.

5.9. Sendo que o rol de serviços aéreos estão definidos no anexo da Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022 (acessível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2022/resolucao->

5.10. Portanto, um aeródromo de uso público tem a mais ampla possibilidade de uso, desde que cumpridos os requisitos exigidos para a respectiva classe.

5.11. Por fim, quanto ao processo de alteração da classificação dos aeródromos de propriedade pública, importante destacar que a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) seja consultada quando o operador do aeródromo quiser limitar as operações do aeródromo público, classificando-o como de uso privativo, uma vez ser possível conflito com interesse público associado ao sistema de aviação civil e aos termos da outorga proferida.

6. DO CONCEITO DE OPERADOR DE AERÓDROMO

6.1. A discussão quanto ao conceito de operador de aeródromo surge na fase posterior à consulta pública da revisão normativa em curso do RBAC nº 153, processo SEI nº 00058.042039/2020-91, quando foi identificada que a definição presente na Emenda vigente do RBAC nº 153, em seu item 153.1(a), vincula-se ao ato de outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária.

6.2. Porém, a pretensa Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 vem alterar a aplicabilidade do Regulamento, expandindo a todo e qualquer aeródromo, independentemente de sua propriedade ser pública ou privada e de seu uso ser privativo ou público. Face a este novo cenário, o conceito existente na vigente Emenda nº 06 do Regulamento colocaria à margem os aeródromos de propriedade privada que não estejam sob o véu do mecanismo de outorga da autorização.

6.3. Contudo, é possível observar que o termo “operador de aeródromo ou “operador aeroportuário” é trazido nos mais diversos normativos da ANAC e que não existe uma definição uníssona a todos eles, sendo o termo interpretado à luz do contexto ao qual está inserido.

6.4. Para ter uma real noção de tal panorama, foram analisados os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) e as Resoluções expedidas pela ANAC entre 18 de abril de 2006 e 22 de novembro de 2022 que trazem conteúdo normativo, tenham caráter geral e estejam disponíveis para consulta na página “Legislação” no sítio eletrônico da Agência. A tabela a seguir apresenta o rol de achados. Impende ressaltar, contudo, que este rol é exemplificativo e serve para trazer uma amostra significativa e suficiente ao estudo elaborado, devendo, a depender da alternativa escolhida, ser feito um levantamento pormenorizado junto às áreas normativas da Agência para alcançar o universo real.

Normativo	Amostra de conteúdo
RBAC nº 90 - Requisitos para operações especiais de aviação pública	90.287. (g) Nos casos de ocorrências com artigos perigosos, compete à UAP: (1) informar o operador aeroportuário do aeródromo sobre a presença de artigos perigosos e suas classes ou divisões de risco, para que serviços de emergência em solo estejam preparados quanto aos riscos associados ao artigo perigoso transportado em uma eventual ocorrência aeronáutica (incidente, acidente, etc.);
RBAC nº 91 - Requisitos gerais de operação para aeronaves civis	91.102(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo brasileiro se o aeródromo for cadastrado e o operador determinar que esse aeródromo é adequado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta.
RBAC-E nº 94 - Requisitos gerais para aeronaves não tripuladas de uso civil.	E94.111 (a) A operação de aeronaves não tripuladas em aeródromos deve ser autorizada pelo respectivo operador aeroportuário , podendo a ANAC estabelecer restrições ou condições específicas para tal operação.
RBAC nº 107 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador de Aeródromo	107.1 (a) Este regulamento se aplica ao operador de aeródromo civil público, compartilhado ou não, cujas responsabilidades relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC) estão previstas no artigo 8º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), aprovado pelo Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, com vistas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações aeroportuárias, de forma a proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita.
RBAC nº 108 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador Aéreo	108.27 (a) O operador aéreo, em coordenação com o operador de aeródromo , deve garantir que os passageiros em trânsito ou em conexão e suas respectivas bagagens de mão não entrem em contato com pessoas não inspecionadas para o voo, realizando a supervisão das áreas de circulação e dos corredores de chegada e de partida.
RBAC nº 110 - Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC	(b) São cursos AVSEC, de Formação ou Atualização: (...) (9) AVSEC para Operador de Aeródromo .
RBAC nº 120 - Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias	120.1 (a) Este Regulamento se aplica a qualquer pessoa que desempenhe Atividade de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSO), que se enquadre como:(...) (3) operadores de aeródromos classificados

psicoativas na aviação civil	como Classe III ou IV segundo o RBAC nº 153.
RBAC nº 121 - Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg	121.613 (a) O detentor de certificado deve, ao despachar ou liberar um avião para realizar um voo IFR (incluindo ações de redespacho em voo), garantir que: (1) as condições meteorológicas do aeródromo de decolagem, no horário de utilização, estão iguais ou acima dos mínimos operacionais para decolagem do aeródromo estabelecidos pelo operador ;
RBAC nº 137 - Certificação e requisitos operacionais: operações aeroagrícolas	137.303 (a) O operador do aeródromo deve garantir a segurança operacional da infraestrutura aeroportuária disponível para as atividades ali desenvolvidas.
RBAC nº 139 - Certificação Operacional de Aeroportos	139.1 Aplicabilidade (a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil que seja destinado às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares.
RBAC nº 142 - Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil	142.125 (c) Quando o detentor de certificado de CTAC operar em aeródromo cadastrado na ANAC, deve compatibilizar seu PRE com o PLEM desenvolvido pelo operador do aeródromo , conforme o parágrafo 142.113(a)(1)(vii) deste Regulamento.
RBAC nº 153 - Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência	153.1(a)(45) Operador de aeródromo ou operador aeroportuário significa a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária.
RBAC nº 154 - Projeto de Aeródromos	154.5 (c) Todo operador de aeródromo pode solicitar à ANAC isenção de requisito deste Regulamento, nos moldes do RBAC nº 11, denominado "Regras gerais para petição de emissão, alteração, revogação ou isenção de cumprimento de regra" ou norma que o substitua ou atualize, por meio da apresentação de Estudo Aeronáutico que demonstre que as operações podem ser mantidas em um nível aceitável de segurança operacional.
RBAC nº 161 - Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR	161.1 (h) Operador de aeródromo : pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária.
Resolução nº 68/2022 - Regulamenta a coordenação de aeroportos e dispõe sobre as regras de alocação e monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária	Art. 4º A atividade de coordenação de aeroportos tem como objetivo minimizar os efeitos da escassez de infraestrutura aeroportuária, visando à promoção do uso eficiente da capacidade aeroportuária declarada, devendo observar as seguintes diretrizes: (...) § 2º O operador do aeroporto é o responsável pela atividade descrita no caput em aeroportos facilitados.
Resolução nº 653/2021 - Dispõe sobre as Taxas de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC e do Processo Administrativo Fiscal	Anexo - Quadros de critérios de enquadramento de cada fator de complexidade das taxas de fiscalização da aviação civil - TFAC Cód. 16 Emissão do certificado do operador aeroportuário
Resolução nº 461/2018 - Dispõe sobre os procedimentos de embarque e desembarque de passageiros armados, despacho de armas de fogo e de munição e transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis	Art. 12. A realização do desmuniamento das armas de fogo é de responsabilidade do passageiro e deve ocorrer previamente à chegada ao aeródromo ou no aeródromo, em local disponibilizado pelo operador de aeródromo , observando orientações da PF e do fabricante da arma e os seguintes procedimentos de segurança:
Resolução nº 302/2014 - Estabelece critérios e procedimentos para a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias	Art. 3º O operador do aeródromo , observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, deverá disponibilizar às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço de transporte aéreo público regular, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, sob livre negociação, o acesso às áreas necessárias para a execução das atividades de: (...)

Resolução nº 280/2013 - Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências.	Art. 2º Esta Resolução aplica-se aos passageiros, operadores aeroportuários , operadores aéreos e seus prepostos, nos serviços de transporte aéreo público de passageiros doméstico ou internacional, regular ou não regular, exceto serviços de táxi aéreo.
Resolução nº 279/2013 - Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cívicos (SESCINC).	13.7.3.2 Desde que atendido ao item 2.8.1 do Apêndice deste Anexo, o curso de especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI pode ser ministrado pelo operador do aeródromo .
Resolução nº 181/2011 - Estabelece regras para designação dos aeroportos internacionais brasileiros	Art. 2º A designação de aeroporto como internacional é realizada pela ANAC, mediante requerimento do operador do aeroporto .
Resolução nº 178/2010 - Estabelece os procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevoos e solicitação de permanência no território brasileiro por aeronave civil estrangeira realizando transporte aéreo não remunerado e por empresa de táxi aéreo estrangeira	Art. 3º A comunicação de chegada de aeronave estrangeira às autoridades de fiscalização federal é de responsabilidade do Operador de Aeródromo , que deve providenciá-la com antecedência mínima de 2 (duas) horas em relação à hora prevista para o pouso.
Resolução nº 167/2010 - Estabelece diretrizes para o gerenciamento de risco à Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) pela ANAC	Art. 5º Os níveis de ameaça à AVSEC devem ser estabelecidos pela Polícia Federal em interface com a ANAC, operadores de aeródromos e órgãos integrantes do Sistema Brasileiro de Inteligência.
Resolução nº 158/2010 - Dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC	Art. 17-A. O operador de aeródromo que realizar construção, obra ou alteração física sem autorização prévia da autoridade de aviação civil nos casos em que esta Resolução impõe essa exigência incorrerá nas infrações previstas no Anexo - Tabela de Infrações.
Resolução nº 153/2010 - Dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários	Art. 1º Instituir, como requisito obrigatório para aeródromos que recebam voos de empresas aéreas prestando serviço de transporte aéreo regular de passageiros ou carga, a aprovação de Plano Diretor Aeroportuário - PDIR pela ANAC. § 1º Caso ainda não possua PDIR aprovado pela ANAC, o operador de aeródromo deverá submeter o PDIR à aprovação da ANAC nos seguintes prazos:

6.5. Quanto ao "RBAC nº 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", conclui-se por não possuir definição de "operador de aeródromo" ou termo congênere.

6.6. Por outro lado, como evidenciado na tabela acima, observa-se a existência do conceito de operador de aeródromo em dois regramentos, quais sejam, o RBAC nº 153 e o RBAC nº 161, conforme trechos a seguir reproduzidos, os quais trazem mesmo conteúdo redacional, vinculado à outorga da exploração da infraestrutura aeroportuária:

RBAC 153 (Emenda 06) - 153.1(a)

(45) Operador de aeródromo ou operador aeroportuário significa a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária.

RBAC 161 - 161.1

"(h) Operador de aeródromo: pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária."

6.7. Além do aspecto puramente normativo, vital avaliar as consequências no mundo real de um conceito de operador de aeródromo que não esteja suficientemente delineado e que não deixe dúvidas quanto a quem se destina.

6.8. Diante disso, a título exemplificativo, são trazidos alguns casos concretos

que demonstram a necessidade de melhoria do conceito atualmente posto:

6.8.1. Aeroporto Isaac Moura Rocha, em Guanambi/BA (SNGI) - processo 00058.050180/2021-48

6.8.1.1. Trata-se de processo em que a “Infraceia Controle do Espaço Aéreo Aeroportos e Capacitação LTDA” solicita a aprovação de Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) referente ao Aeroporto em questão, identificando-se como operador de aeródromo de SNGI. Porém, não foi identificado o ato que lhe concede a outorga da exploração da infraestrutura aeroportuária. Diante disso, a fim de garantir o contraditório e ampla defesa, foi encaminhado o Ofício nº 247/2022/GTCA-SIA/GSAC/SIA-ANAC (SEI! 7939550), cujo teor encontra-se transcrito a seguir, solicitando-lhe comprovação da competência porventura outorgada.

1. Ao tempo em que comunicamos o parecer favorável desta Unidade quanto à aprovação do PSA de SNGI, informamos que a respectiva Portaria será publicada em nome do atual operador da infraestrutura, conforme instrumentos de delegação e subdelegação existentes.

2. Isso considerado, solicita-se que seja encaminhado documento de comprovação de subdelegação do Aeródromo SNGI à Infraceia Controle do Espaço Aéreo Aeroportos e Capacitação LTDA, CNPJ nº 17.469.843/0001-34, **dentro do prazo de 10 dias corridos** do recebimento deste Ofício. Em caso de não resposta, a Portaria será publicada em nome do Município de Guanambi-BA, sem prejuízo de eventual retificação posterior mediante apresentação do instrumento de outorga pertinente.

6.8.1.2. Por fim, dentro do prazo definido, a empresa Infraceia apresentou documentos que alegavam comprovar sua qualificação como operador de aeródromo. Porém, em análise pela área técnica, observou-se tratar-se de contrato de prestação de serviço e não de outorga do serviço público. Vide posicionamento exarado no Despacho GTCA-SIA 7953699:

(...)

2. Entende-se que a empresa INFRACEIA CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO AEROPORTOS E CAPACITAÇÃO LTDA não poderia figurar como operador para fins de concessão da certificação AVSEC. Com efeito, a subdelegação da exploração do aeródromo foi feita por meio de Tomada de Preço, sendo que a legislação federal impõe a necessidade de observância de instrumentos específicos para essa finalidade. Nesse sentido, a cláusula 4.3 do Convênio Nº 41/2019 (SEI nº 3939134), firmado entre Ministério da Infraestrutura e o Município de Guanambi dispõe:

4.3. A exploração indireta é configurada quando o DELEGATÁRIO opta por repassar integralmente a terceiros as obrigações próprias de que trata o presente instrumento, podendo utilizar, para tanto, os instrumentos de outorga previstos na legislação federal em vigor.

3. A legislação federal, por sua vez, a saber, Lei nº 8.987/1995, estabelece que a concessão de serviço público (como é o caso) somente poderá ser feita mediante concorrência ou diálogo competitivo.

4. Sabendo-se, portanto, que a Tomada de Preços não é instrumento válido para fins de configuração da exploração indireta da infraestrutura aeroportuária, conclui-se, salvo melhor juízo, que **a empresa INFRACEIA CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO AEROPORTOS E CAPACITAÇÃO LTDA não poderá figurar como operadora aeroportuária para fins de concessão de certificação AVSEC. Dessa forma, encaminha-se nova proposta de ato com aprovação do PSA em nome do Município de Guanambi.** (grifo nosso)

6.8.2. Aeroporto do Município de Lábrea/AM (SWLB) - processo 00058.002530/2022-41

6.8.2.1. Trata-se de processo de lavratura de auto de infração em desfavor do Estado do Amazonas por supostamente não implantar barreiras de segurança que sejam capazes de dissuadir e dificultar o acesso não autorizado de pessoas às áreas delimitadas pelo perímetro operacional (lado ar) e suas subáreas, áreas controladas e áreas restritas de segurança.

6.8.2.2. Ocorre que em análise de primeira instância constatou-se que o Estado do Amazonas não era o responsável pela gestão do aeródromo quando do início das ações fiscalizatórias - 25 de fevereiro de 2021.

