



CONSELHO
NACIONAL DO
MINISTÉRIO PÚBLICO



ANAC AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

ANAC E CNMP:

DEMANDAS E ORIENTAÇÕES SOBRE AVIAÇÃO CIVIL



1ª Edição - Agosto/2016

Conselheiros

Rodrigo Janot Monteiro de Barros
Presidente

Cláudio Henrique Portela do Rego
Corregedor Nacional

Antônio Pereira Duarte
Marcelo Ferra de Carvalho
Esdras Dantas de Souza
Walter de Agra Júnior
Leonardo Henrique de Cavalcante Carvalho
Fábio George Cruz da Nóbrega
Gustavo do Vale Rocha
Otavio Brito Lopes
Fábio Bastos Stica
Orlando Rochadel Moreira
Sérgio Ricardo de Souza
Valter Shuenquener de Araújo

Grupo de Trabalho

Coordenador

Cláudio Henrique Portela do Rego
Corregedor Nacional do Ministério Público

Equipe Técnica

Alexandre Sales de Paula e Souza
**Promotor de Justiça do Ministério Público
do Distrito Federal e Territórios**

Ana Carolina Alves Araújo Roman
**Procuradora da República na
Procuradoria da República no Distrito
Federal**

Daniel de Resende Salgado
**Procurador da República em exercício na
Procuradoria-Geral da República**

Diretoria

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz
Diretor-Presidente

Juliano Alcântara Noman
Diretor

Hélio Paes de Barros Júnior
Diretor

Ricardo Fenelon Junior
Diretor

Ricardo Sérgio Maia Bezerra
Diretor

Grupo de Trabalho

Coordenadores

Fabio Faizi Rahnemay Rabbani
**Superintendente de Infraestrutura
Aeroportuária**

Ricardo Bisinotto Catanant
**Superintendente de Acompanhamento
de Serviços Aéreos**

Equipe Técnica:

Tárik Pereira de Souza
Werllen Lauton Andrade
Fernando Barbelli Feitosa
Tony Roberto de Carvalho
Erica Silvestri Duttweiler
Cristian Vieira dos Reis
Roberto José Silveira Honorato
Luciana Ferreira da Silva
Pedro Henrique Leite Paludo
Alberto Jaime Ambram
Ailton José de Oliveira Júnior

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	6
PRINCIPAIS ÓRGÃOS DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRO	7
ANAC	7
INFRAERO	7
DECEA	8
CENIPA	8
APRESENTAÇÃO DA ANAC	9
Legislação	9
Competências	9
Atribuições	9
Normatização	9
Certificação e Outorga	10
Fiscalização	10
Autorizações e Concessões	10
Agenda Regulatória	11
Profissionais da Aviação Civil	11
ESTRUTURA DA ANAC	12
INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	13
Autorização Prévia de Construção e Cadastro de Aeródromos	13
Marco Legal	13
O que é aeródromo?	13
Como são classificados os aeródromos?	13
Qual a diferença entre aeródromos públicos e privados?	13
Qual a diferença entre aeródromo e aeroporto?	14
O que é heliponto?	15
Qual a diferença entre heliponto e heliporto?	15
Quais os requisitos necessários para abertura de um aeródromo ao tráfego aéreo?	15
Qual o procedimento de autorização prévia de construção de aeródromo e de cadastro de aeródromo?	16
Qual a diferença entre registro e homologação de aeródromo?	16
Onde encontrar informações sobre aeródromos públicos e privados cadastrados?	17
Onde obter mais informações sobre os processos de autorização prévia de construção e de cadastro de aeródromo?	21
Ruído Aeronáutico no Entorno de Aeródromos	22
Marco Legal	22
O que é Plano de Zoneamento de Ruído (PZR)?	22
Quando se exige PBZR ou PEZR?	24
A quem compete fazer a Compatibilização do uso do solo?	24
Gerenciamento do Risco de Fauna	25
Marco Legal	25
O Risco de Fauna e a Aviação Civil	25
O que são “Identificação do Perigo da Fauna” (IPF) e “Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna” (PGRF)?	25
O que é Área de Segurança Aeroportuária?	26
De quem é a competência para impor restrições especiais na ASA?	26
A ANAC concede autorização para instalação de aterros sanitários ou outras atividades com potencial atrativo de fauna dentro da ASA?	27
Qual o Papel do Município no controle do risco da fauna?	27
Qual o Papel do CENIPA no controle do risco da fauna?	27

Inspeção de Bagagem Despachada	28
Marco Legal	28
Em que consiste a Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC)?	28
Quais são os outros órgãos e entidades envolvidos na garantia da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita?	29
Qual a finalidade do procedimento de inspeção de bagagem?	29
Qual o percentual de inspeção em bagagens despachadas em voos internacionais e domésticos?	30
Fiscalização da Infraestrutura Aeroportuária	32
Marco Legal	32
Qual a abrangência da Fiscalização da Infraestrutura Aeroportuária?	32
Em que consistem as atividades de fiscalização aeroportuária?	33
Planos de Zona de Proteção do Aeródromo	34
Marco Legal	34
O que é Plano de Zona de Proteção de Aeródromo?	34
De quem é a competência para tratar de Plano de Zona de Proteção de Aeródromo?	35
Celebração de Instrumentos de Outorga para Exploração da Infraestrutura Aeroportuária	36
Marco Legal	36
De quem é a competência para explorar a Infraestrutura Aeroportuária?	36
Glossário – Principais Termos Relacionados à Infraestrutura Aeroportuária	38
AERONAVEGABILIDADE	42
Credenciamento	45
Registro Aeronáutico Brasileiro	46
Quais as principais funções do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)?	46
Como se dá o reconhecimento da propriedade e exploração de uma aeronave junto ao RAB?	47
Como pesquisar dados sobre proprietário e operador de aeronaves?	47
Como fazer pesquisas estatísticas sobre aeronaves?	48
Quais as modalidades de contratos registrados no RAB?	48
Quais os tipos de restrições judiciais registradas?	48
O que é Reserva de Marcas?	49
Aviação Experimental	49
Aeronaves Leves Esportivas – ALE/LSA	50
Projeto iBR2020	51
Operação das aeronaves experimentais	51
Aeronaves não Tripuladas	52
Aeromodelismo	53
Operações Experimentais	54
Operações não experimentais	54
Existem diferenças entre drones, aeromodelos, VANT e RPA?	55
O uso de VANT não autônomo (também conhecido como RPA) é permitido atualmente?	55
VANT militares são ou serão regulados pela ANAC?	55
O que é um VANT não autônomo (também conhecido como RPA) experimental?	55
O que é o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)?	56
É crime operar VANT não autônomos (também conhecidos como RPA) em área proibida?	56
SERVIÇOS AÉREOS	57
Principais Competências da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos	57

Liberdade tarifária e liberdade de oferta	57
Marco Legal	58
Acompanhamento de Mercado	58
Infrações Contra a Ordem Econômica	60
Marco legal	60
Relações de Consumo	60
Identificação (Documentos para Embarque)	61
Marco Legal	61
Escopo	62
Não Escopo	62
Viagem De Menores	62
Marco Legal	63
Cobrança de Serviços Opcionais - Acompanhamento de Menor	63
Marco Legal	64
Informações Climáticas/Meteorológicas	64
Marco Legal	65
Diminuição de Oferta ou Desabastecimento de Mercados	65
Marco Legal	66
CONTATOS	67

INTRODUÇÃO

A presente publicação foi resultado de Grupo de Trabalho estabelecido entre o Conselho Nacional do Ministério Público – CNMP e a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (Portaria PRESI-CNMP nº 26, de 29 de fevereiro de 2016).

A criação do referido grupo se deu por uma iniciativa de ambos os órgãos com o intuito de discutir e elaborar um material informativo com objetivo de proporcionar uma melhor compreensão sobre os principais temas relacionados à regulação da aviação civil brasileira.

A presente cartilha apresenta os resultados desse trabalho e tem por objetivos:

- Informar sobre as responsabilidades dos vários órgãos e entidades que integram o sistema de aviação civil brasileiro;
- Padronizar as respostas da Agência encaminhadas aos mais diversos órgãos do Ministério Público;
- Esclarecer diversas dúvidas recorrentes que chegam à ANAC no dia a dia sobre assuntos de sua competência;
- Auxiliar os membros do Ministério Público a obterem informações para subsidiar a instrução de procedimentos relacionados à aviação civil.

As principais demandas e os questionamentos encaminhados pelo Ministério Público à ANAC foram a fonte primária da cartilha, não esgotando, contudo, todos os temas atinentes à aviação civil brasileira. Importante ressaltar que se trata de um material em constante atualização e aprimoramento e que poderá ter novas versões.

Espera-se que as informações trazidas neste documento cumpram os objetivos acima delineados, e que a presente iniciativa permita consolidar uma parceria duradoura e benéfica entre ANAC e Ministério Público, de modo a propiciar a persecução e defesa do interesse público.

PRINCIPAIS ÓRGÃOS DO SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRO



ANAC

A ANAC é a Autoridade de Aviação Civil brasileira responsável pela normatização e fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Instituída em 2005, começou a atuar em 2006 substituindo o Departamento de Aviação Civil (DAC). É uma autarquia federal de regime especial e está vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. As ações da ANAC se enquadram nas atividades de certificação, fiscalização, normatização e representação institucional. A Agência tem como missão “Garantir a todos os brasileiros a segurança e a excelência da aviação civil”. A ANAC tem como principais objetivos estabelecer normas que promovam a segurança operacional e um ambiente de mercado competitivo na aviação civil, além de assegurar o cumprimento dessas regras visando à prevenção de acidentes e à melhoria constante da qualidade dos serviços oferecidos por empresas, profissionais do setor e aeroportos. A ANAC aprova aeronaves, empresas, fabricantes, oficinas, aeródromos, escolas e profissionais da aviação civil e fiscaliza o funcionamento de todas essas atividades.

INFRAERO

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) atua para prover infraestrutura e serviços aeroportuários e de navegação aérea, contribuindo para a integração nacional e o desenvolvimento sustentável

do país, de maneira articulada com as políticas públicas do Governo Federal. Administra ao todo 60 aeroportos, 72 Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo e 28 Terminais de Logística de Carga. A Empresa também tem participação, com 49%, nas Sociedades de Propósitos Específicos (SPEs) que administram os terminais de Guarulhos e Viracopos (SP), Brasília (DF), Confins (MG) e Galeão (RJ). É a única empresa pública brasileira autorizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a oferecer treinamentos especializados para profissionais aeroportuários

DECEA

Subordinado ao Ministério da Defesa e ao Comando da Aeronáutica, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é o órgão do Comando da Aeronáutica responsável pelo planejamento, gerenciamento e controle do tráfego aéreo brasileiro. Compete ao órgão atividades relacionadas à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica. Compete ainda ao DECEA, por meio da Portaria nº 913/GC3, de 21 de setembro de 2009, prover os meios necessários para o gerenciamento do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil faz parte.

CENIPA

O CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) é o órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER. Possui como atribuições a supervisão, o planejamento, o controle e a coordenação de atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. Essas ações são realizadas num universo que envolve as três Forças Armadas (Marinha, Exército e Força Aérea Brasileira), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), empresas aéreas, entre outros representantes.

Fonte: <http://www.anac.gov.br/outros-orgaos/outros-orgaos>

APRESENTAÇÃO DA ANAC

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), uma das agências reguladoras federais do País, foi criada para regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil. É uma autarquia federal de regime especial e está vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC). As ações da ANAC se enquadram nas atividades de certificação, fiscalização, normatização e representação institucional.

Legislação

- Criação da ANAC: [Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005](#)
- Decreto de instalação: [Decreto nº. 5.731, de 20 de março 2006](#)
- [Regimento Interno da ANAC](#)

Competências

A Lei de Criação da ANAC ([Lei nº 11.182/2005](#)) estabelece que cabe à Agência regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as orientações, políticas e diretrizes do Governo federal.

As principais competências da ANAC encontram-se descritas na seguinte página: http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional

Atribuições

A ANAC atua para promover a segurança da aviação civil e para estimular a concorrência e a melhoria da prestação dos serviços no setor. O trabalho da Agência consiste em elaborar normas, certificar empresas, oficinas, escolas, profissionais da aviação civil, aeródromos e aeroportos, e fiscalizar as operações de aeronaves, de empresas aéreas, de aeroportos, profissionais do setor e aeroportos, com foco na segurança e na qualidade do transporte aéreo. Leia mais na Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005).

Normatização

Ao estabelecer as regras para o funcionamento da aviação civil no Brasil, a ANAC revisa, atualiza e edita regulamentos técnicos e relacionados

a aspectos econômicos. A instituição dessas normas geralmente é precedida de consultas e audiências públicas, para ouvir a sociedade, e de estudo sobre o potencial impacto da decisão sobre o setor. As normas técnicas da ANAC consideram os preceitos das instituições e organizações internacionais de aviação das quais o Brasil é signatário.

Certificação e Outorga

Compreende os processos relacionados a verificação do atendimento a requisitos estabelecidos em atos normativos para que produto, empresa, processo, serviço ou pessoa possa prestar serviços, executar atividades ou ser operado dentro do Sistema de Aviação Civil. A certificação tem como objetivo atestar o grau de confiança e o atendimento a requisitos estabelecidos em regulamentos internacionais de aviação. A ANAC certifica aviões, helicópteros e seus componentes, oficinas de manutenção, empresas aéreas, escolas e profissionais de aviação do país. A certificação da ANAC obedece à Convenção de Chicago (1944), da qual o Brasil é signatário, e é reconhecida por diversos países com os quais há acordos internacionais.

Fiscalização

Para fiscalizar o funcionamento da aviação civil no país e assegurar níveis aceitáveis de segurança e de qualidade na prestação dos serviços aos passageiros, a ANAC realiza atividades de vigilância continuada e ações fiscais. Na vigilância continuada, o acompanhamento sobre o desempenho de produtos, empresas, operações, processos e serviços, e dos profissionais certificados, se dá de forma planejada e constante. Nas ações fiscais, o foco da Agência é identificar e prevenir infrações aos regulamentos do setor e, em parceria com outros órgãos, a prática de atos ilegais.

Autorizações e Concessões

Para atuar, companhias aéreas, empresas de táxi-aéreo ou de serviços especializados, escolas, oficinas, profissionais da aviação civil e operadores de aeródromos e aeroportos precisam ser autorizados pela ANAC. De acordo com a complexidade para o desempenho de cada atividade, a Agência emite autorizações, permissões, outorgas e concessões a esses

entes regulados. O descumprimento de regras e requisitos pode levar a Agência a suspender ou a cassar as autorizações concedidas.

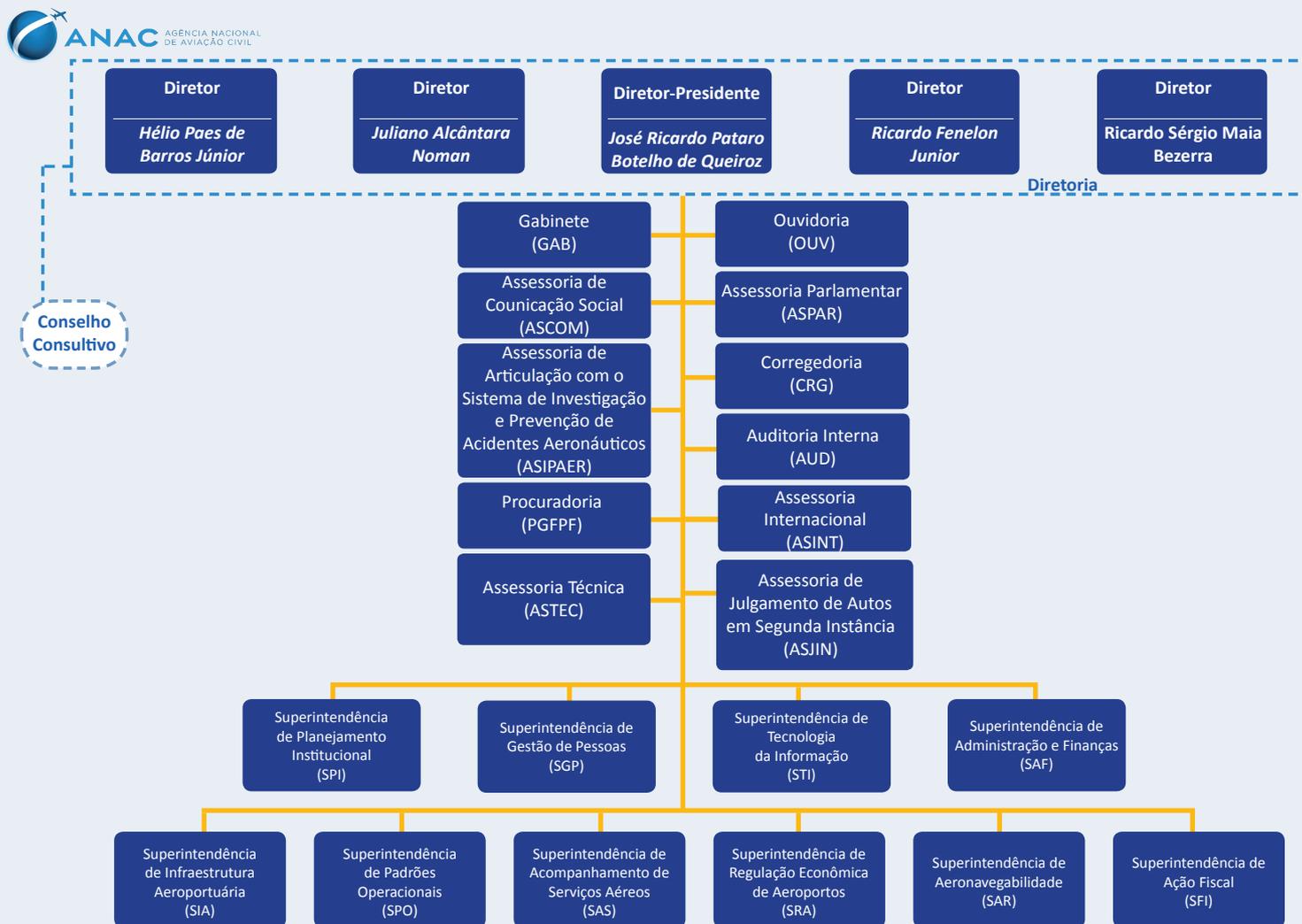
Agenda Regulatória

Com o objetivo de direcionar o desenvolvimento e a atualização das normas do setor de forma transparente, com participação da sociedade, a Agenda Regulatória contém os temas prioritários para a atuação da ANAC. A Agenda é um planejamento que reforça o modelo de transparência e de participação social. Durante sua vigência bienal, indica formalmente os temas que demandarão uma atuação prioritária no processo de normatização da ANAC, considerando os impactos a serem gerados à sociedade. A atual Agenda engloba o biênio 2015/2016, e no segundo semestre deste ano iniciar-se-ão as discussões dos temas que serão trabalhados nos anos de 2017/2018. Toda a sociedade está convidada a contribuir.

Profissionais da Aviação Civil

Diversas categorias de profissionais podem ser necessárias para que o transporte aéreo aconteça. Pilotos, comissários de bordo, despachantes operacionais de voo, mecânicos de manutenção, agentes de proteção à aviação civil e bombeiros de aeródromos são alguns exemplos. Cabe à ANAC emitir licenças e certificados de habilitações técnicas para que esses profissionais possam atuar na aviação civil.

ESTRUTURA DA ANAC



Nova estrutura vigente em 24/08/2016.

INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Autorização Prévia de Construção e Cadastro de Aeródromos

Marco Legal

- Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA);
- Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010
- Portaria ANAC nº 1227/SIA, de 30 de julho de 2010

O que é aeródromo?

A definição de aeródromo está prevista na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Conforme Art. 27 do CBA, *“Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves”*.

Como são classificados os aeródromos?

O art. 28 do Código Brasileiro de Aeronáutica classifica os aeródromos em civis e **militares**, sendo que os primeiros são destinados ao uso de aeronaves civis e os segundos são destinados a aeronaves militares.

O § 3º do referido dispositivo dispõe que “Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica”.

Cabe ressaltar que os aeródromos civis são classificados em **públicos** e **privados**.

Saliente-se que, conforme disposições normativas da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, lei de criação desta Agência, a ANAC **somente regula aeródromos civis**. Aeródromos militares são regulados pelo Comando da Aeronáutica – COMAER.