6.8.2.3. Cabe destacar o posicionamento da Procuradoria Federal junto à ANAC acerca da responsabilidade por infrações, exposta no Parecer nº 84/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI! 1780283), concluindo pela responsabilização do efetivo responsável pela prática da conduta infracional:

Desse modo, entende-se como melhor conduta, inclusive tendo em conta o acórdão do STJ sobre a intranscendência das sanções em âmbito administrativo, que a responsabilidade seja imputada em desfavor do efetivo administrador do aeródromo.

(...)

O raciocínio, segundo os referidos julgados dos tribunais superiores, será o mesmo, ou seja, a autuação deverá recair naquele responsável pela prática da conduta irregular, seja outro ente, seja entidade de direito público ou privado. (original não grifado)

6.8.2.4. De outro giro, o Estado do Amazonas teve seu direito de defesa cerceado, visto que a citação se deu ao responsável AVSEC do Aeroporto do Município de Lábrea/AM (SWLB).

6.8.2.5. Como consequência de todo o exposto, o auto de infração lavrado foi arquivado em decisão em primeira instância por ilegitimidade da parte.

6.8.3. Aeroporto de Araguaína/TO (SWG N) - processo 00766.000639/2022-57

6.8.3.1. Com relação aos casos apresentados em que não há uma clareza em relação ao operador aeroportuário, vários envolvem a tentativa de ser parte ilegítima para arcar com algum auto de infração ou para a cobrança de TFAC.

6.8.3.2. Em relação ao Aeroporto de Araguaína/TO (SWG N), foram cobrados da ESAERO Airports, que se autodeclarava operadora do aeródromo, as TFAC referentes a três inspeções realizadas na infraestrutura entre 2017 e 2019.

6.8.3.3. Como não houve o pagamento, foi proposto uma ação de execução fiscal cobrando o débito em aberto. Em sua contestação, argumentou “a sua ilegitimidade passiva para responder pelo débito, uma vez que o Delegatário do Aeroporto de Araguaína é o Município de Araguaína, conforme Convênio nº 49/2014”. Argumenta, ainda, que a empresa é apenas prestadora de serviço para o Município de Araguaína, auxiliando a gestão aeroportuária na forma das cláusulas do

contrato firmado, não podendo responder por atos relacionados a fiscalização da ANAC, tendo em vista que sua relação é unicamente contratual.

6.8.3.4. Cabe destacar que a ESAERO foi quem participou da reunião inicial das inspeções, todas as comunicações com o aeródromo foram realizadas por intermédio da empresa, pedido de informações, retorno do PAC ou qualquer outra interlocução ocorreu por meio dessa companhia, inclusive a comunicação de que seria efetuada a cobrança da TFAC. Além disso, ela se declarou operadora de SWGN no processo de qualificação de responsáveis por aeródromo público.

6.8.3.5. Para reforçar a sua alegação de que não era a operadora do aeródromo, a ESAERO informou que em processo de certificação do aeroporto, a ANAC cita o Município de Araguaína como operador.

6.9. Dos casos acima relatados, observa-se a importância de se estabelecer, de forma clara e inequívoca, quem é o responsável no tempo pela operação do aeródromo e que, portanto, está apto a responder, por exemplo, por cobrança de taxas, medidas acautelatórias e sancionatórias, evitando assim, atraso processual com realização de reanálises e solicitação de material probatória, bem como judicialização pautada na ilegitimidade da parte.

6.10. Dos exemplos acima trazidos, é possível verificar que um melhor delineamento do conceito de operador de aeródromo possibilitaria um desenrolar mais adequado aos casos exarados.

6.11. Do exposto, é possível concluir que:

a) O termo é utilizado nos mais diversos normativos, oriundos ou não desta Superintendência;

b) Em todos os normativos analisados o termo “operador de aeródromo” ou seus similares possuem caráter geral, expressando aquele que tem todos os poderes e responsabilidades para atuar administrativamente e operacionalmente nas suas atividades ordinárias e que dispõe de todos os meios (financeiros, legais, tecnológicos e humanos) para cumprir com os requisitos normativos a ele exigidos pela ANAC;

c) Os dois regramentos que trazem um conceito de operador de aeródromo o vinculam à outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária, limitando-se, assim, aos aeródromos públicos segundo entendimento do quanto definido no artigo 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA - Lei nº 7.565/1986);

d) Conceito existente não se adequa ao novo parâmetro de aplicabilidade dos regulamentos expedidos pela SIA, os quais passarão a considerar o tipo de uso dado ao aeródromo, se de uso privativo ou de uso público, seguindo, assim, direcionamento dado pela própria Diretoria, por meio de VOTO DIR-RC 6971427, quanto à harmonização regulatória;

e) Necessidade de uma melhor definição dos contornos de quem a ANAC entende que é o operador de aeródromo e sobre quem recaem todas as responsabilidades por cumprir os normativos emitidos pela Agência, bem como para quem serão dirigidas medidas acautelatórias e sancionatórias.

6.12. Do levantamento esposto acima, é possível concluir presentes os seguintes problemas a serem solucionados:

- Termo utilizado nos mais diversos normativos da ANAC sem que haja um conceito único;
- Inadequação do conceito de “operador de aeródromo” existente em alguns regulamentos vigentes ao novo paradigma de aplicabilidade que passa a ser utilizado pela SIA aos aeródromos pátrios;
- Necessidade de delineamento claro quanto a quem é o “operador de aeródromo” perante a ANAC.

6.13. Como comprovado em tópico acima, o termo “operador de aeródromo”, ou similar, é utilizado nos mais diversos normativos da Agência, sejam eles de origem da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) ou não. Porém, em sua grande maioria, o termo é mencionado sem que exista um conceito associado.

6.14. Além disso, não existe uma definição pacificada, sendo o termo “operador de aeródromo” subentendido dentro do contexto em que se encontra que, ao que se depreende, alcança aquele que tem plenos poderes para administrá-lo no seu dia a dia e que dispõe de todos os meios (financeiros, legais, tecnológicos e humanos) para cumprir com os requisitos normativos a ele exigidos pela ANAC.

6.15. Assim, o primeiro problema que se pretende enfrentar é sobre a necessidade de criar ou não um conceito único para o “operador de aeródromo” e, caso se opte por definição uníssona, o *locus* adequado para tanto.

6.16. Como uma alternativa, teríamos a de trazer somente no RBAC nº 153 o conceito amoldado à sua novel aplicabilidade. Porém, tal solução se limitaria ao Regulamento em estudo, trazendo como externalidade negativa a possibilidade de criação de definições contraditórias em regulamentos distintos, às vezes não rastreáveis.

6.17. Diante disso, entende-se como solução acertada a de criar um conceito único, aplicável a todos os regramentos da Agência. Tal solução tem por consequência um aumento da segurança jurídica, pois inviabiliza conceitos contraditórios, e estabilidade regulatória, já que torna transparente o que exatamente abarca e a quem se aplica o conceito de operador de aeródromo.

6.18. Caso opte por esta alternativa (conceito único e aplicável a todos os regramentos da ANAC) é importante definir o local apropriado para que o termo possa vigorar de maneira tal que alcance todos os normativos que tragam tal expressão.

6.19. Isto posto e em face da estrutura normativa definida para a ANAC, considera-se o “RBAC nº 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida

para uso nos normativos da ANAC” como o local adequado para tanto, já que o conceito de operador de aeródromo é utilizado nos mais diversos regramentos e se tratar o RBAC nº 01 de norma de caráter geral, criado para trazer definições, tal como se depreende de seu próprio título.

6.20. Como ação decorrente da opção de manutenção do termo “operador de aeródromo” unicamente no RBAC nº 01, tem-se a necessidade de revogação dos conceitos presentes no RBAC nº 153 e no RBAC nº 161.

6.21. Outro ponto que merece destaque é a harmonização do termo. Assim, para que se alcance os benefícios almejados, é importante que se incentive o uso do único termo “operador de aeródromo” em lugar de seus similares (operador aeroportuário, operador de aeroporto, administrador aeroportuário, etc) para que o conceito único possa prevalecer e ganhar força a definição para ele delineada.

6.22. Como existem diversos regulamentos que tratam do termo, ainda que de maneira rasa, sugere-se manter a diretriz de padronização e realizar as alterações necessárias de maneira paulatina, à medida que as normas finalísticas sejam revisadas.

6.23. Pavimentada a solução para o primeiro problema identificado, qual seja, “Termo utilizado nos mais diversos normativos da ANAC sem que haja um conceito único”, passa-se a desenvolver proposta em relação aos outros dois problemas, que são:

- Inadequação do conceito de “operador de aeródromo” existente em alguns regulamentos vigentes ao novo paradigma de aplicabilidade que passa a ser utilizado pela SIA aos aeródromos pátrios;
- Necessidade de delineamento claro quanto a quem é o “operador de aeródromo” perante a ANAC.

6.24. Rememorando o que mencionado em tópico anterior, foram identificados conceitos de “operador de aeródromo” presentes no RBAC nº 153 e no RBAC nº 161. São eles:

RBAC 153 (Emenda 06) - 153.1(a)

“(45) Operador de aeródromo ou operador aeroportuário significa a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária.”

RBAC 161 - 161.1

“(h) Operador de aeródromo: pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária.”

6.25. De início, verifica-se que ambos trazem em sua essência a vinculação do operador de aeródromo à outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária, o que, por via indireta, restringe o termo para aeródromos públicos, colocando à margem da regulamentação aqueles operadores de aeródromos de propriedade privada.

6.26. Desta forma, conclui-se por existir a seguinte fragilidade no conceito de “operador de aeródromo” posto no RBAC nº 153 e RBAC nº 161: os aeródromos privados, delineados nos arts. 29, 30, §2º, e 35 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei nº 7.565/1986), estão à margem do conceito vigente.

6.27. Isto posto, torna-se premente visitar o conceito para que se torne mais amplo, aderente ao tipo de uso (privativo/público) e revestido dos poderes legais associados, os quais poderão ser direcionados, conforme o caso, diretamente ao seu proprietário, ente público da administração direta ou indireta, ente público conveniado, autorizatário ou concessionário.

6.28. É certo que a definição de “operador de aeródromo” precisa ser ampla o suficiente para alcançar:

- o novo parâmetro de aplicabilidade dos normativos da SIA, que passam a se balizar no tipo de uso público e de uso privativo;
- todos os contextos nos quais está inserido, seja em regras de origem da SIA ou não;
- uma melhor definição dos contornos de quem a ANAC entende que é o operador de aeródromo e sobre o qual recaem todas as responsabilidades por cumprir os normativos emitidos pela Agência e para quem serão dirigidas cobranças de taxas e medidas acautelatórias e sancionatórias.

6.29. Como mencionado anteriormente, observa-se que em todos os normativos analisados previamente o termo “operador de aeródromo” ou seus similares possuem caráter geral, expressando aquele que detém todos os poderes e responsabilidades para atuar administrativamente e operacionalmente nas atividades ordinárias do aeródromo e que dispõe de todos os meios (financeiros, legais, tecnológicos e humanos) para cumprir com os requisitos normativos a ele exigidos pela ANAC, o que pode ser encarado como um norteador importante ao se pensar em um conceito.

6.30. Assim, uma opção seria vincular ao proprietário, para alcançar os aeródromos privados segundo o CBA, e ao detentor do ato de outorga primária da União se aeródromo público, ou seja, o município, entes estaduais, empresa pública ou sociedade de economia mista.

6.31. Porém, tal medida não seria suficientemente eficaz. É importante considerar acima de tudo que o operador de aeródromo é aquele que, nos limites da lei, possa ser responsabilizado por qualquer ato que vá contra os ditames legais e regulamentares. Neste ponto, faz todo o sentido alcançar o responsável final revestido dos poderes a ele conferidos para desempenhar tal função, tal como preconiza as disposições legais sobre a matéria.

6.32. Neste diapasão, importante avaliar as tipificações permitidas por lei para somente então delinear a estratégia regulatória e o conceito mais adequado. Assim, congrega-se a seguir, por propriedade, tal como disposto no próprio CBA, os delineamentos permitidos por lei.

6.33. **Propriedade privada (arts. 29, 30, §2º, e 35 do CBA):**

- **Proprietário** - derivado do direito de propriedade garantido constitucionalmente;

6.33.1. O **Delegatário**, terceiro para o qual o proprietário transfere por contrato de prestação de serviço e/ou execução de obras, e, por vezes possui os direitos e deveres atinentes à utilização do aeródromo não poderá ser considerado "operador de aeródromo por restrição trazida pelo artigo 35 do CBA. Assim, somente o proprietário responde pela construção, manutenção e operação do aeródromo de propriedade privada.

6.34. **Propriedade pública (art. 36 do CBA):**

- **Proprietário** – a própria União, por meio de administração direta;
- **Convênio** – ente estadual ou municipal para o qual a União tenha delegado o direito por meio de celebração de Termo de Convênio;
- **Concessão** – outorga do direito por meio de Contrato de Concessão, o qual pode se dar por ente federal, estadual ou municipal;
- **Autorização** – ente privado para o qual a União tenha outorgado o direito por meio de Termo de Autorização;
- **Por administração indireta** – autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista da esfera federal, estadual ou municipal que detenha poderes conferidos por lei que o qualifique como "operador de aeródromo".

6.34.1. O **Terceiro contratado** – quando a delegação se dá mediante contrato de prestação de serviços não se configura a transferência do "operador de aeródromo" já que este tipo de contrato não está revestido de todas as exigências legais necessárias.

6.35. Diante deste cenário, passa-se a pinçar alguns aspectos relevantes.

6.36. Em relação ao **aeródromo de propriedade privada**, somente seu proprietário pode ser considerado operador de aeródromo, ainda que exista contrato ou procuração que delegue poderes a terceiros. Isso se dá face ao que estabelece o artigo 35 do CBA, a seguir reproduzido:

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidos as instruções, as normas e os planos da autoridade aeronáutica.

6.37. Quanto aos **convênios**, estes trazem os limites da subdelegação e, por conseguinte, direcionam as responsabilidades ao próprio conveniado ou ao terceiro quando houver delegação integral, a qual deve se dar de acordo com as disposições definidas por leis federais e dentro do limite temporal do convênio previamente celebrado. Veja a seguir trechos extraídos de uma minuta de Termo de Convênio ^[1] celebrado pela União com estados ou municípios:

1.1 Para os fins do presente Convênio, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões seguintes são assim definidas:

(...)

XIV. Operador Aeroportuário: o Delegatário ou a pessoa jurídica a quem este outorgue o direito de explorar e prestar serviços no aeródromo e que atenda aos requisitos de qualificação técnica exigidos pela legislação em vigor;

(...)

4.1. O DELEGATÁRIO exercerá a exploração do aeródromo de forma direta, indireta ou mista.

4.2. A exploração direta é configurada quando o DELEGATÁRIO assume integralmente a exploração do aeródromo, arcando com todas as despesas relativas à sua ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica.