Qual a diferença entre aeródromos públicos e privados?

Segundo art. 29 do CBA, os aeródromos civis são classificados em públicos e privados. **A diferenciação entre um e outro está relacionada ao tipo de uso**, e não à propriedade ou ao regime jurídico (de direito público ou privado) aplicável ao proprietário do aeródromo.

Nesse sentido, o art. 30, §2º daquele regulamento estabelece que “aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial”. Aeródromos públicos, por outro lado, “poderão ser usados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização”, conforme disposto no art. 37 do CBA. Referido dispositivo determina, ainda, que somente será possível impor alguma restrição à utilização de um aeródromo público por alguma aeronave ou serviço aéreo em razão de algum motivo operacional ou de segurança que o justifique.

Percebe-se, portanto, que, enquanto o aeródromo privado é de uso restrito pelo seu proprietário, ou por quem este permita, aeródromos públicos são destinados ao uso da população em geral.

Qual a diferença entre aeródromo e aeroporto?

Conforme art. 31, I, do CBA, aeroportos consistem em “aeródromos **públicos**, dotados de **instalações e facilidades** para o apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas”.

Verifica-se, portanto, que todo aeroporto deve ser, necessariamente, um aeródromo público, sendo que o principal elemento que o diferencia de um simples aeródromo reside no fato de possuir instalações e facilidades. O termo facilidades, por sua vez, é definido de forma exemplificativa pelo art. 26, parágrafo único, do CBA, abaixo transcrito:

Art. 26. O sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Parágrafo único. São facilidades: o balizamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica; área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem,

carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semiautomático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

O que é heliponto?

Segundo o art. 31, II, do CBA, helipontos são “aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros”. Verifica-se, portanto, que heliponto é uma categoria especial de aeródromo, para operação somente de aeronaves com asas rotativas.

Qual a diferença entre heliponto e heliporto?

Conforme art. 31, III, do CBA, heliportos são “helipontos **públicos**, dotados de **instalações e facilidades** para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas”.

Trata-se, portanto, de conceito semelhante ao de aeroporto, com a diferença de ser destinado exclusivamente ao uso de aeronaves com asas rotativas.

Quais os requisitos necessários para abertura de um aeródromo ao tráfego aéreo?

Conforme o artigo nº 34 do Código Brasileiro de Aeronáutica, “nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da autoridade aeronáutica”. O art. 30 do CBA, por sua vez, determina que **“nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado”**.

Diante disso, entende-se que, antes de ser aberto ao tráfego aéreo, o aeródromo deve passar pelos processos de autorização prévia de construção e de inscrição no cadastro junto à ANAC.

Qual o procedimento de autorização prévia de construção de aeródromo e de cadastro de aeródromo?

Os procedimentos de autorização prévia de construção de aeródromo e seu cadastramento junto à ANAC são regidos pela Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, e pela Portaria ANAC nº 1227/SIA, de 30 de julho de 2010.

Conforme mencionados regulamentos, o processo de autorização prévia de construção de um aeródromo possui caráter declaratório por parte do interessado, e a concessão dessa autorização não supre a exigência de outras entidades da administração pública sobre a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano, ou da observância dos condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo. Nesse sentido é o art. 3º da Resolução nº 158/2010.

A autorização prévia de construção é ato precário e pode ser revogada em caso de notificação, pelas autoridades competentes, de conflitos com normas municipais, distritais, estaduais e federais, bem como com aqueles referentes aos órgãos ambientais. Ademais, o art. 17 da Resolução nº 158/2010 estabelece que a ANAC promoverá, de ofício, a exclusão dos dados do cadastro quando, “no caso de aeródromo privado, forem noticiados conflitos com normas municipais, distritais, estaduais e federais, bem como com aqueles referentes aos órgãos ambientais”.

O processo de autorização prévia de construção de aeródromo é etapa prévia ao processo de cadastramento, o qual inicia-se após notificação do término da obra pelo interessado e encaminhamento de requerimento de inscrição no cadastro.

Ressalte-se que, em se tratando de aeródromo privado, a inscrição no cadastro da ANAC denomina-se registro. O cadastramento de aeródromo público, por sua vez, é feito por meio de homologação. Nesse sentido é o art. 30, § 1º, do CBA.

Qual a diferença entre registro e homologação de aeródromo?

No processo de registro, aplicável a aeródromos privados, cabe ao

proprietário garantir a veracidade das características físicas do aeródromo declaradas a esta Agência, bem como a existência de condições mínimas de segurança. Diferentemente, no caso de aeródromos públicos, faz-se necessária a homologação da infraestrutura por esta Agência anteriormente à abertura do aeródromo ao tráfego aéreo, o que implica dizer que haverá verificação das condições de segurança operacional, tendo-se como parâmetro os requisitos mínimos estabelecidos na regulação definida pela ANAC.

Onde encontrar informações sobre aeródromos públicos e privados cadastrados?

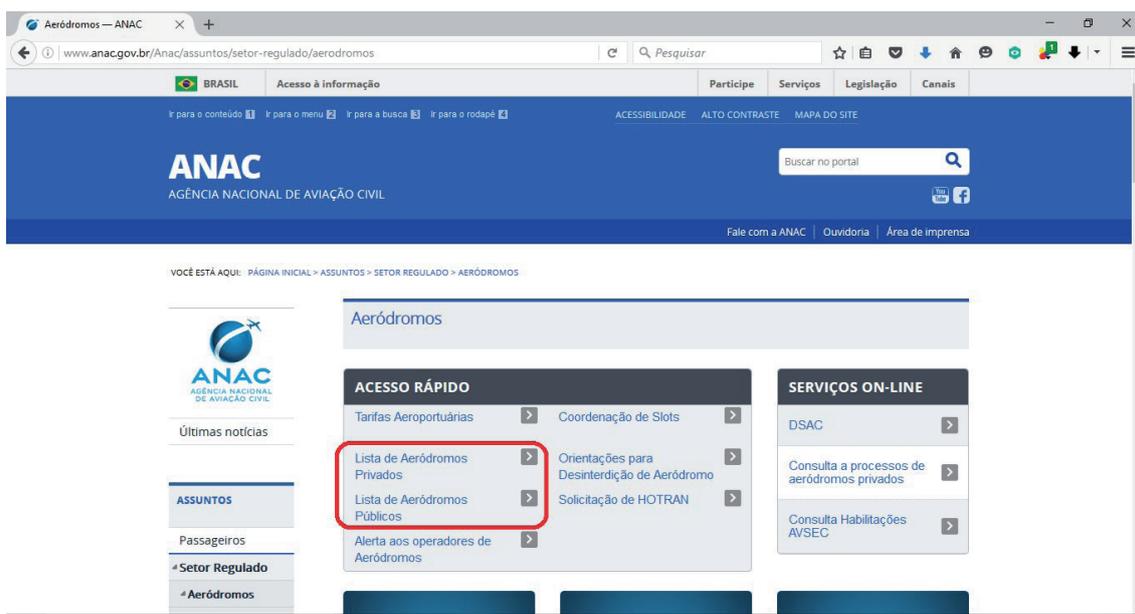
A ANAC disponibiliza, em seu sítio eletrônico, relação atualizada dos aeródromos públicos e privados devidamente cadastrados perante a Agência. O acesso à referida relação pode ser feito clicando-se no campo “Setor Regulado” e, após, em “Aeródromos”, conforme imagens abaixo:

The first screenshot shows the ANAC homepage. In the left sidebar, under the 'ASSUNTOS' (Topics) section, the 'Setor Regulado' (Regulated Sector) link is highlighted with a red arrow. The main content area features a banner for 'Dados do Transporte Aéreo' (Air Transport Data) for February 2016, with a sub-headline 'Demanda internacional mantém crescimento pelo 24º mês' (International demand maintains growth for the 24th month). Below the banner, there is a news item titled 'Estudo da SAC aponta dias de maior movimentação em aeroportos durante Jogos Rio 2016' (SAC study points to days of higher movement in airports during Rio 2016 Games), with the objective of improving airport management and preparing airlines for the mega-event.

The second screenshot shows the 'Setor Regulado' page. In the left sidebar, the 'Setor Regulado' link is selected, and a red arrow points to the 'Aeródromos' (Aerodromes) link in the sub-menu. The main content area is titled 'SETOR REGULADO' and contains a 'SERVIÇOS ON-LINE' (Online Services) section with various options like 'Autorização de sobrevoo e pouso / Overflight', 'Consulta RAB on-line', 'Solicitar licenças e habilitações', 'Consultar licenças e habilitações técnicas', 'Consulta de Nada Consta de Multas do CBAER', 'Resultados de Exames Teóricos', 'Pagamento GRU', 'Carta de Serviços', and 'SACI'. At the bottom, there are three main categories: 'AERONAVES', 'AERÓDROMOS' (highlighted with a red arrow), and 'PÁGINAS TEMÁTICAS'.

Após acessar referidos campos, pode-se verificar, na área “Acesso Rápido”, a existência das listas de aeródromos públicos e privados homologados e registrados pela ANAC.

Referidas listas são atualizadas diariamente, havendo um lapso de 24 horas entre a publicação do ato no diário oficial e a atualização das planilhas.



As listas em questão estão em formato “.xls”, e permitem a utilização de filtros como o código ICAO do aeródromo, o nome do aeródromo, o Município e Estado em que está localizado, ou mesmo as coordenadas geográficas. Há também informações sobre algumas características físicas do aeródromo bem como link para visualização do ato de homologação ou registro.

Entenda melhor o que significa cada um dos campos da “Lista de Aeródromos Públicos”:

Código OACI: Trata-se de código de quatro letras utilizado para designação de um aeródromo, conforme padrão definido pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Todo aeródromo, seja público ou privado, deve possuir um código OACI respectivo.

Tipo: consiste na diferenciação entre aeródromos e helipontos.

Nome: Trata-se do nome que designa o aeródromo nas publicações aeronáuticas. Saliente-se que, comumente, alguns aeródromos são identificados pela população ou pelas autoridades locais com nomes distintos do que a designação constante do cadastro da ANAC. Tais nomes, geralmente, são decorrentes de leis municipais, ou de um uso comum da população. Contudo, tais designações distintas não são consideradas no cadastro da ANAC.