4.3. A exploração indireta é configurada quando o DELEGATÁRIO opta por repassar integralmente a terceiros as obrigações próprias de que trata o presente instrumento, podendo utilizar, para tanto, os instrumentos de outorga previstos na legislação federal em vigor.

4.4. A exploração mista é configurada quando o DELEGATÁRIO opta por repassar parcialmente a terceiros as obrigações próprias de que trata o presente instrumento, podendo utilizar, para tanto, os instrumentos de outorga previstos na legislação federal em vigor, de modo que o DELEGATÁRIO permaneça como responsável direto pela gestão de algumas atividades do aeródromo.

4.5. Caso o DELEGATÁRIO pretenda adotar as modalidades de exploração indireta ou mista, deverá observar o disposto no item XXVII da subcláusula 6.1, além de promover a correspondente licitação na forma da legislação federal em vigor, observadas as normas gerais de licitação previstas na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

4.6. A utilização de eventual legislação estadual ou municipal fica assegurada, desde que não contrarie a legislação federal.

4.7. O prazo do instrumento de outorga eventualmente firmado entre o DELEGATÁRIO e seu OUTORGADO não poderá ultrapassar o termo final da vigência do presente Convênio.

6.38. Com isso, a título exemplificativo, caso a União firme convênio de delegação com um município e este, por sua vez, um contrato de concessão subsequente, o operador de aeródromo a ser considerado seria a Concessionária, já que revestido de todos os poderes a ele inerentes de lei e do próprio instrumento contratual.

6.39. O mesmo não se pode dizer quanto a pessoas físicas ou jurídicas contratadas mediante contrato de prestação de serviço e/ou execução de obra. Conforme se verifica em trecho transcrito acima, o próprio Termo de Convênio enquadra em seu parágrafo 4.4 este tipo de situação como delegação mista, a qual mantém com o delegatário (estado ou município que celebrou o convênio com a União) a condição de operador de aeródromo. Adicionalmente, é importante destacar que contratos de prestação de serviço e/ou execução de obra não são atos de delegação e, portanto, não são instrumentos aptos para descentralizar um serviço público.

6.40. No que tange à **concessão** aeroportuária, toma-se emprestado alguns entendimentos firmados no bojo do processo administrativo que tratou da 6ª rodada de concessão federal de aeroportos. Nele se verifica distinção entre o ato de delegação e contrato firmado entre Concessionária e terceiro, o qual, neste contexto, é denominado "assistente técnico".

Nota Técnica nº 24/2020/SRA (SEI! 4483275)

22. Em tempo, vale dizer: **entende-se por assistência técnica a oferta de assessoria ou suporte intelectual, tecnológico e material que possibilitem a efetiva realização de um processo, serviço ou atividade para fins de execução do contrato de concessão**^[4]. (...)

23. No ponto, impende reiterar que não se quer, por hipótese alguma, admitir que um terceiro realize o objeto do contrato de concessão. Propositadamente, como observado pela i. Procuradoria, a proposta em tela distingue-se da prática de outros setores de infraestrutura, pois buscou com cuidado esclarecer, no rol de atividades consignadas no item 4.44.3.4, que a assistência a ser prestada não substitui a atuação Concessionária, a qual segue única e exclusivamente responsabilizada perante o Poder Concedente, tanto pelo cumprimento do contrato de concessão quanto pelo cumprimento dos demais normativos aplicáveis a operador aeroportuário de aeródromo civil público. Quer-se dizer, **a Concessionária seguirá sendo, em qualquer caso e para todos os fins, a operadora dos aeroportos integrantes do bloco, tão somente valendo-se do suporte intelectual, tecnológico e material de outrem.** Nessa linha, está também o item 3.1.1 da minuta de contrato veiculada. (grifos nossos)

6.41. Por sua vez, o instrumento editalício define um escopo exemplificativo do rol de atividades que podem ser realizadas pelo terceiro contratado, no caso o assistente técnico, os quais em muito se assemelham com as atividades cotidianas de um aeródromo e que são objeto de regulação pela SIA. Vejamos:

4.42.3.4. A contratação de que trata o item 4.42.3 deverá ser formalizada pela Concessionária e pela pessoa jurídica indicada até a assinatura do Contrato de Concessão e deverá prever, no mínimo:

4.42.3.4.1. a prestação de assistência técnica, considerando as melhores práticas do setor, necessária ao cumprimento da regulação vigente, em especial, mas não exclusivamente, às atividades de:

- i. projeto de infraestrutura aeroportuária;
- ii. gerenciamento da segurança operacional em aeroportos;
- iii. operação e manutenção aeroportuária;
- iv. resposta à emergência;
- v. gerenciamento do risco da fauna;
- vi. segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC);
- vii. elaboração, desenvolvimento e implantação de programas e planos aplicáveis às operações e infraestrutura aeroportuária;
- viii. adequada prestação do serviço aos usuários;
- ix. consulta aos usuários; e
- x. transferência operacional.

4.42.3.4.2. declaração de que a Concessionária não poderá se eximir do cumprimento, total ou parcial, das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, ou justificar qualquer atraso ou irregularidade na execução de seu objeto, em razão do contrato de que trata o presente item;

4.42.3.4.3. que **a Concessionária responde com exclusividade perante a ANAC pelo cumprimento do Contrato de Concessão e dos normativos aplicáveis a operador aeroportuário de aeródromo civil público, a despeito de eventuais avenças estabelecidas entre contratante e contratado para direito de regresso;**

4.42.3.4.4. que durante toda vigência do Contrato de Concessão, a rescisão do contrato de assistência técnica dependerá de prévia e expressa anuência da ANAC, observadas as disposições do Contrato de Concessão sobre o assunto.

6.42. Assim, é possível inferir que em relação à outorga por meio de concessão, também os contornos estão claros, levando a denominação de "operador de aeródromo" a ser conferida única e exclusivamente à Concessionária.

6.43. Em continuidade, analisando a outorga por meio de **autorização**, extrai-se, exemplificativamente, trecho de "Termo de Autorização para Exploração do Aeródromo Civil Público denominado Heliponto Maroum (SJDO)":

4.1. São deveres do Autorizatório durante toda a vigência do presente Termo:

4.1.1. atender às exigências, recomendações ou observações feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso;

4.1.2. manter, durante a execução do Termo de Autorização todas as condições exigidas na Resolução nº 330, de 1º de julho de 2014;

(...)

4.1.11. comunicar previamente à ANAC a alteração da titularidade do direito real que possua sobre os imóveis que constituirão o sítio aeroportuário, incluídos faixas de domínio, edificações e terrenos relacionados à exploração do aeródromo, ensejando cassação da autorização outorgada a alteração que implique a perda do uso e gozo dos referidos imóveis;

4.1.12. responder perante a ANAC e terceiros, nos termos admitidos na legislação aplicável.

6.44. Já no caso de delegação à **administração indireta**, conforme consigna o Decreto-Lei nº 200/1967, suas entidades possuem personalidade jurídica própria e são criadas por Lei, a qual, no caso de aeródromos, lhe designa a condição de "operador de aeródromo" e delimita seus direitos e deveres.

6.45. Diante de todo o exposto, resta claro que um terceiro contratado mediante contrato de prestação de serviços e/ou execução de obra, tampouco aquele denominado "assistente técnico" em contratos de concessão federal, podem ser considerados "operador de aeródromo", seja este contrato associado a aeródromo de propriedade pública quanto privada, já que este tipo de contrato não está revestido de todas as exigências legais necessárias.

6.46. Trazida toda essa contextualização, em que se efetua um levantamento dos limites legais existentes e os conceitos vigentes de operador de aeródromo, parte-se para a busca pela solução mais adequada aos problemas levantados.

6.47. Entende-se superada a discussão primária, definindo-se como melhor solução a internalização no RBAC nº 01 de definição de "operador de aeródromo" associada àquele que seja responsável final, nos limites estabelecidos em lei, pelos direitos e responsabilidades atinentes ao aeródromo.

6.48. Adicionalmente, ainda que a aplicabilidade dos regulamentos da SIA passem a ter como paradigma o tipo de uso (privativo/público), optou-se por manter o conceito atrelado à propriedade, facilitando seu entendimento posto diretamente atrelados aos dispositivos legais e instrumentos que comprovem os direitos e deveres consignados a cada situação. Porém, um conceito de "operador de aeródromo" pautado na propriedade convive em perfeita harmonia com a aplicabilidade baseada no tipo de uso.

6.49. Diante do exposto, propõe-se a definição a seguir apresentada, que congrega os contornos e principais aspectos acima mencionados.

RBAC nº 01:
"01.1

Operador de aeródromo significa, no caso de aeródromo público, a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a delegação da exploração da infraestrutura aeroportuária, respondendo integralmente pelas ações necessárias para o cumprimento dos requisitos normativos exigidos pela ANAC e pela segurança no aeródromo, ou, no caso de aeródromo privado, seu proprietário." (NR)

6.50. Em complementação à implementação do conceito de "operador de aeródromo" por meio do RBAC nº 01, com o intuito de ter bem definidos ao regulado e ao regulador quem seria o operador de aeródromo no caso concreto e o momento em que este operador é definido, outros ajustes precisarão ser feitos em normativos, processos e meios de comunicação. Para tanto, propõe-se:

- Revogar o conceito de operador de aeródromo presente em parágrafo 161.1(h) do RBAC nº 161;
- Trazer na norma que substituirá a atual Resolução nº 158/2010, que trata do cadastro da infraestrutura aeroportuária, parte reservada à constituição do operador de aeródromo. Entende-se ser a norma adequada, pois para existir e ser aberto ao tráfego, qualquer aeródromo deve ser previamente cadastrado e, por conseguinte, neste momento deve ser estabelecido quem por ele responderá e sobre tal base manter atualizadas as informações;
- Ajustar Manuais de Procedimentos (MPR) para definir o rito, a maneira de análise e/ou o local de consulta de quem figura, na linha de tempo definida, como operador em determinado aeródromo;
- Publicar no sítio eletrônico da ANAC e nos portais de serviço relacionados, trazendo exemplos sempre que possível, quem seria o operador de aeródromo em cada caso, conforme a seguir delineado:
 - **Para aeródromo de propriedade privada:** pessoa física ou jurídica que detenha sua propriedade, deixando claro que não é possível definir como operador o terceiro a quem tenha o proprietário delegado no todo ou em parte a administração/operação do aeródromo;
 - **Para aeródromo de propriedade pública:**
 - **Seu proprietário** - União quando por execução pela administração direta;
 - **Ente conveniado** - Governo Estadual ou Prefeitura Municipal, ainda que se opere via secretaria ou ministério. Para tanto, deve ser observado quem consta no Termo de Convênio celebrado junto ao Governo Federal;
 - **No caso de administração indireta** - empresa pública ou autarquia pertencente ao ente federal, estadual ou municipal para quem, por lei, tenha sido delegada a atribuição de "operador de aeródromo";
 - **No caso de autorização** - o próprio autorizatário, cujo direito foi concedido pela União (aprovação de Plano de Outorga Específico aprovado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil) e ANAC (expedição do Termo de Autorização);
 - **No caso de concessão** - a sociedade de propósito específico (SPE) denominada "Concessionária" cuja outorga tenha sido conferida por ente federal, estadual ou municipal, não sendo permitida a indicação como "operador de aeródromo" de assistente técnico ou prestador de serviço e/ou de execução de obra.

6.51. Por fim, essencial ressaltar, que a construção normativa acima esposada não engessa o andamento de processos movidos pelo operador de aeródromo junto à ANAC, uma vez que o terceiro contratado poderá atuar como seu representante legal. Porém, cobrança de taxas, emissão de certificados e lavratura de autos de infração, por exemplo, deverão ser expedidos em nome do operador de aeródromo devidamente designado junto à ANAC e nos moldes estabelecidos na proposta de revisão da resolução nº 158/2010, no bojo do presente processo.

6.52. Para dar publicidade e trazer orientações referentes a estes contornos, sugere-se atualizar a página temática "Cadastro de Aeródromos" (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/cadastro-de-aerodromos>) e as páginas de serviços correspondentes no "Portal de Serviços do Governo Federal.

6.53. Adicionalmente, cabe ressaltar que a proposta delineada acima tem como agentes afetados o próprio operador de aeródromo e terceiros contratados, a ANAC e, de maneira indireta, o Comando da Aeronáutica, uma vez que as normas emitidas por este órgão tem interface com as normas editadas pela Agência.

6.54. Contudo, não se verifica custo efetivo ao regulado, uma vez que os contornos adotados no conceito se balizam nas disposições legais e contratuais já existentes.

6.55. Quanto ao ente regulador (ANAC), o impacto é processual, visto ser necessário fazer ajustes em seus processos, impacto este que será acomodado paulatinamente ao unificar o entendimento quanto a quem é o operador de aeródromo. Ademais, este impacto se confunde com aquele advindo da mudança de paradigma de aplicabilidade para o tipo de uso que está sendo implementado paralelamente a esta proposta de conceito de operador de aeródromo.

6.56. O que se faz, de fato, é definir de maneira mais clara o conceito de operador e seus contornos, expandindo sua aplicabilidade ao aeródromo de propriedade privada, em perfeita adequação à mudança de paradigma a ser adotada nesta Superintendência, a qual passará a ser aplicável a todos os aeródromos civis brasileiros, sejam eles de uso privativo ou de uso público.

6.57. Cumpre destacar, ainda, que o conceito de "operador de aeródromo" acima construído, bem como seus contornos, foram discutidos junto à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) desta ANAC e Diretoria de Outorgas e Patrimônio da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), tal como evidenciado em "Memória de Reunião SIA e SAC - operador de aeródromo" (SEI 8177195) juntada aos autos, os quais demonstraram estar de acordo com a proposta.

[1] As minutas de Termos de Convênio a serem celebrados pela União junto a estados e municípios encontram-se disponíveis no seguinte endereço eletrônico:

7. PROBLEMAS IDENTIFICADOS

7.1. Problema 1: ajuste em normas da SIA em relação à sua aplicabilidade e alinhamento à Resolução nº 659/2022

7.1.1. Trata da necessidade de harmonização da aplicabilidade das normas de competência da SIA trazendo para todas aquelas que se identificar cabível o tipo de uso (uso público ou uso privativo) dos aeródromos como parâmetro basilar, conforme diretriz da Diretoria da Agência (vide VOTO DIR-RC 6971427), alinhando a aplicabilidade ao nível de segurança exigido para cada tipo de operação, bem como à Resolução nº 659/2020.

7.1.2. Após análise do arcabouço normativo da SIA, as seguintes normas necessitarão de revisão e serão tratadas neste AIR-complementar:

RBAC nº 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC	Ajuste das menções a aeródromos públicos e privados e acréscimo dos conceitos de aeródromos de uso privativo, aeródromo de uso público e operador de aeródromo
RBAC nº 107 - Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita - Operador de Aeródromo	Parágrafo 107.1(a)(1) faz menção a aeródromo civil público
RBAC nº 120 - Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil	Ajustar o parágrafo 120.1(a)(1)(ii) tornando aderente aos termos da Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022. Letra (b) da Subparte K menciona o termo "aeródromos civis públicos".
Resolução nº 153 - Dispõe sobre a aprovação de Planos Diretores Aeroportuários	Ajuste pontual da aplicabilidade de requisito de elaboração de Plano Diretor (PDIR), adaptando-se aos termos da Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022, e considerando a revogação da Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020.
Resolução nº 158 - Dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC	Será trata no problema 2 desta Nota Técnica
RBAC nº 153 - Aeródromos - operação, manutenção e reposta à emergência	Revisão normativa em curso e já tratada no âmbito do processo nº 00058.042039/2020-91
RBAC nº 154 - Projeto de aeródromos	Revisão normativa em curso e já tratada no âmbito do processo nº 00058.012303/2022-23
RBAC nº 161 - Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR	Exclusão do termo "operador de aeródromo" pois remete à outorga do serviço público Ajuste na aplicabilidade para alinhar-se o tipo de operação aérea, tal como ocorre no RBAC nº 153. Adicionalmente, repise-se que é opção regulatória que seja aplicável a "aeródromo público" de fato e não a "aeródromo de uso público" pois está associado ao interesse público da propriedade e preservação de seu entorno.

7.1.3. Desta forma, considerando que o RBAC nº 153 já está com a revisão normativas em curso, e que abrange a alteração de suas aplicabilidades para o tipo de uso, no RBAC nº 120 será feito um ajuste pontual somente para trazer o termo "aeródromos civis de uso público" em substituição a "aeródromos civis públicos" e harmonizar os termos ao que preleciona a Resolução nº 659/2022 e que no RBAC nº 161 serão feitos também ajustes pontuais para excluir o conceito de operador de aeródromo e ajustar a aplicabilidade, passa-se a tratar de maneira mais detalhada das outras duas normas afetadas por tal proposta de alteração. No RBAC nº 01 será feito um ajuste nas menções a aeródromos públicos e privados e o acréscimo dos conceitos de aeródromos de uso privativo, aeródromo de uso público e operador de aeródromo.

7.1.4. O RBAC nº 107 será detalhado no bojo deste Problema 1 por trazer questões tão somente atinentes à sua aplicabilidade. Já a revisão normativa da Resolução nº 158/2010 se dará dentro do Problema 2 desta Nota Técnica por ser mais ampla, envolvendo não somente o ajuste da aplicabilidade e harmonização de termos à Resolução nº 659/2022, mas também alinhamento às alterações do CBA advindas da MP nº 1.089/2021, convertida na Lei nº 14.368/2022.

7.1.5. No tocante à aplicabilidade do RBAC nº 154, que já está com a revisão normativa em curso, busca-se harmonizar este regulamento à nova sistemática de aplicabilidade baseada no tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária que será futuramente implementada no RBAC nº 153.

RBAC nº 107

7.1.6. A aplicabilidade do RBAC nº 107 dever ser ajustada para contemplar os aeródromos de tipo de **uso público**, nos termos do previsto no RBAC nº 153, sendo que não se vislumbram impactos da alteração do regulamento para o regulado ou para a sociedade, senão vejamos:

"107.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento se aplica ao operador de aeródromo civil de uso público, compartilhado ou não, cujas responsabilidades relacionadas à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC) estão previstas no artigo 8º do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de

Interferência Ilícita (PNAVSEC), aprovado pelo Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010, com vistas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações aeroportuárias, de forma a proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

A classificação dos aeródromos do RBAC nº 107 se dá pelo tipo de serviço aéreo operado no aeródromo e pelo número de passageiros processados, conforme parágrafo 107.9(c):

107.9 (c)....

(1) **Classe AP-0: Aeródromo com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento;**

(2) Classe AP-1: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil);

(3) Classe AP-2: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 600.000 (seiscentos mil) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões);

(4) Classe AP-3: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 5.000.000 (cinco milhões)." (grifos acrescidos)

7.1.7. De início, esclarece-se que a alteração da aplicabilidade tende a abranger os aeródromos privados que realizem operações que configurem **uso público**, aumentando, portanto, o escopo do Regulamento.

7.1.8. Todavia, na Classe AP-0, que possui menos requisitos de operação, são enquadrados os aeródromos que operam exclusivamente aviação geral, táxi aéreo e/ou aviação comercial na modalidade fretamento.

7.1.9. Seguem como são conceituadas as operações de aviação geral e comercial na Seção 107.3 - Termos e Definições - do RBAC nº 107:

"(12) Aviação comercial significa as operações da aviação civil que configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga;

(13) Aviação geral significa as operações de aviação civil que não configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga;"

7.1.10. Na conceituação de aviação geral são previstas as operações de aviação civil que não configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga.

7.1.11. Por sua vez, a Classe AP-1 prevê a operação *charter*, modalidade de serviço aéreo da aviação comercial, em que pese se tratar de transporte aéreo não regular, com permissão para comercialização de espaços individuais ao público em geral.

"(33) Operação charter significa um serviço de transporte aéreo não regular, executado por empresa de transporte aéreo público, nacional ou estrangeira, regular ou não regular, sendo permitida a comercialização dos espaços individuais ao público em geral. **Trata-se de uma modalidade de serviço aéreo integrante da aviação comercial;**" [\(Redação dada pela Resolução nº 643, de 05.11.2021\)](#)

7.1.12. Portanto, a redação do parágrafo encontra-se consentânea com as operações previstas na Resolução nº 576/2020, a qual pode ser enquadrada como serviço aéreo de transporte de passageiro ou carga, nos termos do Anexo da Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022, conforme abaixo se transcreve:

"1. *Serviço aéreo* significa a atividade econômica de interesse público submetida à regulação da autoridade de aviação civil, e inclui:

1.1 *Serviço de transporte de passageiro ou carga;*

1.1.1 *Táxi-aéreo*, modalidade de serviço de transporte aéreo não regular, realizado por um operador sujeito a certificação operacional nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 135."

7.1.13. Nesse sentido, eventuais impactos da alteração normativa recairão sobre os aeródromos privados de uso público que realizem operações de aviação geral e/ou de táxi aéreo, da Classe AP-0, restando as demais classes de aeródromos inalcançadas pela alteração normativa proposta.

Impactos identificados para Classe AP-0

• SUBPARTE A - GENERALIDADES

Requisito	Aplicabilidade	Impactos identificados
107.1 Aplicabilidade	Obrigatório	Não há impactos, uma vez que tratam de normas relacionadas à estruturação do normativo, não requisitos para operadores
107.3 Termos e Definições	Obrigatório	
107.5 Siglas e Abreviaturas	Obrigatório	
107.7 Metodologia de Aplicação do Regulamento	Obrigatório	
107.9 Classificações dos Aeródromos	Obrigatório	

• SUBPARTE B- RECURSOS ORGANIZACIONAIS, TECNOLÓGICOS E HUMANOS

107.25 Recursos Humanos	Obrigatório, apenas parágrafo 107.25(e)	Requisito prevê a garantia de profissional para execução dos procedimentos de controles de segurança. Desse modo, identifica-se o custo de capacitação do profissional
107.25(b) Responsável pela AVSEC	Recomendado	

• SUBPARTE C- SISTEMA DE COORDENAÇÃO E COMUNICAÇÃO

107.37 Ativação da Comissão de Segurança Aeroportuária	Recomendado	Os requisitos demandam a instituição da CSA, e comunicação interna. Identificam-se custos não significativos ao operador
107.39 Atribuição de Responsabilidades à CSA	Recomendado	
107.43 Regimento Interno da CSA	Recomendado	
107.43 Comunicação sobre	Recomendado	

• SUBPARTE D - SISTEMA DE PROTEÇÃO APLICADO ÀS ÁREAS E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO

107.55 Perímetros Patrimonial e Operacional	Obrigatório	A demarcação dos perímetros patrimonial e operacional, bem como as áreas de segurança no sítio aeroportuário, via de regra, é de baixo custo ao operador
107.57 Áreas Controladas e Áreas Restritas de Segurança	Obrigatória a classificação da área operacional como Área Controlada. Dispensada a classificação como ARS	
107.59 Áreas do Terminal de Passageiros	Recomendado	Envolve custos apenas quando julgado necessário
107.59(a) Zoneamento de segurança do terminal de passageiros	Recomendado	
107.59(a) Áreas do Terminal de Carga	Recomendado	
107.65 Pontos Sensíveis	Recomendado	Envolve custos para implementação ou adequação (caso já implementada) das barreiras de segurança e profissionais de vigilância às especificações estabelecidas pela norma. Quanto à iluminação e vias de acesso, pode haver custos, quando aplicável
107.67 Barreira de Segurança	Obrigatório, exceto parágrafos 107.67(a)(1)(iii), 107.67(b), 107.67(c) e 107.67(d)	
107.81 Vigilância e Supervisão	Obrigatório apenas parágrafos 107.81(a)(1) e 107.81(a)(2)	
107.81(e) Patrulhamento de órgão de segurança pública em áreas adjacentes	Recomendado	

• SUBPARTE F - SISTEMA DE CONTROLE DE QUALIDADE

107.189 Tratamento de Não Conformidades	Obrigatório	Envolve custos apenas de modo eventual, em caso de não conformidade.
---	-------------	--

• SUBPARTE G - SISTEMA DE CONTINGÊNCIA

107.201 Estrutura do Sistema de Contingência	Recomendado	Trata-se de coordenação com os operadores aéreos, exploradores de área e demais órgãos públicos e entidades envolvidos com a segurança da aviação civil. Envolve custos apenas quando julgado necessário
107.203 Medidas Adicionais de Segurança	Obrigatório observar o estabelecido em DAVSEC que lhe seja aplicável	Envolve custos apenas quando estabelecido em DAVSEC

• SUBPARTE I - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

107.231 Disposições Finais	Obrigatório.	Não se identificam custos relacionados.
----------------------------	--------------	---

7.1.14. Do exposto, para os aeródromos de Classe AP-0 são encontrados 11 (onze) requisitos obrigatórios e 11 (onze) recomendados.

7.1.15. Os citados requisitos obrigatórios possuem custos mínimos ou consideráveis, a depender do aeródromo, tais como a demarcação dos perímetros de segurança e implementação de barreiras de segurança, bem como de vigilância e supervisão. Todavia, argumenta-se que tais investimentos são necessários aos aeródromos de uso público, sendo justificado diante da maior complexidade operacional e proteção das operações do aeródromo.

7.1.16. Ressalta-se que se encontra em fase de estudos no âmbito da SIA uma ampla revisão do RBAC nº 107 que objetiva a adoção de uma regulação associada ao gerenciamento risco, com maior preferência por requisitos de desempenho e menor prescritividade, com a finalidade de diminuir exigências demasiadas, adequando-se, assim, o perfil do regulado aos riscos de suas operações. Com isso, pretende-se adequar os requisitos do regulamento à realidade dos menores aeroportos e mitigar eventuais custos que possam exceder a capacidade financeira desses operadores.

7.1.17. Diante deste contexto é que são apresentadas as alternativas a seguir.

Alternativas	Impactos	
	Positivo	Negativo
1 - Manter os regulamentos como estão	<ul style="list-style-type: none"> Sem ônus relacionado à necessidade de ajuste da norma 	<ul style="list-style-type: none"> Desalinhamento com as demais normas da SIA; Possível confusão interpretativa e insegurança jurídica;
2 - Ajustar pontualmente os normativos indicados, para adequação ao tipo de uso e harmonização à Resolução nº 659/2022	<ul style="list-style-type: none"> Alinhamento com a legislação federal; Segurança jurídica e simetria regulatória; 	-

Alternativa sugerida:

7.1.18. A área técnica opta pela adoção da Alternativa "2 - Ajustar pontualmente os normativos indicados, para adequação ao tipo de uso e harmonização à Resolução nº 659/2022".

Agentes afetados:

7.1.19. A adoção da alternativa sugerida tem baixo impacto aos operadores de aeródromos e ANAC.

7.2. Problema 2: Revisão da norma de cadastro de aeródromos

7.2.1. Primeiramente cabe rememorar o que preleciona as diretrizes para revisão normativa definidas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), tal como consta em processo nº 00058.033055/2021-73, com especial menção à sua Nota Técnica nº 09:

5.2 OBSERVAÇÕES E DIRETRIZES PARA ATUAÇÃO REGULATÓRIA

5.2.1 Portanto, baseada na fundamentação desenvolvida ao longo desta Nota Técnica, passa-se a definir as seguintes diretrizes para a elaboração ou ajustes de documentos normativos relacionados a matéria finalística desta Superintendência:

1. Cumprir aos princípios e dispositivos legais e infralegais que dão suporte ao processo normativo, bem como orientações da área competente pela qualidade normativa na ANAC;
2. Buscar aderência aos Anexos da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), motivando os casos em que tal conformidade não é possível e indicando a declaração de diferença da norma pátria em relação ao estabelecido pela OACI;
3. Tratar os problemas sob um espectro amplo, levantando todos os dados e informações aptos a orientar a contextualização do problema e busca de soluções;
4. Avaliar os problemas e buscar soluções sob o viés da regulação baseada em risco e da regulação responsiva;
5. **Considerar o modelo regulatório mais eficiente para alcançar o resultado esperado, observando a tríade: custo x risco x benefício;**
6. Priorizar soluções prévias ao estabelecimento de obrigações ao regulado, buscando uma postura colaborativa e voluntária do regulado, a exemplo da adoção de mecanismos de incentivo, ações de fomento, aderência a orientações contidas em manuais, atendimento a recomendações advindas da fiscalização, dentre outras opções desenvolvidas pela área técnica com vistas a alcançar tal finalidade e outros modelos regulatórios existentes;
7. Criação ou ajuste de requisitos normativos, aqui entendidos como aqueles presentes em Resolução, RBAC ou Instrução Suplementar, somente quando comprovadamente restar infrutífera a tentativa acima esposta ou quando plenamente justificado sob o aspecto do risco;
8. **Quando necessária a criação ou ajuste de regra, deve se dar preferência a requisitos de desempenho, tal como desenhado em tópico desta Nota Técnica, e soluções que deem o maior grau de flexibilidade ao regulado quanto à maneira de cumprir a obrigação e mínima intervenção na atividade econômica;**
9. **Atentar-se, ao modular a obrigação materializada em norma, a adequá-la às características do aeródromo, lapidando o requisito às suas especificidades, as quais geralmente se encontram traduzidas, nos regulamentos vigentes, na classificação do aeródromo, ser este de natureza doméstica ou internacional, passível de certificação ou não, dentre outros aspectos;**
10. Considerar no desenho das propostas normativas a adoção de "enforcement gradativo";
11. Criar mecanismos de fiscalização, monitoramento e estratégias de implementação da proposta normativa;
12. Prezar pela melhoria contínua das normas da SIA. Para tanto, prever dados e indicadores a serem utilizados para avaliar a eficácia da norma após sua implementação, o qual poderá ensejar em novo ajuste com seu enrijecimento ou flexibilização.