Em vista disso, eventualmente pode haver certa dificuldade na localização de um aeródromo na “Lista de Aeródromos Públicos”. Por tal motivo, sugere-se utilizar informações complementares para localização da pista de pouso e decolagem, como, por exemplo, o Município ou a localização geográfica.

Município Atendido: Município em que está situado o aeródromo;

UF: Estado em que está situado o aeródromo;

Latitude e Longitude: indicam as coordenadas geográficas do aeródromo;

Altitude: altitude do aeródromo em relação ao nível do mar;

Operação: indica o tipo de operação que pode ser realizada no aeródromo. Essa coluna apresenta combinações dos seguintes tipos de operação:

- **VFR diurno:** Aeródromo admite a operação apenas diurna de aeronaves em aproximação conforme regras de voo visual (Visual Flight Rules);
- **VFR diurno/noturno:** Aeródromo admite a operação diurna e noturna de aeronaves em aproximação conforme regras de voo visual (Visual Flight Rules);
- **IFR diurno:** Aeródromo admite a operação apenas diurna de aeronaves em aproximação conforme regras de voo por instrumento (Instrument Flight Rules);
- **IFR diurno/noturno:** Aeródromo admite a operação diurna e noturna de aeronaves em aproximação conforme regras de voo por instrumento (Instrument Flight Rules);

Pista: nas colunas J à X, a planilha apresenta as características físicas da pista de pouso e decolagem, quais sejam:

- **Designação:** indica a designação da cabeceira à qual a pista se refere;
- **Comprimento:** comprimento em metros da pista de pouso e decolagem;
- **Largura:** largura em metros da pista de pouso e decolagem;
- **Resistência:** indica a resistência da pista de pouso e decolagem, a qual é calculada com base no Método ACN-PCN, que consiste no método utilizado para estabelecer a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg. O método encontra-se definido no Apêndice F do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 153, aprovado pela Resolução nº 240, de 26 de junho de 2012.
- **Superfície:** indica o tipo de revestimento da superfície da pista de pouso e decolagem. O revestimento mais comum em pistas de pouso e decolagem é o asfalto. É possível, contudo, encontrar outros tipos de materiais, como concreto ou mesmo grama e terra.

Heliponto: As colunas Y à AC da “Lista de Aeródromos Públicos” contém informações sobre as características físicas do heliponto. Ressalte-se que alguns aeródromos públicos cadastrados possuem, além da pista de pouso e decolagem para aeronaves de asa fixa, uma área para pouso exclusivo de aeronaves com asas rotativas (heliponto). A norma que dispõe sobre tais características é a Portaria nº 18/GM5, de 14 de fevereiro de 1974.

Atos Normativos: As colunas AH à AK da planilha em questão contém informações sobre os atos normativos por meio dos quais os aeródromos públicos foram homologados ou tiveram seu cadastro alterado. As colunas contêm hiperlinks que direcionam o usuário para o arquivo digital da Portaria.

Classe RBAC 107: indica a classificação do aeródromo para fins de aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 107, aprovado pela Resolução nº 362, de 16 de julho de 2015. A Classificação foi feita por meio da Portaria nº 291/SIA, de 15 de fevereiro de 2016, e baseia-se nas definições estabelecidas no item 107.9(b) do RBAC nº 107:

- **Classe AD:** Aeródromo civil público não categorizado como arrecadador de tarifas aeroportuárias;
- **Classe AP:** Aeródromo civil público categorizado como arrecadador de tarifas aeroportuárias (também denominado simplesmente de aeroporto). As classes definidas para os aeroportos, segundo o tipo de serviço aéreo em operação e o número de passageiros processados, são:
 - **Classe AP - 0:** Aeroporto com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi-aéreo e /ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento;
 - **Classe AP - 1:** Aeroporto 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);
 - **Classe AP - 2:** Aeroporto 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);
 - **Classe AP - 3:** Aeroporto 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).

Referida classificação busca diferenciar os requisitos do RBAC 107 aplicáveis a cada um dos aeródromos, conforme sua categoria, nos termos do Apêndice A daquele regulamento.

Categoria Tarifária: Classificação dos aeródromos para fins específicos de cobrança de Tarifas Aeroportuárias, nos termos da Portaria nº 2007/SRE/SIA, de 26 de agosto de 2014.

Especificações Operativas: as colunas AN, AO e AP da planilha em questão contêm informações sobre as especificações operativas, para fins de aplicação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 139, aprovado pela Resolução nº 96, de 11 de maio de 2009, Emenda nº 5. Referido regulamento trata da certificação operacional de aeródromos. Somente há informações referentes aos aeródromos já certificados ou que tenham sido abrangidos pela Portaria nº 908/SIA, de 13 de abril de 2016 (aeródromos civis públicos brasileiros que processaram voos regulares no período de 17 de dezembro de 2013 a 16 de dezembro de 2015). Quanto a cada uma das colunas que compõem as especificações operativas, tem-se:

Aeronave Crítica: representa o código de referência da maior aeronave que poderá ser utilizada em operações regidas pelo RBAC 121 e RBAC 129 no referido aeródromo, conforme classificação estabelecida na Seção 154.13 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 154.

Tipo de aproximação:

- **NINST:** Pista de pouso visual
- **NPA:** Aproximação de não precisão
- **PA1:** Aproximação de precisão Categoria I
- **PA2:** Aproximação de precisão Categoria II

Frequência Semanal: representa a maior frequência semanal de operações da aeronave crítica em operações regidas pelo RBAC 121 e RBAC 129.

Referência: indica o ato normativo em que definidas as especificações operativas anteriormente tratadas.

Finalmente, destaca-se que a Lista de Aeródromos Privados possui menos informações que a Lista de Aeródromos Públicos, sendo que todos as colunas contidas naquela planilha estão presentes nesta, não carecendo de mais explicações além das apresentadas acima.

Na lista de aeródromos privados, deve-se atentar ao fato de que os helipontos e helidecks estão relacionados em planilhas distintas, conforme imagem abaixo:

CÓDIGO OACI	TIPO	NOME	MUNICÍPIO	UF	LATITUDE	LONGITUDE	ALTITUDE	OPERAÇÃO	DESIGNAÇÃO	COMPRIM
SSOK	Aeródromo	14 Bis	Londrina	PR	23° 12' 51" S	51° 11' 9" W	589 m	VFR Diurna	10/28	790 m
SIUQ	Aeródromo	A2 Aviação Agrícola Ltda	Alta Floresta	MT	10° 4' 7" S	55° 59' 43" W	287 m	VFR Diurna	03/21	1000 m
SNDH	Aeródromo	ABA	Barreiras	BA	12° 9' 37" S	45° 1' 21" W	513 m	VFR Diurna	13/31	1530 m
SIGN	Aeródromo	ACGC	Mimoso de Goiás	GO	15° 2' 43" S	48° 13' 56" W	26 m	VFR Diurna	10/28	1140 m
SDGA	Aeródromo	Adelcoagro	Angélica	MS	22° 2' 17" S	53° 50' 47" W	371 m	VFR Diurna	17/35	1000 m
SIOR	Aeródromo	Adriemar Ribeiro	Santa Rita do Passa Quatro	SP	21° 58' 33" S	47° 28' 16" W	846 m	VFR Diurna	12/30	680 m
SSXN	Aeródromo	Aéreo Amazônia	Altamira	PA	8° 17' 54" S	55° 6' 53" W	150 m	VFR Diurna	07/25	1100 m
SITL	Aeródromo	Aero Agrícola Galvota	Jaguapitã	PR	22° 58' 43" S	51° 32' 55" W	555 m	VFR Diurna/Noturna	11/29	1000 m
SIRT	Aeródromo	Aero Agrícola Rio Claro	São José do Rio Claro	MT	13° 26' 3" S	56° 43' 53" W	555 m	VFR Diurna	13/31	800 m
SWDI	Aeródromo	Aeragrícola Solo	Parapananema	SP	23° 26' 52" S	48° 52' 3" W	656 m	VFR Diurna	07/25	600 m
SIKA	Aeródromo	Aerocampo	Campo Novo do Parecis	MT	13° 38' 7" S	57° 53' 58" W	548 m	VFR Diurna	18/36	1685 m
SDSJ	Aeródromo	Aerocascavel	Cascavel	PR	24° 52' 16" S	53° 27' 52" W	699 m	VFR Diurna	09/27	799 m
SNVR	Aeródromo	Aeroclube da Bahia	Vera Cruz	BA	13° 1' 17" S	38° 40' 52" W	4 m	VFR Diurna	08/26	1300 m
SNGS	Aeródromo	Aeroclube de Alagoas	Maceió	AL	9° 35' 15" S	35° 45' 28" W	90 m	VFR Diurna	14/32	800 m
SSHA	Aeródromo	Aeroclube de Aquidauana	Aquidauana	MS	20° 28' 51" S	55° 46' 10" W	189 m	VFR Diurna	06/24	700 m
SSBG	Aeródromo	Aeroclube de Bento Gonçalves	Bento Gonçalves	RS	29° 8' 54" S	51° 32' 11" W	673 m	VFR Diurna	13/31	1000 m
SIWQ	Aeródromo	Aeroclube de Birigui	Birigui	SP	21° 13' 3" S	50° 18' 2" W	408 m	VFR Diurna	13/31	900 m
SNKB	Aeródromo	Aeroclube de Campina Grande	Campina Grande	PB	7° 10' 42" S	35° 59' 25" W	693 m	VFR Diurna	10/28	800 m
SIXE	Aeródromo	Aeroclube de Eldorado do Sul	Eldorado do Sul	RS	30° 3' 1" S	51° 26' 37" W	10 m	VFR Diurna	11/29	1600 m
SSAF	Aeródromo	Aeroclube de Foz do Iguaçu	Santa Terezinha de Itaipu	PR	25° 22' 11" S	54° 28' 14" W	236 m	VFR Diurna	15/35	1000 m
SDIQ	Aeródromo	Aeroclube de Itapetininga	Itapetininga	SP	21° 35' 59" S	48° 49' 58" W	557 m	VFR Diurna/Noturna	01/19	1320 m
SSKT	Aeródromo	Aeroclube de Santa Catarina	São José	SC	27° 36' 43" S	48° 40' 24" W	6 m	VFR Diurna	03/21	896 m
SIPA	Aeródromo	Aeroclube São José do Rio Pardo	São José do Rio Pardo	SP	21° 38' 50" S	46° 55' 42" W	872 m	VFR Diurna	14/32	1200 m
SSYS	Aeródromo	Aero do Vale Miracatu	Miracatu	SP	24° 18' 20" S	47° 30' 9" W	33 m	VFR Diurna	08/26	500 m
SWVR	Aeródromo	Aeródromo do Canarinho	Sinop	MT	11° 54' 0" S	55° 27' 33" W	445 m	VFR Diurna	02/20	775 m
SITH	Aeródromo	Aero Helinorte	São João do Araguaia	PA	5° 26' 51" S	48° 55' 9" W	135 m	VFR Diurna	09/27	1257 m
SILQ	Aeródromo	Aeroclube de Cascavel	Cascavel	PR	24° 55' 44" S	53° 29' 46" W	687 m	VFR Diurna	08/26	480 m

Onde obter mais informações sobre os processos de autorização prévia de construção e de cadastro de aeródromo?

Mais informações sobre referidos procedimentos podem ser encontradas na seguinte página do Portal da ANAC:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/cadastro-de-aerodromos/cadastro-de-aerodromos>

Ruído Aeronáutico no Entorno de Aeródromos

Marco Legal

- Constituição da República Federativa do Brasil, art. 30, VIII;
- Lei nº 7.565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), artigos 43 e 44;
- Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 161.

O que é Plano de Zoneamento de Ruído (PZR)?

A matéria ruído aeronáutico no entorno do aeródromo é regida pelos artigos 43 e seguintes do Código Brasileiro de Aeronáutica e, no âmbito da competência normativa da ANAC, pelo [Regulamento Brasileiro da Aviação Civil \(RBAC\) nº 161](#), que trata de Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR. Segundo a norma, todo aeródromo deve possuir um PZR, o qual é composto por curvas de ruído e pelas compatibilizações e incompatibilizações ao uso do solo estabelecidas para as áreas delimitadas por essas curvas.

Nos termos do RBAC nº 161, o PZR consiste em documento que tem por objetivo “representar geograficamente a área de impacto do ruído aeronáutico decorrente das operações nos aeródromos e, aliado ao ordenamento adequado das atividades situadas nessas áreas, ser o instrumento que possibilita preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas em seu entorno”.

Existem dois tipos de PZR:

Plano Básico de Zoneamento de Ruídos (PBZR) e Plano Específico de Zoneamento de Ruídos (PEZ).

O PBZR é um Plano elaborado a partir de perfis operacionais padronizados, possuindo formas geométricas simplificadas. Veja, abaixo, algumas representações gráficas de PBZR:

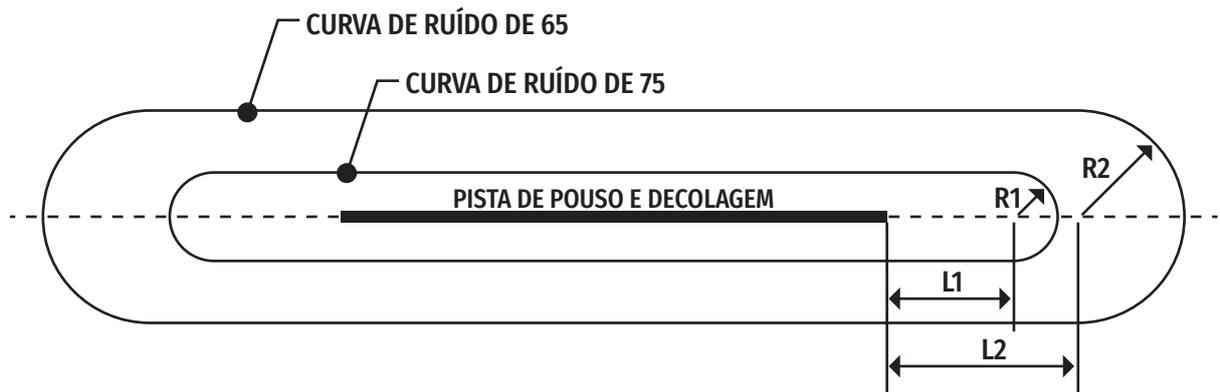


Figura 1: curvas de ruído de pista de pouso e decolagem simples

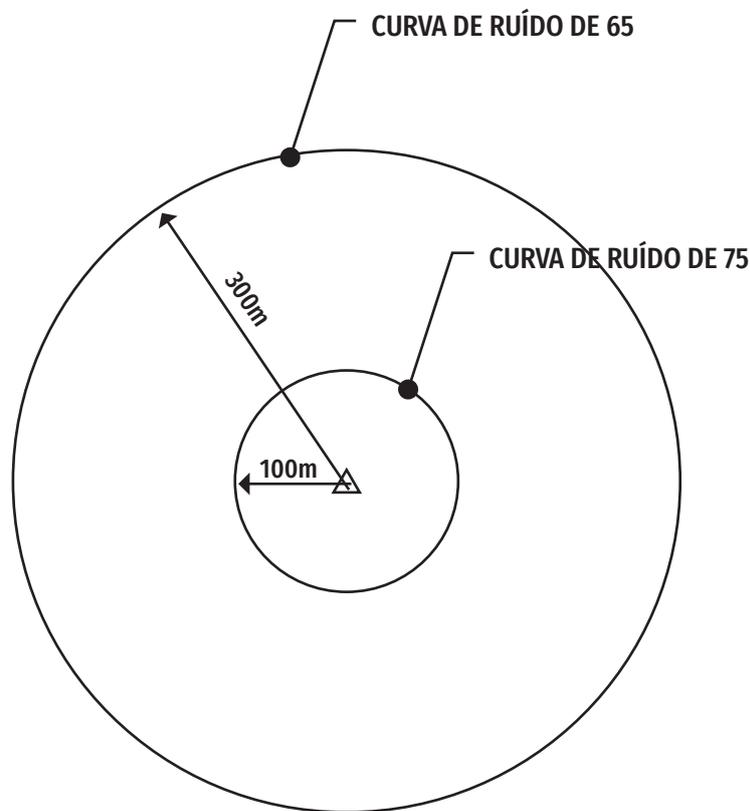


Figura 2: curvas de ruído para helipontos

Perceba que o Plano Básico de Zoneamento de Ruídos possui configurações simples, sendo composto por apenas duas curvas de ruído médio dia-noite de 75 dB e 65 dB.

O PEZR, por sua vez, é composto por cinco curvas de ruído, as quais são calculadas por meio de programa computacional que utilize metodologia matemática apropriada para a geração de curvas, na métrica DNL.

A elaboração desse PEZR é feita pelo próprio operador do aeródromo, que considera, no cálculo, o sistema de pistas de pouso e decolagem existente, considerando os dados operacionais atuais do aeródromo, bem como o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão do aeródromo, considerando estimativa de movimentos e tipos de aeronaves. Diferente do PBZR, que consiste em modelo simplificado, o PEZR considera diversas características físicas do aeródromo e operacionais em sua elaboração.

Quando se exige PBZR ou PEZR?

Todo aeródromo, público ou privado, deve possuir um Plano de Zoneamento de Ruído.

Exige-se PEZR para aeródromos que possuam média anual dos últimos três anos superior a 7.000 movimentos de aeronaves. Para os demais aeródromos, é facultado escolher o tipo de plano, se básico ou específico. Além disso, a ANAC pode solicitar, de ofício, a elaboração de um PEZR a qualquer aeródromo, independentemente do número de movimentos que ele apresente.

A quem compete fazer a Compatibilização do uso do solo?

Conforme art. 30, inciso VIII, da Constituição da República Federativa do Brasil, compete aos Municípios “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano”. Tal dispositivo, cumulado com os artigos 43 e 44, inciso II, e §4º da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), dispõe que cabe à Administração Pública Municipal realizar a compatibilização dos usos do solo nas áreas urbanas abrangidas pelas curvas de ruído do PZR do aeródromo.

Referida compatibilização, segundo item 161.51 do referido RBAC nº 161, deve ser feita em conjunto com o operador do aeródromo e com as comunidades do entorno, observando-se, para tanto, a relação de usos compatíveis e incompatíveis do solo descritas nas Tabelas E-1 e E-2 da Subparte E do RBAC nº 161.

Gerenciamento do Risco de Fauna

Marco Legal

- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, art. 30, VIII;
- Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012; e
- Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 164.

O Risco de Fauna e a Aviação Civil

A atração de fauna, sobretudo de aves, é um problema grave para a segurança das operações aéreas, dado o risco de colisão desses animais com aeronaves em operação.

O que são “Identificação do Perigo da Fauna” (IPF) e “Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna” (PGRF)?

Considerando a problemática acima, a ANAC editou o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 164 (<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-154-emd-01>), o qual estabelece regras para o gerenciamento do risco da fauna nos aeródromos públicos. Conforme disposto no item 164.3(a) daquele Regulamento, “*O perigo provocado pela presença de aves e demais espécies de animais às operações aéreas torna necessária a execução, por parte dos operadores de aeródromos públicos, de ações específicas para o gerenciamento do risco de colisão entre aeronaves e a fauna, por intermédio da compreensão dos fatores que originam o perigo e da definição de medidas para eliminar ou mitigar o risco*”.

Para tanto, o RBAC nº 164 prevê dois instrumentos, quais sejam, a Identificação do Perigo da Fauna – IPF, e o Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF.

O primeiro, conforme item 164.3(b) do RBAC nº 164, consiste numa “*abordagem preliminar do problema, na qual são identificadas as espécies de fauna presentes no aeródromo e no seu entorno que provocam risco às operações aéreas, os principais focos de atração, e em que são definidas e priorizadas as medidas adotadas para a redução do risco*”.

O PGRF, por sua vez, é elaborado com base nos resultados obtidos a partir do IPF, e trata-se de documento de natureza operacional que

específica para o operador diversos procedimentos, os quais devem ser incorporados à rotina operacional do aeródromo. Tais procedimentos devem ter por finalidade a redução progressiva do risco de colisão entre aeronaves e animais durante operações ocorridas no aeródromo.

A responsabilidade pela elaboração do IPF e do PGRF é do operador do aeródromo. Contudo, referidos instrumentos somente são exigidos de alguns aeródromos, conforme requisitos previstos no item 164.1(b) do RBAC nº 164. Mencionados instrumentos devem ser apresentados à ANAC, conforme item 164.3(d) daquele Regulamento.