5.2.2 Adicionalmente, impende destacar que os processos e procedimentos desta Superintendência também devem ser pensados sob este viés, além de simplificados o quanto possível, em linha com o que preconiza o Programa Voo Simples. (grifos nosso)

7.2.2. Neste diapasão, além do que já proposto acima, a área técnica identificou diversas oportunidades de melhoria, especialmente quanto à retirada de barreiras à simplificação e desburocratização de processos e procedimentos.

7.2.3. Isto posto, a Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, promoveu significativas alterações nas leis que regem a atuação regulatória e fiscalizatória da Agência Nacional de Aviação Civil (Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005). Tendo por objetivo simplificar e atualizar o ordenamento jurídico que regula a atuação da ANAC, buscando aumentar a eficiência do sistema e fomentar o desenvolvimento da aviação civil.

7.2.4. De imediato, compreende-se que tais alterações legais afetam frontalmente a Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, que regulamenta a autorização prévia para a construção de aeródromos e os procedimentos para o cadastramento desses junto à ANAC.

7.2.5. Nesse cenário, o estudo terá por objetivo propor modificações na Resolução nº 158, visando ao fiel cumprimento dos novos mandamentos legais.

7.2.6. Neste ponto, cabe frisar que a Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021, foi convertida na Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, sem alteração dos dispositivos aqui tratados.

7.2.7. De início, a Nota Técnica nº 2/2020/DIR-P (SEI 4934857) consubstanciou a motivação das propostas de alterações promovidas pela Medida Provisória nº 1.089 com fulcro na análise realizada pelas áreas técnicas e pela Diretoria Colegiada da ANAC.

7.2.8. Insta registrar o posicionamento da Agência quanto à autorização prévia para construções de aeródromos, o qual se transcreve abaixo:

4.19. Como abordado anteriormente, entende-se que a função do Estado é supervisionar e regular, abandonando o papel de provedor direto de serviços públicos, superado há décadas. O desenvolvimento da aviação civil é incompatível com a necessidade de autorizações para todas as atividades do dia a dia da gestão do setor.

4.20. Desta forma, sugere-se a supressão de artigos do CBA que tratam da

gestão e organização de infraestruturas aeroportuárias, que acarretam ônus adicional ao interessado, sem ampliar as condições de segurança operacional. Assim, entende-se que autorizações prévias para a instalação de quaisquer serviços de infraestrutura aeroportuária não demandam mais uma ação específica do Estado.

4.21. No caso de construções de aeródromos, mais especificamente, entende-se que a autorização prévia é um processo desnecessário, cujos requisitos podem ser plenamente verificados na etapa posterior de cadastro da infraestrutura junto à Agência.

7.2.9. Entende, portanto, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária e a Diretoria Colegiada da Agência que a autorização prévia para construções de aeródromos é um processo, tão somente, burocrático e desnecessário que não amplia as condições de segurança operacional.

7.2.10. Tal entendimento não se modificou no transcurso do devido processo legislativo. E, ao final deste, o art. 34 da Lei nº 7.565 foi revogado. Assim, extinguindo a previsão legal que determinava que “nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica”.

7.2.11. Dessa forma, propõe-se a supressão dos dispositivos normativos que tratam da autorização prévia para a construção de aeródromos da Resolução nº 158, conforme detalhado nas próximas seções deste Relatório.

7.2.12. Dando continuidade, para melhor descrição da motivação administrativa para a flexibilização trazida pela MP para que a regulamentação da autoridade de aviação civil estabeleça quais os processos necessários para utilização de aeródromos civis, retoma-se inicialmente o conteúdo da Nota Técnica nº 2/2020/DIR-P.

3.21. Diversas medidas foram tomadas pela Agência para mitigar os efeitos decorrentes da pandemia no setor da aviação civil. Como exemplo, pode-se citar a Decisão *Ad Referendum* 94 (SEI 4342804) de 18 de maio de 2020, em que houve deferimento de proposta de ato normativo relacionada ao pouso ou decolagem de helicópteros em locais não cadastrados pela ANAC, pelos operadores aéreos regulados sob a égide do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 135 e no período da Declaração de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN).

3.22. Ocorre que a maioria dos hospitais brasileiros, nas diversas estruturas de campanha e nos inúmeros municípios do interior do país, não possuem aeródromos cadastrados pela ANAC. Tal ausência de infraestrutura aeroportuária dificultava ou impossibilitava o transporte aéreo de pacientes, de insumos e de profissionais de saúde imprescindíveis ao enfrentamento do COVID-19.

3.23. Sobre esse aspecto, o *caput* do artigo 30 do CBA determina que “Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado”. Nota-se, portanto, que a rigidez da lei representa empecilho incompatível com o desenvolvimento atual do setor da aviação civil, considerando a amplitude e diversidade da utilização do transporte aéreo.

3.24. No caso em tela, em que o transporte aéreo de pacientes, profissionais e insumos referentes à saúde pública representa uma realidade e provimento essencial, o arcabouço jurídico desatualizado acaba por impor obrigações onerosas e desequilibradas para o setor.

3.25. Apesar da Decisão *Ad Referendum* mencionada, que possibilitou a mitigação dos danos na situação específica, entende-se pela necessidade e urgência da realização de alteração legislativa como meio de recuperação e desenvolvimento do setor da aviação civil, de forma célere e duradoura.

(...)

4.15. Ademais, o §1º do Art. 30 da referida Lei prescreve que a abertura ao tráfego de aeródromos civis se dará por meio de processos de homologação ou registro, caso o aeródromo seja público ou privado, respectivamente. Portanto, o Código traz no seu escopo a forma processual prevista, porém não define ou prevê diretrizes do que seriam processos de homologação e registro.

4.16. Assim, entende-se que exclusão do § 1º do Art. 30 trará flexibilidade para que regulamentação da autoridade de aviação civil defina os tipos de processos que melhor se adequariam às nuances das operações dos aeródromos. A exemplo, a Resolução ANAC nº 158 poderia ser ostensiva em definir quais os processos necessários à abertura ao tráfego aéreo, definindo o que seriam os processos de registro, de homologação, ou até mesmo, prevendo e definindo outros tipos processos que poderiam se adequar ao atual cenário do setor que visassem a abertura ao tráfego aéreo, como, por exemplo, processos de Certificação Operacional de Aeródromos.

4.17. Por fim, tem-se que a revogação do dispositivo em tela não gera perdas para segurança e permite ganhos com o desenho dos processos administrativos nos Regulamentos da ANAC de modo a refletir a realidade operacional pretendida no aeródromo.

7.2.13. Na citada Nota Técnica, após descrever um caso concreto de liberação de pouso ou decolagem de helicópteros em locais não cadastrados pela ANAC para o enfrentamento do COVID-19, a Nota Técnica expõe que a rigidez do *caput* do art. 30 da Lei nº 7.565 (“Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado”) “representa empecilho incompatível com o desenvolvimento atual do setor da aviação civil, considerando a amplitude e diversidade da utilização do transporte aéreo”.

7.2.14. De acordo com a situação descrita, o arcabouço jurídico desatualizado impõe obrigações onerosas e desequilibradas para o setor da aviação civil. Nesse cenário, destaca-se a “necessidade e urgência da realização de alteração legislativa como meio de recuperação e desenvolvimento do setor da aviação civil, de forma célere e duradoura”.

7.2.15. A esse respeito, convém destacar que o §1º do Art. 30 da Lei nº 7.565 prescreve que os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processos de homologação e registro, respectivamente.

7.2.16. Assim, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária e a Diretoria Colegiada da Agência propuseram a revogação do § 1º do Art. 30 da Lei nº 7.565, com o objetivo de flexibilizar o arcabouço jurídico e atribuir à Agência a competência para definir os “tipos de processos que melhor se adequariam às nuances das operações dos aeródromos” em atos normativos secundários.

7.2.17. Buscando-se, portanto, a compatibilização do arcabouço jurídico e normativo que regem a atuação regulatória da Agência com o dinamismo do setor de aviação civil no âmbito nacional e internacional.

7.2.18. Tal entendimento não se modificou no transcurso do devido processo legislativo. E, ao final deste, o *caput* do Art. 30 foi modificado e o § 1º do Art. 30 foi revogado, ambos da Lei nº 7.565. Assim, extinguindo a previsão legal que determinava que “Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego

através de processo, respectivamente, de homologação e registro” e dando nova entendimento à utilização de aeródromos civis, visto que estes agora “deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica”.

7.2.19. Nesse novo cenário jurídico, visando compatibilizar a atuação regulatória da Agência com o dinamismo do setor de aviação civil e tornar o processo de cadastro menos burocrático, propõe-se a alteração dos dispositivos que tratam do cadastro de aeródromo da Resolução nº 158, conforme detalhado nas próximas seções deste Relatório.

7.2.20. Conforme exarado na Nota Técnica nº 2/2020/DIR-P, a mudança pretendida “não gera perdas para segurança e permite ganhos com o desenho dos processos administrativos nos Regulamentos da ANAC de modo a refletir a realidade operacional pretendida no aeródromo”.

7.2.21. Ainda a respeito do cadastro de aeródromo, ressalta-se a sua importância para a segurança operacional, eis que este é o instrumento normativo responsável por:

- atestar a conformidade da infraestrutura aeroportuária com os regulamentos aplicáveis para fins de utilização para pouso, decolagem e movimentação de aeronaves, respeitados os limites operacionais estabelecidos pela ANAC e atendidas as exigências do Comando da Aeronáutica em matéria de sua competência;
- manter e divulgar os dados cadastrais, bem como as características físicas e operacionais do aeródromo, com consequente publicação na fonte oficial de informações aeronáuticas, e em conformidade com as normas do comando da aeronáutica.

7.2.22. Assim, considerando que já resta clara a importância para a segurança operacional do cadastro de aeródromo e que a alteração normativa pretendida permite ganhos com o novo desenho do processo administrativo, julga-se oportuna a manutenção do cadastro em Resolução da Agência com nova redação mais eficiente e menos burocrática.

7.2.23. Importante ressaltar ainda que a proposta para a norma de cadastro de aeródromos apresenta-se como norma de caráter geral, que deve ser respeitada pelos aeródromos de uso público ou de uso privativo, mas sem invalidar as situações específicas ou excepcionalidades, como por exemplo, as que são disciplinadas pela Resolução nº 623, de 7 de junho de 2021, a qual trata das regras específicas para a utilização de áreas não cadastradas, em terra, situadas na Amazônia Legal para pouso e decolagem de aviões.

7.2.24. O Quadro Comparativo (SEI! nº 7642316) apresenta a justificativa das alterações propostas para a norma de cadastro de aeródromos. A seguir são pinçadas algumas sugestões de melhoria de caráter geral.

7.2.25. **Retirada de aspectos procedimentais do corpo do normativo**

7.2.25.1. Ao se analisar a presente Resolução nº 158/2010, observa-se que esta não se limita a trazer requisitos de caráter puramente normativo, apresentando, ainda, diversos artigos de caráter meramente processual ou procedimental, a exemplo do que se verifica em seu Capítulo II, “Seção II – Do Procedimento para o Cadastramento”, cujos trechos a seguir foram extraídos para ilustrar o argumento:

Seção II Do Procedimento para o Cadastramento

Art. 12. O cadastramento, ou sua atualização, dar-se-á mediante pedido do interessado.

(...)

§ 2º O pedido de cadastramento será instruído com os seguintes documentos:

I - requerimento de inscrição ou atualização do cadastramento;

II - ficha cadastral; e

III - comprovante de pagamento da taxa de fiscalização correspondente.

§ 3º No caso de alteração de cadastramento de aeródromo que receba ou que tenha recebido voo de aeronaves regidas pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 121 (RBAC 121) ou voo realizados por detentores de certificados para operações complementares de aeronaves regidas pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 135 (RBHA nº 135) nos 180 (cento e oitenta) dias anteriores ao pedido, a solicitação deverá ser instruída com desenhos técnicos que representem a configuração anterior e a alteração que se pretende cadastrar.

§ 4º A inscrição ou exclusão será formalizada por meio de ato administrativo publicado em resumo no Diário Oficial da União, com os elementos necessários à sua identificação e com os dados associados ao cadastro publicados e disponibilizados no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

§ 5º As alterações no cadastro serão publicadas e disponibilizadas no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

(...)

Art. 13. Verificada a ausência de documentos ou informações necessárias à instrução do processo de cadastramento ou discrepâncias entre as características físicas e operacionais informadas e a regulamentação de segurança operacional ou de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, a ANAC poderá:

I - sobrestar a tramitação do processo, até esclarecimento;

II - dar continuidade ao processo de cadastramento, permitindo a abertura ao tráfego com restrições operacionais; ou

III - arquivar o processo.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso I, o interessado será notificado para apresentar a documentação pendente ou sanar a discrepância identificada, em prazo a ser estabelecido pela ANAC.

Art. 14. O cadastramento e sua atualização poderão condicionar-se à inspeção para validação das informações apresentadas pelo interessado.

§ 1º Caso, na inspeção, sejam apontadas discrepâncias entre as características físicas e operacionais observadas e a regulamentação de segurança operacional ou de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, a ANAC poderá:

I - arquivar o pedido de cadastramento; ou

II - efetuar o cadastramento e permitir a abertura ao tráfego com restrições operacionais.

§ 2º O interessado será notificado para sanar as discrepâncias em prazo a ser estabelecido pela ANAC, sob pena de arquivamento do processo.

7.2.25.2. Ocorre que a disposição de regras processuais e procedimentais em norma de hierarquia de Resolução ou RBAC tende a engessar tal conteúdo e dificultar sua simplificação e adequação às necessidades da sociedade, adequação à atualidade e às mudanças tecnológicas e comportamentais, uma vez que a alteração de seu conteúdo tem um procedimento mais extenso e burocrático.

7.2.25.3. Regras que disciplinam o “meio utilizado”, ou seja, apresentam a parte processual que deve ser desenvolvida para instrumentalizar as finalidades e requisitos normativos postos, são mais adequadas se forem disciplinadas por meio de Portaria da Superintendência que detém a competência pela matéria. Tal entendimento está alinhado ao que preconiza a Instrução Normativa nº 23, de 23 de junho de 2009, que estabelece a relação de atos oficiais e normativos da ANAC.

7.2.25.4. Informa-se que, de início, a alteração terá pouco ou nenhum impacto imediato ao regulado ou à ANAC, uma vez que por este movimento de levar para Portaria conteúdo processual não se está revendo os processos em si. Tal conduta, de aperfeiçoamento de processos está alinhado às diretrizes do programa Voo Simples.