Contudo, mesmo que não seja exigido de determinado aeródromo os mencionados documentos, o RBAC nº 164 deixa claro que todo operador de aeródromo deve realizar certos procedimentos básicos operacionais e de manutenção com vistas a mitigar o risco da fauna.

O que é Área de Segurança Aeroportuária?

O art. 2º, V, da Lei nº 12.725/2012, institui a Área de Segurança Aeroportuária (ASA): “área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar, com 20 km (vinte quilômetros) de raio, cujos uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna”.

Mencionada Lei estabelece a possibilidade de imposição de restrições especiais às atividades atrativas de fauna ou com potencial atrativo de fauna localizadas dentro da ASA, com vistas a garantir a segurança das operações aéreas. Tais restrições vão desde a adequação da atividade aos parâmetros definidos pela autoridade competente sobre o assunto até a cessação definitiva das operações.

De quem é a competência para impor restrições especiais na ASA?

Conforme art. 4º da Lei nº 12.725, tal responsabilidade compete:

- À Autoridade Municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano (art. 30, VIII, da CRFB/88 e art. 2º, VI, “b” da Lei nº 10.257/2011 – Estatuto da Cidade);

- À Autoridade ambiental, no processo de licenciamento ambiental e durante atividades de fiscalização e controle; e
- Ao operador do aeródromo, na administração do sítio aeroportuário.

A ANAC concede autorização para instalação de aterros sanitários ou outras atividades com potencial atrativo de fauna dentro da ASA?

Não. A análise da regularidade ambiental desses empreendimentos é de competência dos órgãos ambientais estaduais e municipais, que são responsáveis, ainda, pela avaliação da necessidade e viabilidade ambiental da implantação desses empreendimentos. A ANAC não tem prerrogativa legal para inspecionar e deliberar sobre a aprovação de implantações de atividades perigosas ou atrativas de aves em áreas fora dos limites patrimoniais dos aeródromos.

Qual o Papel do Município no controle do risco da fauna?

O papel do Município decorre de sua competência constitucional no que diz respeito ao uso e ocupação do solo, conforme art. 30, VIII, da CRFB/1988 e da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade) que estabelece, em seu art. 2º, inciso VI, alínea “b”, que os Municípios, no âmbito de suas políticas urbanas, devem evitar a proximidade de usos incompatíveis no ordenamento e uso do solo urbano.

Cabe ao Município, portanto, no papel de ordenação do uso e ocupação do solo, evitar a instalação de atividades na Área de Segurança Aeroportuária que possam consistir em focos atrativos de fauna e, conseqüentemente, causar riscos às operações aéreas.

Qual o Papel do CENIPA no controle do risco da fauna?

A **Portaria Normativa nº 1.887, de 22 de dezembro de 2010**, do Ministério da Defesa estabelece, em seu art. 6º, que cabe ao Comando da Aeronáutica identificar os focos de atração de aves localizados fora da área do aeroporto, efetuar o registro estatístico das ocorrências relacionadas ao risco aviário, avaliar o risco aviário para as operações no aeródromo e informar à ANAC os focos de atração de aves e a respectiva avaliação de risco aviário. Tais atribuições são desempenhadas pelo CENIPA, órgão

responsável por planejar, gerenciar, controlar e executar as atividades relacionadas com a prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos, conforme Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009.

Mais informações sobre o tema Risco da Fauna podem ser consultadas na página institucional do CENIPA:

<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php>

Inspecção de Bagagem Despachada

Marco Legal

- Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, inciso X;
- Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 108;
- Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010 – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC); e
- Resolução nº 167, de 17 de agosto de 2010.

Em que consiste a Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC)?

O Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, estabelece o **Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC)**, o qual tem como objetivo, nos termos do seu art. 2º, “disciplinar a aplicação de medidas de segurança destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal da terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, a fim de proteger as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita cometidas no solo ou em voo”.

Conforme art. 4º, inciso CXXX, do PNAVSEC a Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC) consiste na “combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita”.

Por ato de interferência ilícita, entende-se o “ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo”, conforme art. 4º, XXXII, do PNAVSEC.

A título de esclarecimento, são considerados atos de interferência ilícita, conforme PNAVSEC:

- a) apoderamento ilícito de aeronave em voo;
- b) apoderamento ilícito de aeronave no solo;
- c) manutenção de refém a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;
- d) invasão de aeronave, de aeroporto ou das dependências de instalação aeronáutica;
- e) introdução de arma, artefato ou material perigoso, com intenções criminosas, a bordo de aeronave ou em um aeroporto;
- f) comunicação de informação falsa que coloque em risco a segurança de aeronave em voo ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, no aeroporto ou nas dependências de instalação de navegação aérea; e
- g) ataque a aeronaves utilizando Sistema Antiaéreo Portátil;

Quais são os outros órgãos e entidades envolvidos na garantia da Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita?

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) define atribuições e responsabilidades distintas para a ANAC, Administração Aeroportuária, Empresas Aéreas, Comando da Aeronáutica e Órgãos de Segurança Pública, sobretudo a Polícia Federal, dentre outros.

Tais atribuições estão descritas no Capítulo IV do Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010. É relevante destacar as atribuições da Polícia Federal, contidas no art. 12 daquela norma, em especial a de supervisionar os processos de inspeção de segurança da aviação civil nas Áreas Restritas de Segurança (ARS).

Qual a finalidade do procedimento de inspeção de bagagem?

A inspeção de bagagem despachada é tema pertinente à **Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC)**, cuja regulação e fiscalização compete à ANAC, conforme art. 8º, inciso X, da lei nº 11.182/2005.

Considerando que a inspeção de bagagem constitui procedimento destinado a garantir a proteção da aviação civil, seus passageiros, tripulantes e pessoal de terra, tem-se que sua finalidade consiste em

detectar a presença de armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilícita.

Em vista disso, esclarece-se que a regulação da ANAC no que diz respeito às inspeções de bagagem não tem como foco a identificação de substâncias entorpecentes ou outros produtos de atividades criminosas que não tenham correlação com AVSEC. Sabe-se, contudo, que a existência de tais procedimentos de segurança, decorrentes da legislação AVSEC, tem como efeito secundário o aumento do controle sobre o que é transportado no modal aéreo, o que, de certa forma, inibe a prática de crimes como tráfico de drogas e contrabando de uma forma sem paralelos nos outros meios de transporte, bem como permite que os agentes envolvidos na proteção da aviação civil colaborem com as autoridades competentes quando da detecção de itens que tenham sido considerados suspeitos, mas que não trazem risco para a aviação.

Por fim, os procedimentos AVSEC não substituem tampouco excluem a possibilidade de fiscalização, concomitantemente ou em separado, dos órgãos de segurança pública.

Qual o percentual de inspeção em bagagens despachadas em voos internacionais e domésticos?

Segundo disposto no RBAC nº 107, item 107.143(a) cabe ao operador do aeródromo **“prover os recursos físicos necessários** para a realização da inspeção de bagagem despachada, incluindo bagagens de trânsito ou conexão, sob a responsabilidade do operador aéreo. Confirmando tal orientação, o art. 192 do PNAVSEC dispõe de igual modo.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 108, aprovado pela Resolução nº 254, de 6 de novembro de 2012, por sua vez, estabelece, no item 108.59(a), ser competência do operador aéreo **realizar a inspeção de bagagem** despachada.

Ressalva-se, contudo, que, segundo o Apêndice A do RBAC nº 107, a previsão de o operador do aeródromo prover recursos necessários à inspeção de bagagem despachada, incluindo bagagens de trânsito ou

conexão, nos termos do item 107.143 daquele regulamento, é aplicável somente “quando aeródromo atende voo internacional ou no caso de previsão em DAVSEC”. Da mesma forma, o RBAC nº 108 prevê, no item 108.59(a)(2), que a quantidade de bagagem a ser inspecionada em voos domésticos será determinada pela ANAC e informada aos operadores por meio de uma Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (DAVSEC).

Portanto, tem-se que:

Para **voos internacionais**, esta Agência define a obrigação de que **100%** das bagagens sejam inspecionadas.

Quanto aos **voos domésticos**, a norma prevê a edição de uma **Diretriz de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita** (DAVSEC), que irá estabelecer o percentual mínimo de bagagens a serem inspecionadas.

O art. 7º, inciso XVII, do PNAVSEC, dispõe que a ANAC deverá regular as medidas de segurança contra atos de interferência ilícita em razão do nível de ameaça existente. Portanto, devem ser considerados os cenários que coloquem em risco a segurança do transporte aéreo, de forma que não haja o estabelecimento de medidas desproporcionais àquelas realmente necessárias.

Considerando esse contexto, esclareça-se que, atualmente, a **DAVSEC** sobre quantidade de bagagens a serem inspecionadas em voos domésticos está **em fase de discussão e elaboração** no âmbito da Agência. Ressalte-se, ademais, que a elaboração de uma Diretriz AVSEC depende de interlocução com o Departamento de Polícia Federal, a quem compete estabelecer os níveis de ameaça, conforme determina o art. 5º da Resolução nº 167, de 17 de agosto de 2010.

Não obstante ainda não haver definição do percentual acima mencionado, saliente-se que, em determinadas ocasiões, a inspeção

de bagagem é obrigatória não somente em voos internacionais, mas também em voos domésticos:

- Bagagens que tenham sido retiradas das aeronaves em decorrência do não embarque do passageiro, nos termos do item 108.61(a) do RBAC nº 108;
- Bagagens desacompanhadas, nos termos do item 108.63 do RBAC nº 108; e
- Bagagens suspeitas, nos termos do item 108.67, do RBAC nº 108.67.

Fiscalização da Infraestrutura Aeroportuária

Marco Legal

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de Criação da ANAC), art. 8º, inciso XXI.

Qual a abrangência da Fiscalização da Infraestrutura Aeroportuária?

O art. 8º, inciso XXI, da Lei nº 11.182/2005 estabelece que cabe à ANAC regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária, exceto no que concerne aos aspectos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, os quais competem ao Comando da Aeronáutica – COMAER.

A fiscalização promovida pela SIA possui dois enfoques distintos:

- Segurança operacional: tem por objeto a verificação de requisitos referentes às características dos elementos da infraestrutura e das sinalizações, constituição e organização do operador, gerenciamento da segurança operacional, operações na área de movimento, manutenção e sistema de resposta à emergência em aeródromo. Tal fiscalização se dá na área de movimento do aeródromo – pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves.
- Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC): consistem em fiscalizações por meio de inspeções, auditorias e testes, e visam avaliar o cumprimento de requisitos referentes à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita por parte desses regulados. A esfera de atuação desse tipo de fiscalização compreende aeródromos, empresas aéreas e centros de instrução.

Em que consistem as atividades de fiscalização aeroportuária?

No âmbito da Infraestrutura Aeroportuária, a fiscalização da ANAC abrange duas formas distintas de atuação:

- Inspeções, consistente em fiscalização in loco;
- Vigilância continuada, que ocorre, em regra, de forma não presencial, por meio de diligências junto ao operador do aeródromo.

Programa Anual de Inspeção Aeroportuária – PAIA

A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária elabora, periodicamente, o Programa Anual de Inspeção Aeroportuária (PAIA), com fim de estabelecer a programação das inspeções para o ano de referência. São observados, na elaboração do PAIA, critérios considerados importantes para a segurança operacional da aviação civil, de modo a criar uma lista de aeródromos a serem inspecionados, seguindo uma ordem de prioridade.

Esse planejamento leva em consideração os recursos disponíveis e a priorização dos aeródromos conforme o tipo de operação que neles ocorrem. Tal priorização recai sobre os aeródromos com operação de voos regulares. Isso porque tais localidades possuem um maior grau de criticidade para efeitos de fiscalização, dado o número maior de operações e de passageiros movimentados.

Ressalta-se que o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 153, aprovado pela Resolução ANAC nº 240, de 26 de junho de 2012, estabelece, no item 153.7, uma metodologia de classificação do aeródromo conforme quantidade média anual de passageiros e tipo de operação (se regular ou não), podendo estabelecer requisitos distintos para cada uma dessas classes. Em regra, a existência de voo regular é o principal critério de aplicabilidade da maior parte dos requisitos que impactam a segurança operacional.

Vigilância Continuada

A fiscalização promovida pela ANAC abrange não apenas a atuação in loco,

por meio de inspeções periódicas e especiais, mas também a vigilância continuada por meio de diligências, que consiste no monitoramento remoto das condições do aeródromo pela verificação de informações, documentos e registros fornecidos pelo seu operador, a fim de constatar o atendimento dos requisitos de manutenção, operações aeroportuárias e resposta à emergência contidos, principalmente, no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 153.

A propósito, realça-se que, com o objetivo de melhor orientar os operadores de aeródromos sobre as condições mínimas de infraestrutura e obrigações a serem observadas a fim de garantir a segurança das operações, esta Superintendência publicou, no sítio eletrônico da ANAC, material informativo destinado a operadores de aeródromos de pequeno porte, compreendendo os de **classe I-A** e **AD**.

Classe I-A	AD
Segundo o RBAC 153, são aeródromos de classe I-A aqueles que não operam voos regulares e que processam menos de 100.000 passageiros por ano, considerada a média aritmética no período de 3 anos anteriores ao corrente.	Segundo o RBAC nº 107, aprovado pela Resolução nº 362, de 16 de julho de 2015, a classe AD compreende os aeródromos públicos não categorizados como arrecadadores de tarifas aeroportuárias.

O Material informativo acima também está disponível no seguinte link: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/publicacoes/condicoes-minimas-de-aerodromos-e-obrigacoes-de-operadores-classe-i-a-e-ad-mar-2016.pdf>

Planos de Zona de Proteção do Aeródromo

Marco Legal

- Código Brasileiro de Aeronáutica;
- Lei complementar nº 97, de 09 de junho de 1992: art. 18, inciso II;
- Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005: art. 8º, parágrafo 6º; e
- Portaria COMAER nº 957/CG3, de 09 de julho de 2015.

O que é Plano de Zona de Proteção de Aeródromo?

O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, no art. 43, que as propriedades vizinhas dos aeródromos estão sujeitas a restrições

especiais, as quais estariam especificadas nos Planos elencados nos incisos do art. 44 do referido Código, dentre os quais o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos.

Conforme Portaria COMAER nº 957/GC3, de 9 de julho de 2015, o Plano de Zona de Proteção de Aeródromo consiste em “conjunto de planos utilizados para disciplinar a ocupação do solo, de modo a garantir a segurança e a regularidade das operações aéreas.”

A finalidade do Plano de Zona de Proteção de Aeródromo é impor restrições às edificações ou qualquer outro tipo de acessão no entorno do aeródromo que possam se tornar obstáculos à navegação aérea, mormente durante os procedimentos de aproximação ou decolagem das aeronaves.

Nesse sentido, o CBA dispõe que “a autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos”.

De quem é a competência para tratar de Plano de Zona de Proteção de Aeródromo?

Trata-se de matéria relacionada ao controle do espaço aéreo e à navegação aérea, sendo, portanto de competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica – DECEA/COMAER, nos termos do art. 18, inciso II, da Lei complementar nº 97, de 09 de junho de 1992, e do art. 8º, parágrafo 6º, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

A competência do DECEA/COMAER para tratar de Plano de Zona de Proteção de Aeródromo inclui o poder de cautela, sendo competência daquele órgão impor eventual medida restritiva às operações de um aeródromo em razão da ausência do referido Plano.

Observação: Os Planos de Zona de Proteção de Aeródromo não se confundem com a Área de Segurança Aeroportuária. Os primeiros estão disciplinados no Código Brasileiro de Aeronáutica, que confere à autoridade aeronáutica, no caso o DECEA, a competência para impor restrições à propriedade situada no entorno do aeródromo.

A ASA, por sua vez, está tratada somente na Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012, não tendo sido estabelecida, naquela lei, a atribuição da autoridade aeronáutica para impor restrições de qualquer natureza sobre os empreendimentos situados na referida área. O art. 4º da mencionada lei estabelece apenas a possibilidade de restrições especiais à autoridade municipal, na ordenação e controle do uso e ocupação do solo urbano; à autoridade ambiental, no processo de licenciamento ambiental e durante as atividades de fiscalização e controle; e ao operador do aeródromo, na administração do sítio aeroportuário.

Celebração de Instrumentos de Outorga para Exploração da Infraestrutura Aeroportuária

Marco Legal

- Constituição da República Federativa do Brasil, art. 21, XII, c;
- Código Brasileiro de Aeronáutica; e
- Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003.

De quem é a competência para explorar a Infraestrutura Aeroportuária?

Conforme previsto na Constituição, art. 21, Inciso XII, alínea “c”, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária.

Nesse sentido, o Código Brasileiro de Aeronáutica prevê as possibilidades de exploração da infraestrutura aeroportuária por outras pessoas jurídicas diversas da União. Em seu Artigo 36, o Código define que os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

Diretamente pela União: são os aeródromos públicos administrados pelo Comando da Aeronáutica (COMAER);

Por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias: são os aeroportos administrados pela INFRAERO;

Mediante convênio com os Estados ou Municípios: são os aeródromos públicos delegados aos outros entes da federação.

Por Concessão: aeroportos delegados à iniciativa privada por meio de leilão público. A competência para realizar concessão da Infraestrutura Aeroportuária é da ANAC, conforme art. 8º, inciso XXIV. Ressalte-se, porém, que cabe ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a elaboração e a aprovação dos planos de outorgas, ouvida a ANAC, nos termos do Art. 27, § 8º, III (Redação dada pela Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016). Informações mais detalhadas sobre a concessão de aeródromos públicos, inclusive quanto aos aeroportos já concedidos e quanto aos processos de concessão em andamento, podem ser consultadas na seguinte página: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes>

Por Autorização: aeródromos administrados pela iniciativa privada, autorizado por meio de ato do poder público. Diferentemente do que ocorre na concessão, que se destina apenas aos aeródromos já homologados como públicos, a modalidade de outorga de aeródromo civil por meio de autorização é destinada aos interessados em explorar comercialmente infraestruturas aeroportuárias de propriedade privada, inclusive mediante recolhimento de tarifas. Informações sobre o processo de outorga por meio de autorização podem ser obtidas na seguinte página: <http://www.aviacao.gov.br/aceso-a-informacao/outorgas/autorizacao>.

Corriqueiramente, esta Agência recebe demandas do Ministério Público e outros órgãos sobre a celebração de convênios com demais entes da

Federação referente à transferência da exploração da infraestrutura aeroportuária. Ocorre que, conforme parágrafos acima, tal matéria não é de competência da ANAC. Não obstante, salienta-se que os instrumentos de outorgas de aeródromos civis públicos podem ser consultados no seguinte link:

<http://www.aviacao.gov.br/aceso-a-informacao/outorgas/outorgas-de-aerodromos-civis-publicos-unidades-federativas-do-brasil>.

Ressalte-se que recente mudança na estrutura da Administração Pública Federal Direta promovida pela Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016, extinguiu a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e criou o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, tornando esse Ministério competente para tratar da matéria.

Glossário – Principais Termos Relacionados à Infraestrutura Aeroportuária

Aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Aeroporto: aeródromo público, dotado de instalações e facilidades para o apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Área de Segurança Aeroportuária (ASA): área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo, com 20 km (vinte quilômetros) de raio, cujos uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna.

Área Restrita de Segurança (ARS): área do lado ar de um aeroporto, identificada como área prioritária de risco, onde, além do controle de acesso, outros controles de segurança são aplicados. Tal área normalmente inclui as áreas da aviação comercial, de embarque de passageiros entre o ponto de inspeção e a aeronave, rampa, áreas de bagagens, inclusive as áreas nas quais as aeronaves são trazidas para operação e é realizada a inspeção de bagagem e carga, depósitos de carga, centros de tratamento

dos Correios, instalações para os serviços de comissaria e instalações de limpeza das aeronaves, entre outras.

Ato de interferência ilícita contra a aviação civil: ato ou atentado que coloca em risco a segurança da aviação civil e o transporte aéreo.

Bagagem desacompanhada: bagagem despachada que é transportada como carga, ou seja, coberta por conhecimento aéreo, podendo ou não ser transportada na mesma aeronave em que se encontra a pessoa à qual pertença.

Bagagem despachada ou registrada: bagagem despachada para transporte no compartimento de carga de aeronave mediante emissão de nota de bagagem.

Bagagem suspeita: denominação dada a um volume de bagagem que apresente alguma das seguintes características: não identificável, abandonada, violada, que apresente ruído, exale odor que indique uma suspeita ou apresente sinais de vazamento de alguma substância líquida, sólida ou gasosa não identificável como substância permitida para transporte.