7.2.25.5. Com base nas proposições acima esposadas, impende destacar que não somente a Resolução nº 158/2010 sofrerá revisão e sim todo o conjunto de documentos que disciplinam a matéria ou lhe dão suporte. Desta feita, destaque se dá para as seguintes alterações:

- **Portaria nº 3.352/SIA/2018** - rever o conteúdo da Portaria para internalizar toda a parte processual retirada da presente Resolução nº 158/2010;
- Ajustar a **página temática “Cadastro de aeródromos”** no sítio eletrônico da ANAC e os serviços disponibilizados no **“Portal de Serviços da ANAC”** para adequação dos ajustes propostos;
- Ajustar todos os **modelos de documentos** criados para incorporar as inovações trazidas, em especial quanto à mudança de paradigma que considerava a aplicabilidade vinculada à propriedade do aeródromo e que passa a ser pautada em seu tipo de uso;
- Ajustar o **RBAC nº 153** para adequadamente internalizar o quanto necessário sobre autorização prévia de modificação de características de aeródromo já cadastrado (já está sendo feito no bojo do processo de Emenda nº 07 ao RBAC nº 153).

7.2.25.6. Tendo em vista o VOTO DIR-RC 6971427 (conforme item 2.18, trecho destacado abaixo), no bojo do processo de revisão normativa do RBAC nº 153, como já mencionado anteriormente nesta Análise de Impacto Regulatório, foi solicitada a esta área técnica que se realizasse a revisão da Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, com vistas a trazer para a norma sobre “autorização prévia para construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC” a mesma lógica principiológica que culminou na aplicabilidade dos requisitos quanto ao tipo de uso (privativo ou público), harmonizando, assim, o arcabouço regulatório aplicável a aeródromos. Segue trecho do VOTO:

“2.18 Nesse mesmo sentido da harmonização normativa, seria apropriada a apresentação a este Colegiado da inovação ambicionada no bojo de uma revisão mais ampla e consentânea do arcabouço regulatório de segurança operacional em aeródromos, incluindo, entre outros, a Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, que dispõe sobre a autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC, e o RBAC nº 154 “Projeto de aeródromos”. E ainda, há que se considerar potenciais impactos da revisão da regulação nos processos em que há participação do Comando da Aeronáutica (COMAER).”

7.2.25.7. Em análise realizada, observou-se que de fato a sobredita Resolução nº 158/2010 pauta o cadastramento dos aeródromos na propriedade (privada ou pública) e não no seu tipo de uso. Sendo assim, verifica-se premente sua alteração para alcançar a harmonização normativa desejada pela Diretoria em mencionado VOTO DIR-RC 6971427.

7.2.25.8. Ainda, aproveitando a oportunidade de revisão suscitada, foi avaliado o normativo em voga sob o fulcro das alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) advindas da Medida Provisória nº 1.089/2021, convertida na Lei nº 14.368/2022, e do Programa Voo Simples, programa no qual se busca modernizar, simplificar e desburocratizar a regulação do setor de aviação civil.

7.2.25.9. Primeiramente, cabe rememorar o que traz a Exposição de Motivos Interministerial - EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME (SEI! 7355309), de 10 de outubro de 2021, que justificou a publicação da Medida Provisória nº 1.089/2021:

“5. Destarte, as alterações se concentram na revogação de dispositivos dos referidos normativos que se revelaram procedimentos meramente burocráticos e obsoletos, que não agregam valor para os serviços públicos entregues à sociedade, tampouco contribuem para a segurança das operações da aviação civil. Além disso, propõe-se algumas alterações com vistas a promover a adequação às demandas prementes por simplificação e atualização normativa, bem como, por maior eficiência na prestação do serviço público, observados os requisitos de segurança operacional”

7.2.25.10. Nesse contexto, foram verificadas oportunidades de melhoria no sentido de simplificar e desburocratizar, exigindo tão somente o que importante à segurança das operações da aviação civil ou que, de alguma forma, agregue valor ao serviço público entregue à sociedade.

7.2.25.11. Desta forma, em síntese, aponta-se os seguintes problemas regulatórios, os quais passa-se a trazer propostas de solução ao longo desta AIR:

- Aplicabilidade da Resolução nº 158/2010, pautada na propriedade, está em descompasso com a proposta de aplicabilidade das normas relacionadas a aeródromos, as quais devem considerar o tipo de uso como premissa, tal como preleciona no VOTO DIR-RC 6971427;
- Traz o instituto da autorização prévia de construção de aeródromo, previsto no Capítulo I da atual Resolução nº 158/2010. Além de oneroso ao regulado e ao regulador e não gerar valor ao serviço público prestado à sociedade, teve sua exigência revogada pela Medida

Provisória nº 1.089/2021 e confirmada quando de sua conversão na Lei nº 14.368/2022;

- Em alinhamento ao Programa Voo Simples e à Exposição de Motivos da Medida Provisória retromencionada, necessidade de simplificar o mecanismo de controle de atualização cadastral, atualmente denominado de "renovação cadastral" e previsto no artigo 15 do Capítulo II da atual Resolução 158/2010, o qual define o prazo de 10 (dez) anos da inscrição para que se realize sua atualização, independentemente da existência de outros mecanismos de controle da informação cadastral;
- Falta de proporcionalidade de valores aplicáveis às infrações por porte de aeródromo ou por seu tipo de uso, em descompasso com o princípio da proporcionalidade preconizado pelo direito administrativo.

7.2.26. Problema 2.1 - Da aplicabilidade

7.2.26.1. A aplicabilidade da Resolução nº 158/2010 atualmente pauta-se na propriedade, de certa forma influenciada pelos ditames do art. 30, §1º, do Código Brasileiro de Aeronáutica, doravante denominado CBA, que assim prelecionava antes da publicação da Medida Provisória nº 1.089/2021:

"Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

§ 1º Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro." (grifo nosso)

7.2.26.2. Porém, com o advento da Medida Provisória em comento, o mencionado §1º do artigo 30 do CBA foi revogado, não havendo mais entraves à definição de premissa diversa da titularidade (aeródromo privado ou público) para fixar-se a aplicabilidade do Regulamento em estudo.

7.2.26.3. Somado a tal fato, com a publicação da Resolução nº 576/2020, em que passam a ser aplicados os requisitos de operações regulares (ou agendadas) como se "não regulares fossem", desde que limitados a 15 (quinze) voos semanais, criou-se um vácuo normativo que, na prática, as empresas aéreas têm utilizado para receber operações com a comercialização de passagens ao público em aeródromos privados (de titularidade privada) sem cumprimento de requisitos mínimos de segurança. Cumpre ressaltar que, no cenário normativo atual, não se aplicam aos aeródromos privados diversos requisitos essenciais para segurança do público em geral.

7.2.26.4. Tal medida, contudo, fruto de um ganho de oportunidade aproveitado pelas empresas áreas e operadores de aeródromos privados na esteira do vácuo regulatório suscitado pela Resolução nº 576/2020, tem por consequência gerar assimetria do ponto de vista da segurança operacional, já que para este tipo de aeródromo não é resguardado o mesmo grau de rigidez técnica, bem como não é mitigado o risco ao passageiro, hipossuficiente nesta relação negocial, o qual sequer tem conhecimento de tal assimetria e não consegue avaliar o risco pelo qual está sendo exposto de maneira involuntária.

7.2.26.5. Registra-se que, em uma análise rasa, foram identificados no ano de 2021 diversos aeródromos privados que processaram ou indicaram a intenção de processar passageiros no bojo da Resolução nº 576/2020:

- Lorenzo (SNCL);
- Fazenda Canadá (SWXX);
- Fly Lagos (SNFL);
- Morro de São Paulo (SDGX);
- Confresa (SJHG);
- Juruti (SJOH);
- Aripuanã (SWRP);
- Mucugê / Faz. Progresso (SSFW).

7.2.26.6. Em outra via, no bojo do processo nº 00058.042039/2020-91, em que se propõe a Emenda 07 ao RBAC nº 153, são trazidos argumentos que justificam a utilização do tipo de uso como premissa para a definição da aplicabilidade dos regulamentos atinentes a aeródromos. A seguir são extraídos trechos de seu Relatório de AIR nº 4/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 5888302) que indicam a motivação:

"9.7 Em relação à sua aplicabilidade, assim define a Seção 1.2 do Anexo 14 - Volume I da CACI:

"1.2.2 The specifications, unless otherwise indicated in a particular context, shall apply to all aerodromes open to public use in accordance with the requirements of Article 15 of the Convention. The specifications of Annex 14, Volume I, Chapter 3, shall apply only to land aerodromes. The specifications in this volume shall apply, where appropriate, to heliports but shall not apply to stolports."

"1.2.2 As especificações, a menos que indicado de maneira diversa em um contexto específico, se aplicam a todos os aeródromos abertos ao uso público de acordo com o estabelecido pelo Artigo 15 da Convenção. As especificações do Anexo 14, Volume I, Capítulo 3, são aplicáveis somente a aeródromos de superfície (terrestres). As especificações trazidas neste Volume se aplicam, quando cabível, a heliportos, mas não se aplicam aos aeroportos para pouso e decolagem curtos." (tradução e grifo nossos)

"9.8 Dessa forma, pela leitura do acima exposto, todo aeródromo de um Estado Contratante que esteja aberto ao uso público estará sujeito ao disposto no Anexo 14, salvo disposição em contrário.

(...)

9.10 A padronização internacional dos requisitos de infraestrutura aeroportuária, sobretudo os relacionados à segurança operacional, é importante para a manutenção da segurança das operações e para a integração de todo o sistema de aviação civil. A não adoção das alterações dos Anexos à Convenção de Chicago provoca o distanciamento da regulação brasileira dos padrões internacionais, além de gerar a necessidade de que o Brasil declare essas diferenças."

7.2.26.7. Desta forma, além de buscar um alinhamento com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a utilização do tipo de uso como premissa de

definição de aplicabilidade de regulamentos relacionados a aeródromos também tem como benefício corrigir assimetria regulatória, pois passa a definir a aplicabilidade de um requisito em função de critérios puramente técnicos e associados à gestão do risco à operação aérea e aeroportuária propriamente ditas, independentemente de quem seja o detentor do sítio aeroportuário (ente público ou privado).

7.2.26.8. Nesse sentido, tem-se protegido o hipossuficiente, por exemplo o passageiro convencional que não tem conhecimento técnico para avaliar a segurança operacional do aeródromo de origem e de destino. A ele é assegurado que determinado tipo de operação aérea se dará necessariamente em aeródromo que atenda as exigências técnicas que lhe garantem segurança, traduzido, no caso da norma em estudo, no enquadramento em aeródromo civil de **uso público** que teve os critérios de infraestrutura aprovados pela ANAC mediante avaliação de conformidade com o “Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 154 – Projeto de Aeródromo”.

7.2.26.9. Noutro diapasão, em aeródromos civis de uso privativo, a operação se dá por sua conta e risco e para seu próprio benefício, o que permite menor controle regulatório. Assim, caso mantida a classificação pela titularidade, se este mesmo passageiro convencional pousasse e decolasse em tal tipo de aeródromo, sequer teria conhecimento e ficaria desprotegido do ponto de vista da segurança operacional, uma vez que não tem capacidade de avaliar risco. Porém, com a aplicabilidade focada no tipo de uso isso não acontece.

7.2.26.10. Por oportuno, informa-se que o conceito de tipo de uso foi submetido a escrutínio público mediante a Consulta Pública nº 07/2022, terminada em 26 de maio de 2022, tendo sido apresentados para avaliação da sociedade os seguintes conceitos de tipo de uso:

"(i) aeródromo de uso privativo aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício, por sua conta e risco, sendo expressamente proibido receber operações com comercialização de assentos individuais ao público.

(ii) aeródromo de uso público aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador está apto a processar serviço aéreo público."

7.2.26.11. Ressalta-se que apesar de não terem sofrido alteração por contribuição pública, o conceito de tipo de uso público foi ajustado para harmonizar-se ao que preceitua a Resolução nº 659/2022, passando a compor a minuta de RBAC nº 153 proposto após consulta pública com a seguinte redação:

"(ii) aeródromo de uso público aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador está apto a processar serviço aéreo."

7.2.26.12. Face ao acima exposto e considerando o cenário atual, propõe-se as seguintes alternativas:

Alternativas	Impactos	
	Positivo	Negativo
1 – Manter a aplicabilidade pautada na propriedade	<ul style="list-style-type: none"> Sem ônus relacionado à necessidade de ajuste 	<ul style="list-style-type: none"> Assimetria na aplicação dos critérios; Deixa o passageiro vulnerável face à utilização do mecanismo da Resolução nº 576 por aeródromos privados, bem como outros tipos de operações mais sensíveis que tem ocorrido em aeródromo privado, tal como o voo de instrução.
2 – Ajustar a aplicabilidade para considerar o tipo de uso público e uso privativo	<ul style="list-style-type: none"> Alinhamento com a OACI; Assertividade de requisitos pois relacionados ao tipo de operação aérea e aeroportuária, independentemente de quem detém a propriedade do sítio aeroportuário. Harmonização regulatória das normas relacionadas a aeródromos. 	<ul style="list-style-type: none"> Custo aos regulados de aeródromos privados (hoje registrados) que tenham que se enquadrar como de uso público; Demanda de trabalho à ANAC e, por via indireta ao COMAER, para adequação dos aeródromos que hoje se enquadram como privados e passarão a serem classificados como de uso público.

7.2.26.13. Quanto aos aeródromos privados que se enquadrarão como de uso privativo e os aeródromos públicos que serão classificados como de uso público não se vislumbra impacto, sendo os ajustes realizados à medida que seu cadastramento seja renovado ou novo processo de alteração cadastral apresentado. A manutenção do *status a quo ante* é possível pois, ainda que ajustados os processos de cadastramento para uso privativo e para uso público, a essência técnica é mantida, qual seja, aprovação de conformidade dos aeródromos de uso público aos requisitos técnicos trazidos pelo RBAC nº 154 e processo mais simplificado para os aeródromos de uso privativo.

Alternativa sugerida:

7.2.26.14. A área técnica opta pela adoção da alternativa “2 – Ajustar a aplicabilidade para considerar o tipo de uso público e uso privativo” com vistas a harmonizar os regulamentos pátrios relacionados a aeródromos ao quanto preconizado pela OACI, bem como para garantir mais segurança operacional, uma vez que ter-se-á operações aéreas sendo processadas por aeródromos que obedecem mesmo arcabouço regulamentar, independentemente da propriedade do sítio aeroportuário, se de titularidade privada ou pública.

Agentes afetados:

7.2.26.15. A adoção da alternativa sugerida afetará diretamente:

- **Operadores de aeródromo de propriedade privada que tenham sua classificação alterada para uso público** - uma vez que deverão arcar com os custos de um novo processo administrativo para cadastramento de seu aeródromo como de uso público, o qual inclui verificação de conformidade ao RBAC nº 154, bem como o ônus de realizar ajustes na infraestrutura instalada para adequar-se ao tal regramento;
- **ANAC** - pois terá que ajustar seus procedimentos para adequar-se à nova aplicabilidade e comportar o aumento de demanda pontual causada pela regra de disposição transitória acima mencionada;

- **COMAER** – poderá receber, em período determinado, aumento de demanda para inserir informações aeronáuticas derivadas da migração de aeródromos privados para de uso público.

7.2.26.16. Por via indireta, afetar-se-á o usuário do serviço aeroportuário e a sociedade, que terão aeródromos avaliados sob o mesmo viés, qual seja, o tipo de operação que estão aptos a receber e, com isso, ter-se-á resguardada a segurança operacional do hipossuficiente.

7.2.27. Problema 2.2 - Da autorização prévia de construção de aeródromo ou de modificação de suas características

7.2.27.1. O instituto da autorização prévia de construção encontrava-se previsto no CBA, em artigo 34, conforme a seguir transcrito:

"Art. 34. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica."

7.2.27.2. Ocorre que, com a publicação da Medida Provisória nº 1.089/2021, este artigo foi revogado, conforme abaixo:



7.2.27.3. Inicialmente, quando se avalia a finalidade do instituto de autorização prévia, tendo a aprovação de construção de áreas de pouso e decolagem e movimentação de aeronaves como etapa preparatória ao cadastramento da infraestrutura aeroportuária, observa-se que não existe agregação de valor ao serviço entregue à sociedade e tampouco à prevenção de risco à segurança operacional, uma vez que a abertura ao tráfego somente ocorre após o efetivo cadastramento do aeródromo, sendo neste momento processual de fato realizado juízo de valor no que tange ao atendimento a critérios técnicos associados e à condição de segurança.

7.2.27.4. Adicionalmente, além de não agregar valor, existe um custo imputado ao regulado e ao regulador.

7.2.27.5. Somente para conhecimento, estima-se que são recebidos cerca de 40 (quarenta) processos ao mês, com a utilização de aproximadamente 14 (catorze) horas para sua execução, caso não se verifiquem diligências que ensejem reanálise.

7.2.27.6. Ademais, impende destacar que ainda para aeródromos de uso público este mecanismo não agrega valor pois, no que concerne à proteção da área patrimonial e adequação do investimento, tais iniciativas extrapolam a competência da ANAC. No que tange ao aspecto de conformidade aos requisitos técnicos disciplinados pela Agência, esta pode fazê-lo mediante consultoria técnica, já que é seu dever institucional prestar informação e esclarecer dúvidas atinentes a assuntos de sua competência.

7.2.27.7. Já em relação à autorização prévia para modificação das características do aeródromo, entende-se que tal comando está intimamente relacionado ao processo de anuência prévia para execução de obra em aeródromo já cadastrado e, portanto, mais compatível com os ditames do RBAC nº 153. Diante disso e pelo fato não haver impacto significativo ao regulado, a escolha regulatória é que seu conteúdo seja adequadamente internalizado ao RBAC nº 153, sem que se faça análise de impacto regulatório com indicação de alternativas para tanto. Para maiores informações sobre como este mecanismo será internalizado no RBAC nº 153 vide Nota Técnica nº 8/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 7350157).

7.2.27.8. Face ao acima exposto e considerando a decisão do legislador sobre o assunto, cabe a esta ANAC tão somente uma única alternativa:

Alternativas	Impactos	
	Positivo	Negativo
1 - Extinguir a autorização prévia para a construção de aeródromos	<ul style="list-style-type: none"> • Redução de carga de trabalho do corpo técnico da ANAC que hoje é gasta em um processo sem contrapartida positiva à sociedade e sem correspondente aumento da segurança operacional do sistema de aviação brasileiro. • Redução do custo imputado ao regulado detentor de propriedade privada. • Alinhamento aos objetivos do Programa Voo Simples e da Medida Provisória. 	-

Agentes afetados:

7.2.27.9. A adoção da alternativa sugerida afetará diretamente o titular de aeródromo que pretende construir o aeródromo, que deixará de estar sujeitos ao cumprimento de tal obrigação, e à ANAC, que não terá mais o ônus de analisar o correspondente processo.

7.2.28. Problema 2.3 - Da atualização cadastral definida apenas pelo critério temporal

7.2.28.1. O mecanismo de renovação cadastral está previsto no artigo 15 da Resolução nº 158/2010, assim estabelecendo:

"Art. 15. A inscrição do aeródromo no cadastro tem validade de 10 (dez) anos após o ato administrativo de inscrição, podendo ser renovado por igual período, e não exime o operador da obrigação de pedir as atualizações no caso de alteração das características do aeródromo.

§ 1º A renovação da inscrição será realizada mediante solicitação do interessado à ANAC, nos moldes do disposto no art. 12, § 2º.

§ 2º O ato administrativo que deferir a solicitação de renovação da inscrição será

7.2.28.2. Do dispositivo acima, é possível inferir que hoje:

- O cadastro tem prazo determinado, qual seja, 10 (dez) anos prorrogável por igual período;
- A renovação cadastral se dá por solicitação do interessado tendo como único e exclusivo gatilho um critério temporal rígido, qual seja, 10 (dez) anos da inscrição do aeródromo no cadastro.

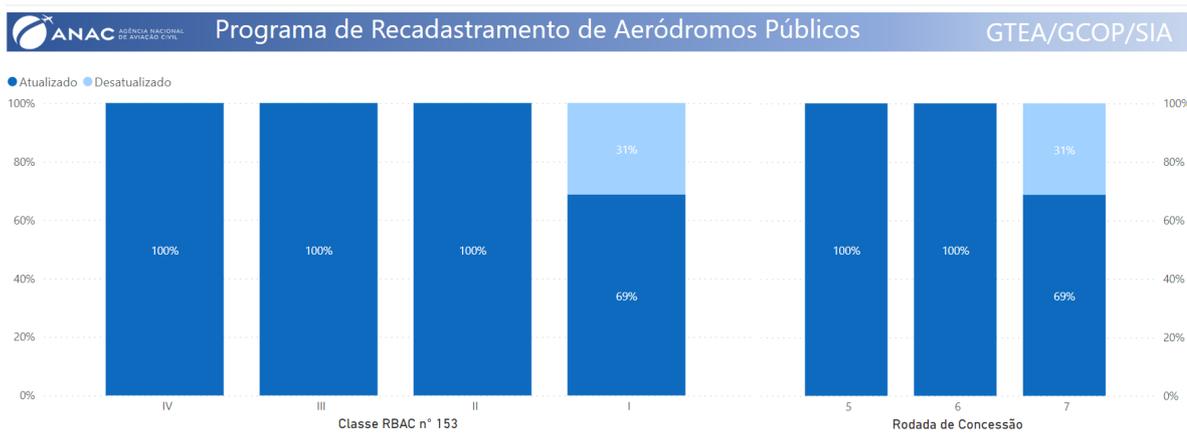
7.2.28.3. Como indicado, é possível inferir pela Seção que o precede (Capítulo II - Seção III - Da Manutenção Cadastral), que a obrigação de renovação cadastral prevista no artigo 15 tem o condão de assegurar que as informações cadastrais dos aeródromos brasileiros estejam atualizadas e sejam fidedignas e, com isso, possam proporcionar segurança operacional ao sistema de aviação civil pátrio.

7.2.28.4. Porém, ao delinear a obrigação, não foi considerada a existência de outros mecanismos de atualização e monitoramento das informações cadastrais que possam alcançar a mesma finalidade, como, por exemplo, atualizações cadastrais decorridas durante o interstício dos mencionados 10 (dez) anos ou ações de fiscalização, com destaque àquelas oriundas de processo de certificação operacional de aeródromos.

7.2.28.5. Outro ponto a ser destacado, trata da existência de aeródromos com cadastro desatualizado, especialmente relacionados a aeródromos cadastrados antes da entrada em vigor da Resolução nº 158/2010. Nesse sentido, e considerando que o cadastro de aeródromos públicos deve ser uma fonte fidedigna de informações para as publicações aeronáuticas oficiais, após a devida homologação pela ANAC destas informações e considerando ainda que o desconhecimento acerca da infraestrutura dos aeródromos públicos representa perigo à segurança operacional, foi implementado, por meio da Portaria nº 6.271/SIA, de 29 de outubro de 2021 (acessível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2021/portaria-no-6271-sia-29-10-2021/@@display-file/arquivo_norma/PA2021-6271.pdf), o programa de recadastramento de aeródromos públicos.

7.2.28.6. A Figura 1, abaixo, mostra o status do programa de recadastramento de aeródromos públicos, conforme informações da área técnica responsável (disponível no BI: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojZjc4MWRiNzUtNTc0ZC00MTZlLWExMmYtNDM1NDI5ZTM4NjRkIiwidCI6Im1lNzQ4ZjZlLWl0YT0tNGlyY1hYjJhLWVmOTUyMjM0ODM2NiIsImMlOiR9>, de 28/02/2023) por classe do RBAC nº 153:

Figura 1 - Status do Programa de Recadastramento de Aeródromos Públicos



7.2.28.7. Diante deste contexto e com o objetivo de tornar o mecanismo de renovação cadastral mais eficiente, simplificado e menos burocrático, em alinhamento ao Programa Voo Simples, é que são apresentadas as alternativas a seguir:

Alternativas	Impactos	
	Positivo	Negativo
1 - Manter o dispositivo tal como posto atualmente	<ul style="list-style-type: none"> • Sem ônus relacionado à necessidade de ajuste da norma 	<ul style="list-style-type: none"> • Custo processual ao regulado (levantamento de documentos e seu peticionamento); • Custo financeiro (pagamento de TFAC); • Custo ao regulador pelo tempo dispendido na análise de processos que não trazem informação nova e útil ao sistema de aviação civil, uma vez que o processo apresenta as mesmas informações já existentes, mas é feito para cumprir, de maneira meramente formal, a obrigação posta pelo artigo 15 da Resolução nº 158/2010; • Critério de exclusão cadastral apresenta atecnia ao considerar o prazo de 180 dias após o cadastro já ter vencido; • Não agrega valor ao serviço público prestado à sociedade quando não há alteração cadastral; • Não gera segurança operacional quando não há alteração cadastral.
	<ul style="list-style-type: none"> • Alinhamento aos objetivos do Programa Voo Simples; • Torna o processo de exclusão 	

2 - Retirar a exigência temporal e estabelecer a necessidade de manutenção de contato com a ANAC	cadastral mais eficiente pois passa por prévia interdição, dando um prazo mínimo de antecedência para cumprir a obrigação antes de sua exclusão do cadastro de aeródromos civis brasileiros.	-
--	--	---

Alternativa sugerida:

7.2.28.8. A área técnica opta pela adoção da alternativa “2 - Retirar a exigência temporal e estabelecer a necessidade de manutenção de contato com a ANAC”.

7.2.28.9. Como se verifica, com a alternativa sugerida o procedimento de renovação cadastral se torna mais eficiente e simplificado, em perfeito alinhamento ao Programa Voo Simples.

7.2.28.10. Nesse sentido, foi inserido um artigo que remete à ato da Superintendência responsável pela infraestrutura aeroportuária, hoje a cargo da SIA, e que disporá sobre a forma e as exigências para a manutenção e atualização do cadastro por parte do operador de aeródromo.

7.2.28.11. Por fim, quanto à sanção aplicável pelo não cumprimento da obrigação posta de renovar tempestivamente o cadastramento do aeródromo, entende a área técnica que a interdição do aeródromo com possibilidade de exclusão, quando decorridos 6 (seis) meses da interdição sem que a obrigação tenha sido cumprida, é um incentivo muito mais eficaz que a aplicação de multa associada a tal conduta. Isso porque a exclusão implica na necessidade de se abrir novo processo, com pagamento de TFAC e juntada de documentos, solicitando novamente a inscrição do aeródromo para possibilitar, então, sua abertura ao tráfego aéreo, enquanto a multa gera um processo burocrático que não tem efeitos imediatos e gera mais custos ao órgão regulador.

Agentes afetados:

7.2.28.12. A adoção da alternativa sugerida afetará diretamente e positivamente o operador de aeródromos e a ANAC, que terão reduzidos os custos envolvidos na obrigação com a definição de novas condições de contorno para o processo de renovação cadastral, sem que se tenha prejudicada sua principal finalidade, qual seja, manter informações cadastrais dos aeródromos brasileiros atualizadas para proporcionar segurança operacional ao sistema de aviação civil pátrio.

7.2.29. Problema 2.4 - Das infrações

7.2.29.1. Como se verifica na “Tabela de Infrações” do Anexo à Resolução nº 158/2010, são trazidas três tipificações distintas, quais sejam:

- Construir aeródromo civil sem prévia autorização da autoridade de aviação civil;
- Realizar obra de mudança de características físicas ou operacionais em aeródromo civil sem autorização da autoridade de aviação civil;
- Operar aeródromo civil construído ou modificado sem autorização da autoridade de aviação civil.

7.2.29.2. Por sua vez, para cada uma das condutas são trazidos os valores mínimo, intermediário e máximo diferenciados em função de ser o aeródromo de titularidade privada ou pública ou do agente ser pessoa física ou jurídica. Vejamos:

- **Aeródromo público** - O agente é o operador do aeródromo;
- **Aeródromo privado:**
 - O agente é *pessoa física*;
 - O agente é *pessoa jurídica*.

7.2.29.3. Conclui-se, assim, que novamente a titularidade é utilizada como baliza, o que demandaria, de partida, o ajuste da tabela para adequação dos parâmetros ao tipo de uso caso aceite tal critério como novo parâmetro de aplicabilidade.

7.2.29.4. Porém, independentemente da aplicabilidade, seja ela baseada na titularidade do bem imóvel ou no tipo de uso do aeródromo, verifica-se, no caso de aeródromos de uso público, afronta ao princípio proporcionalidade, uma vez que se define mesmo valor independentemente do porte do aeródromo, não havendo, com isso, *enforcement* gradativo. Tal cenário tende a gerar infrações às vezes muito pesadas a aeródromos de pequeno porte e insignificantes para aeródromos de grande porte, deixando de dar efetividade à finalidade disciplinadora que se pretende atingir.

7.2.29.5. Ademais, preconiza as diretrizes normativas aplicáveis à SIA, consubstanciada em Nota Técnica nº 09/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 5863450), doravante denominada “Nota Técnica nº 9, que a área técnica deve:

“9. Atentar-se, ao modular a obrigação materializada em norma, a adequá-la às características do aeródromo, lapidando o requisito às suas especificidades, as quais geralmente se encontram traduzidas, nos regulamentos vigentes, na classificação do aeródromo, ser este de natureza doméstica ou internacional, passível de certificação ou não, dentre outros aspectos;”

7.2.29.6. Desta forma, sugere-se a adoção dos mesmos critérios e argumentos propostos no bojo do RBAC nº 153, Regulamento no qual mesma problemática foi identificada. A seguir apresenta-se trecho extraído da Nota Técnica nº 19/2021/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI! 6555449):

“5.184 No que concerne aos valores de multa previstos no RBAC, em atenção à necessidade de estabilidade da regulação, partiu-se dos valores atualmente previstos para definição dos valores de multa dos aeródromos Classe IV, procedendo-se aos ajustes necessários, conforme avaliação de criticidade de cada requisito.

5.185 Dessa forma, partindo-se do modelo vigente, foram feitas as propostas de modificação nos patamares de valores indicados, buscando tanto prestigiar a proporcionalidade da sanção em face do potencial impacto da irregularidade na

segurança operacional do aeródromo, como privilegiar a congruência com os valores previstos nos demais normativos para infrações congêneres.

5.186 Nessa esteira, importante ressaltar que para os requisitos da proposta para o RBAC nº 153, fez-se constar, no Apêndice B do Regulamento, os valores mínimos, intermediários e máximos das respectivas sanções por classificação de aeródromo.

5.187 Adicionalmente, foi realizada ponderação dos valores para aeródromos de menor porte. As referências para este trabalho foram a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153, aprovada pela Resolução nº 517, de 14 de maio de 2019, e a Emenda nº 06 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153, aprovada pela Resolução nº 611, de 09 de março de 2021, que definiram parâmetros distintos para os grupos de aeródromos quanto às sanções.

5.188 Destaca-se que as consequências da violação das regras do RBAC nº 153 permaneceram as mesmas até hoje nas tabelas da Resolução nº 472/2018 introduzidas a despeito de o custo regulatório das diversas classes de aeródromo serem distintos entre si. Neste ponto, **tendo em conta que o tratamento dos regulados em classes é de especial relevo no tocante à regulamentação, privilegia-se o desenvolvimento de um ambiente regulatório adequado, lançando mão de um modelo de intervenção que guarde a necessária proporcionalidade em relação ao risco gerado e à condição econômica do regulado.**

5.189 Portanto, adotou-se na ponderação do “valor de referência” o mesmo racional previamente adotado para o padrão do SESCINC e Gerenciamento do Risco da Fauna, já consubstanciado no Apêndice B do RBAC nº 153 em vigor.

5.190 Assim, os valores de multa que constam atualmente na Resolução nº 472/2018 ficam como padrão para cobrança em aeródromos Classe IV. Para aeródromos das demais classificações é adotada a proporção padrão utilizada, por exemplo, na Seção 153.425, qual seja:

- Para Classe IV - valor-base (constante da Res. 472/2018 para cada sanção);
- Para Classe III - 75% do valor-base;
- Para Classe II - 30% do valor-base; e
- Para Classe I - 15% do valor-base.

5.191 Contudo, para aeródromos de uso privativo não existe prévia proporcionalidade em relação ao valor-base, qual seja, aquele adotado para a Classe IV. Desta forma, seguindo o racional posto para a regressão entre Classe II e Classe I, que é de 50%, também para a redução do percentual do valor-base entre Classe I e aeródromos de uso privativo será adotado tal parâmetro, concluindo-se por uma métrica de 7,5% do valor-base. Tal redução se justifica visto se tratar de um regulado que atua por sua conta e risco, não havendo parte a ser tutelada pelo órgão regulador, ao contrário do que se verifica nas operações de uso público classificadas como Classe I.

5.192 Dessa forma, a lógica proposta não implica em acréscimo de valor para os aeroportos de Classe IV. Noutro diapasão, faz-se valer o princípio da proporcionalidade adotando para as sanções um escalonamento de valores percentuais proporcionais ao porte do aeródromo."

7.2.29.7. Diante deste contexto e com o objetivo de tornar mais assertivo e proporcional o mecanismo disciplinador advindo da multa é que são apresentadas as alternativas a seguir. Impende mencionar, contudo, que a proposta a seguir pode ser utilizada seja a aplicabilidade adstrita à propriedade ou ao tipo de uso, cabendo, porém, ajustes para compatibilizar a tipificação e valores ao cenário correto.

Alternativas	Impactos	
	Positivo	Negativo
1 - Manter o dispositivo tal como posto atualmente, com valor único para aeródromo público, sem considerar seu porte.	<ul style="list-style-type: none">• Sem ônus relacionado à necessidade de ajuste da norma	<ul style="list-style-type: none">• Afronta ao princípio da proporcionalidade• Prejuízo ao <i>enforcement</i> que se pretende ter com punibilidade da conduta infracional
2 - Graduar os valores das infrações para aeródromos de uso público (ou de propriedade pública, a depender da aplicabilidade escolhida para a norma) em função do porte do aeródromo	<ul style="list-style-type: none">• Mecanismo aderente ao princípio da proporcionalidade e isonomia;• <i>Enforcement</i> mais assertivo e proporcional ao risco	-

Alternativa sugerida:

7.2.29.8. A área técnica opta pela adoção da alternativa “2 - Graduar os valores das infrações para aeródromos de uso público (ou de propriedade pública, a depender da aplicabilidade escolhida para a norma) em função do porte do aeródromo”.

Agentes afetados:

7.2.29.9. A adoção da alternativa sugerida afetará diretamente e positivamente o operador de aeródromos.

8. DOS OBJETIVOS DA REVISÃO NORMATIVA PROPOSTA

8.1. A presente proposta de revisão normativa visa promover a harmonização da aplicabilidade das normas da SIA, em função das alterações na Resolução nº 576, da proposta de revisão de classificação dos aeródromos no RBAC nº 153 (vide VOTO DIR-RC 6971427) e da alteração legislativa no Código Brasileiro de Aeronáutica.

8.2. Em relação à Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, a revisão normativa proposta tem por finalidade trazer nova premissa de aplicabilidade à regulamentação relativa ao cadastramento de aeródromos, passando a considerar, para tanto, o tipo de uso, se privativo ou público, e não mais vinculando-se à propriedade, se de titularidade privada ou pública.

9. DA COMPETÊNCIA PARA REGULAR

9.1. Quanto à competência para regular o tema, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) está amparada pelo seguinte arcabouço legal:

- **Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)** – Lei nº 7.565/1986 (com as alterações da Medida Provisória nº 1.089/2021)

- Art. 25, inciso I e §1º, que define o sistema aeroportuário como parte da infraestrutura aeronáutica e a instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, devem obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica;
- Capítulo II – que disciplina sobre o sistema aeroportuário, com destaque para:

"Art. 27. Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

(...)

Art. 30. A utilização de aeródromos civis deve obedecer às previsões regulamentares estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

Art. 31. Consideram-se:

I - Aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

II - Helipontos os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

III - Helipontos os helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

(...)

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecendo as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (artigo 30).

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A. ([Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015](#))

Art. 36-A. A autoridade de aviação civil poderá expedir regulamento específico para aeródromos situados na área da Amazônia Legal, de forma a adequar suas operações às condições locais, com vistas a promover o fomento regional, a integração social, o atendimento de comunidades isoladas, o acesso à saúde e o apoio a operações de segurança ([Redação dada pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021](#))"

- **Lei de Criação da ANAC** – Lei nº 11.182/2005 - Arts. 2º e art. 8º, incisos XXI, XXVI e XXVIII;

"Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

(...)

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;

(...)

XXVI - homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

(...)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;"

- **Regimento Interno da ANAC**, alterado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 – 9º, inciso VIII.

"Art. 9º À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como:

(...)

VIII - exercer o poder normativo da Agência;"

"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;

(...)

X - incluir, alterar ou excluir dados e informações, no âmbito de sua competência, de aeródromos públicos e privados no cadastro da ANAC;

(...)

XII - manter as informações da infraestrutura aeroportuária, dos regulados e de suas operações atualizadas nos sistemas de informação da ANAC, por meio:

a) dos processos de inclusão, alteração ou exclusão de dados e informações no cadastro de aeródromos;

(...)

XIII - adotar, no âmbito de sua competência, medidas para subsidiar o Comando da Aeronáutica na manutenção atualizada das Informações Aeronáuticas;"

10. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

10.1. **Implementação**

10.1.1. Cabe destacar que a revisão normativa proposta envolverá não somente a Resolução em si, mas também todo o arcabouço normativo e orientativo a ele relacionado, como previamente mencionado.

10.1.2. No quadro a seguir, esclarecemos as principais estratégias para implementação das alternativas:

Perguntas	Ações de implementação	Área responsável
Quais normas devem ser alteradas (estoque regulatório)?	<ul style="list-style-type: none">Resolução nº 158/2010Ajustes no RBAC nº 153	Diretoria ANAC
Requer alteração de algum instrumento infra regulamentar (IS, MPR, etc)	<ul style="list-style-type: none">Alteração da Portaria nº 3.352/SIA/2018Ajustes em documentos padronizados, tais como formulários eletrônicos	SIA
Requer ação de orientação, produção de material de informação ou plano de comunicação?	<ul style="list-style-type: none">Atualizar a página de cadastro de aeródromosAtualizar a página de serviços da ANAC	COPS, GTNO, ASCOM
Há necessidade ou recomendação para outro órgão, instituição ou setor regulado?	Sugere-se contatar o DECEA (COMAER) para confirmar compatibilização de normas	-

10.2. **Fiscalização e monitoramento**

10.2.1. Em relação à fiscalização, se dará em função de:

- verificação do cumprimento das obrigações postas na Resolução, especialmente quanto à proibição de utilização de infraestrutura que ainda não esteja homologada ou registrada e quanto à manutenção do cadastro de aeródromo atualizado;
- considerações pautadas na gestão do risco nas ações de fiscalização e vigilância continuada, as quais podem acarretar na necessidade de medidas acautelatórias que tenham como reflexo a interdição do aeródromo e, até mesmo, sua exclusão do cadastro de aeródromos civis brasileiros.

10.2.2. Em linhas gerais, haverá mudança significativa nos novos paradigmas de fiscalização baseada no risco, conforme diretrizes do "Projeto Setorial de Fiscalização Baseada em Risco", processo nº 00058.030375/2020-91. Essa alteração será mitigada em certa medida, pois esse novo modelo de fiscalização já está sendo utilizado nas fiscalizações mais recentes da área de vigilância continuada da SIA, preparando e capacitando os servidores ao novo modelo.

10.2.3. Os fundamentos e conceitos da regulação responsiva devem nortear o processo de fiscalização, visando propiciar a eficiência regulatória. Dessa forma, as atividades de fiscalização deverão fazer a adequada diferenciação contextual do risco regulatório nas condutas dos agentes regulados, buscando estratégias de incentivo e fiscalização diferenciadas em função dos comportamentos e históricos dos regulados, trazendo, assim, melhoria da performance da segurança operacional ao aeródromo e ao sistema aeroportuário como um todo.

10.2.4. Essa abordagem deve diferenciar a conduta a ser aplicada aos agentes que querem fazer a coisa certa, e que, por vezes, tentam cumprir as normas regulatórias, mas nem sempre conseguem obter sucesso, daqueles que não querem cooperar ou decidem, deliberadamente, não cooperar.

10.2.5. A fiscalização dos aeródromos de uso privativo se dará por denúncia, bem como pela exigência de manutenção de contato com o operador de aeródromo e atualização do cadastro como condição para permanência do aeródromo no cadastro.

10.3. **Do Compêndio dos Elementos de Fiscalização (CEF)**

10.3.1. Face à prerrogativa dada pelo art. 25, Parágrafo Único, da Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, informa-se que é opção desta área técnica apresentar o Compêndio dos Elementos de Fiscalização da Resolução que tratará do cadastramento de aeródromos tão somente após a realização de consulta pública do presente conjunto de alterações propostas por meio deste Relatório.

10.3.2. Consigna-se, ainda, que as alterações propostas neste Relatório para os demais normativos não contaminam seus Compêndios.

11. ANEXOS

11.1. A seguir são listados os documentos que acompanham esta Nota Técnica:

- Exposição de Motivos Interministerial - EMI nº 00053/2021 MINFRA MD ME (SEI! 7355309), de 1º de outubro de 2021, que justificou a publicação da Medida Provisória nº 1.089/2021;

- Minuta de Resolução que aprova a Emenda nº 12 ao RBAC nº 01 (SEI! 7403326);
- Minuta de Resolução que aprova a Emenda nº 09 ao RBAC nº 107 (SEI! 7386006);
- Minuta de Resolução que aprova a Emenda nº 04 ao RBAC nº 120 (SEI! 7386072);
- Minuta de Resolução que altera a Resolução nº 153 (SEI! 7403383);
- Minuta de Resolução que aprova a Emenda nº 04 ao RBAC nº 161 (SEI! 7469883);
- Minuta de Resolução que dispõe sobre a utilização de aeródromos civis e o cadastro junto à ANAC e revoga a atual Resolução nº 158/2010 (SEI! 7386104);
- Quadro Comparativo (SEI! 7642316);
- Minuta RBAC Emenda nº 12 ao RBAC nº 01 - Sem controle de alterações (SEI! 8005870);
- Minuta RBAC Emenda nº 12 ao RBAC nº 01 - Com controle de alterações (SEI! 8006530);
- Minuta RBAC Emenda nº 09 ao RBAC nº 107 - Sem controle de alterações (SEI! 8324452);
- Minuta RBAC Emenda nº 09 ao RBAC nº 107 - Com controle de alterações (SEI! 8006535);
- Minuta RBAC Emenda nº 04 ao RBAC nº 161 - Sem controle de alterações (SEI! 8006023);
- Minuta RBAC Emenda nº 04 ao RBAC nº 161 - Com controle de alterações (SEI! 8006016);
- Minuta RBAC Emenda nº 04 ao RBAC nº 120 - Sem controle de alterações (SEI! 8006040);
- Minuta RBAC Emenda nº 04 ao RBAC nº 120 - Com controle de alterações (SEI! 8006037);
- Minuta Resolução nº 153 - Sem controle de alterações (SEI! 8010659);
- Minuta Resolução nº 153 - Com controle de alterações (SEI! 8010656);
- Proposta de Aviso de Consulta Pública (SEI! 8017074); e
- Justificativa de Consulta Pública (SEI! 8017232).

12. CONCLUSÃO

12.1. Diante do exposto, observadas as análises e apontamentos lançados pela equipe deste Projeto Normativo, julga-se oportuna a submissão das propostas à avaliação do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária para posterior remessa à Diretoria para deliberação sobre a Consulta Pública, conforme Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Vagner de Menezes Neto, Gerente Técnico de Normas**, em 10/03/2023, às 17:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Humberto Terra Calcagno, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas**, em 10/03/2023, às 17:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Bermond de Lima, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/03/2023, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Janaina Maduro de Lorenzo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/03/2023, às 17:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Lopes Magalhães, Gerente de Certificação e Segurança Operacional**, em 13/03/2023, às 15:31, 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 **7355240** e o código CRC **FF0E200E**.