Canal de inspeção: ponto de controle de acesso à Área Restrita de Segurança, constituído de um ou mais módulos de inspeção de segurança.

Focos com potencial atrativo de fauna: quaisquer atividades, estruturas ou áreas que, utilizando as devidas técnicas de operação e de manejo, não se constituam como foco atrativo de fauna no interior da ASA, nem comprometam a segurança operacional da aviação.

Focos de atração: quaisquer atividades, estruturas ou áreas que sirvam de foco ou concorram para a atração relevante de fauna, no interior da ASA, comprometendo a segurança operacional da aviação.

Heliponto: aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros.

Heliporto: helipontos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Identificação do Perigo da Fauna (IPF): documento que apresenta uma abordagem preliminar do perigo da fauna, na qual são identificadas as espécies de fauna presentes no aeródromo e no seu entorno que provocam risco às operações aéreas, bem como os principais focos de atração e as medidas para a redução do risco.

Inspeção de segurança da aviação civil: atividade de aplicação de meios técnicos ou de outro tipo, com a finalidade de identificar e detectar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer ato de interferência ilícita.

Lado Ar: área de movimento do aeródromo, terrenos adjacentes e edificações, cujo acesso é controlado.

Nível de ruído médio dia-noite: nível de ruído médio de um período de 24 horas, calculado segundo a metodologia Day-Night Average Sound Level-DNL.

Operador de aeródromo: toda pessoa natural ou jurídica que administre, explore, mantenha e preste serviços em aeródromo de uso público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

Plano Básico de Zoneamento de Ruído (PBZR): Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo composto pelas curvas de ruído de 75 e 65, e elaborado nos termos do RBAC nº 161, a partir de perfis operacionais padronizados, conforme disposto na Subparte C daquele Regulamento.

Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo (PZR): documento elaborado nos termos deste RBAC, que tem como objetivo representar geograficamente a área de impacto do ruído aeronáutico decorrente

das operações nos aeródromos e, aliado ao ordenamento adequado das atividades situadas nessas áreas, ser o instrumento que possibilita preservar o desenvolvimento dos aeródromos em harmonia com as comunidades localizadas em seu entorno.

Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR): Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo composto pelas curvas de ruído de 85, 80, 75, 70 e 65, e elaborado nos termos do RBAC nº 161, a partir de perfis operacionais específicos, conforme disposto na Subparte D daquele regulamento.

Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF): documento que, com base nos resultados obtidos em IPF, visa a estruturar as operações do aeródromo para o gerenciamento permanente do risco provocado pela fauna às operações aéreas.

Ruído aeronáutico: ruído oriundo das operações de circulação, aproximação, pouso, decolagem, subida, rolamento e teste de motores de aeronaves, não considerando o ruído produzido por equipamentos utilizados nas operações de serviços auxiliares ao transporte aéreo, para fins do Plano de Zoneamento de Ruído.

Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC): combinação de medidas, de recursos humanos e de materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Consulte também a nossa ANACPédia:

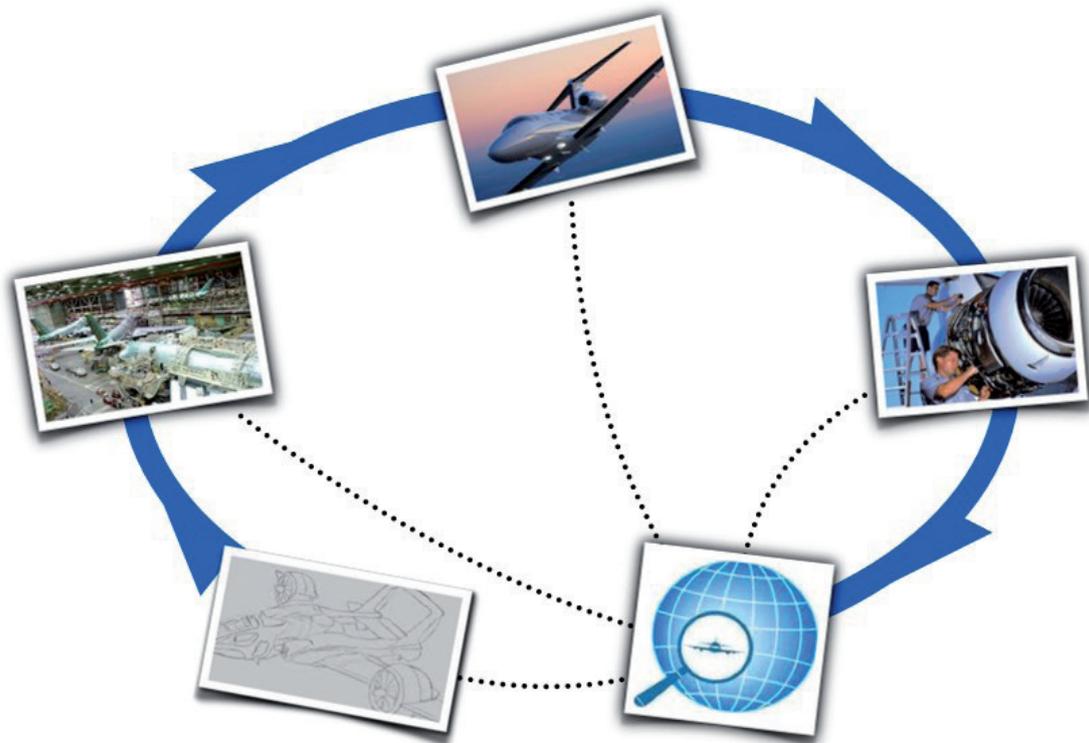
<http://www2.anac.gov.br/anacpedia/>

AERONAVEGABILIDADE

Diz-se que uma aeronave está aeronavegável quando se constata que o projeto anteriormente aprovado é atendido, bem como há condições seguras de voo. Segundo estabelecido pela Lei 7.565/86, salvo permissão especial, somente as aeronaves para as quais o Certificado de Aeronavegabilidade tenha sido emitido podem ter acesso ao espaço aéreo. (art.20)

A mesma Lei estabelece que, anteriormente à emissão do Certificado de Aeronavegabilidade, deve ser emitido o Certificado de Tipo, significando que o projeto da aeronave deve ser certificado (art. 68) conforme requisitos mínimos estabelecidos (art. 66 e 67).

Do ponto de vista do órgão regulador, organiza-se conforme abaixo as diversas funções envolvidas:



Certificação de Tipo: Em momento inicial, enquanto concepção de engenharia, os fabricantes de aeronaves contatam a ANAC com vistas à sua certificação. Os requisitos a serem cumpridos são estabelecidos pela ANAC. O processo de certificação pode durar de três a cinco anos, a depender da complexidade. Mesmo aeronaves importadas devem ser certificadas, sendo que, neste caso, utiliza-se um processo de validação, que pode envolver Acordo Internacional.

Fabricação: A fabricação das aeronaves também é certificada, sendo necessária a demonstração de cumprimento de requisitos, neste caso, principalmente relacionados a sistema de gestão da qualidade e controle de componentes.

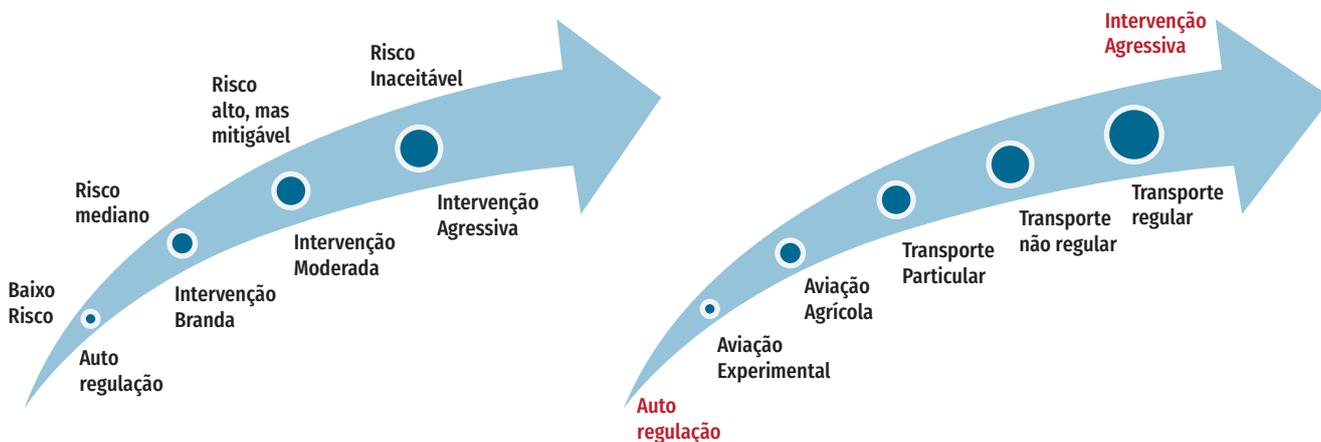
Registro e Entrada em Serviço: Quando a aeronave entra em serviço, é necessário seu registro no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), bem como sua submissão à avaliação técnica, necessária à emissão do Certificado de Aeronavegabilidade.

Manutenção: Uma aeronave, para se manter aeronavegável, deve cumprir as instruções de manutenção estabelecidas pelo fabricante, em organizações ou pessoas certificadas, ou aceitas pela ANAC. Além disso, periodicamente devem ser realizados uma inspeção anual de manutenção (IAM) ou um relatório de condição aeronavegável (RCA).

Aeronavegabilidade Continuada: Por fim, com base em dados de acidentes e incidentes, e relatos obrigatórios, a ANAC busca promover a segurança do sistema, principalmente para a emissão de Diretrizes de Aeronavegabilidade, prescrições de cumprimento obrigatório, que podem atingir projeto, fabricação ou manutenção.

Aeronaves de transporte de passageiros e carga, ou que voam irrestritamente pelo espaço aéreo brasileiro, estão submetidas a um rígido conjunto de regras, a fim de se garantir o alto nível de segurança do transporte aéreo nacional. Já o segmento experimental é orientado e monitorado no sentido de se incentivar um desenvolvimento constante e o mais seguro possível da aviação, sem, no entanto, inviabilizar as

iniciativas do setor, tão importantes para o desenvolvimento da cultura aeronáutica no país.

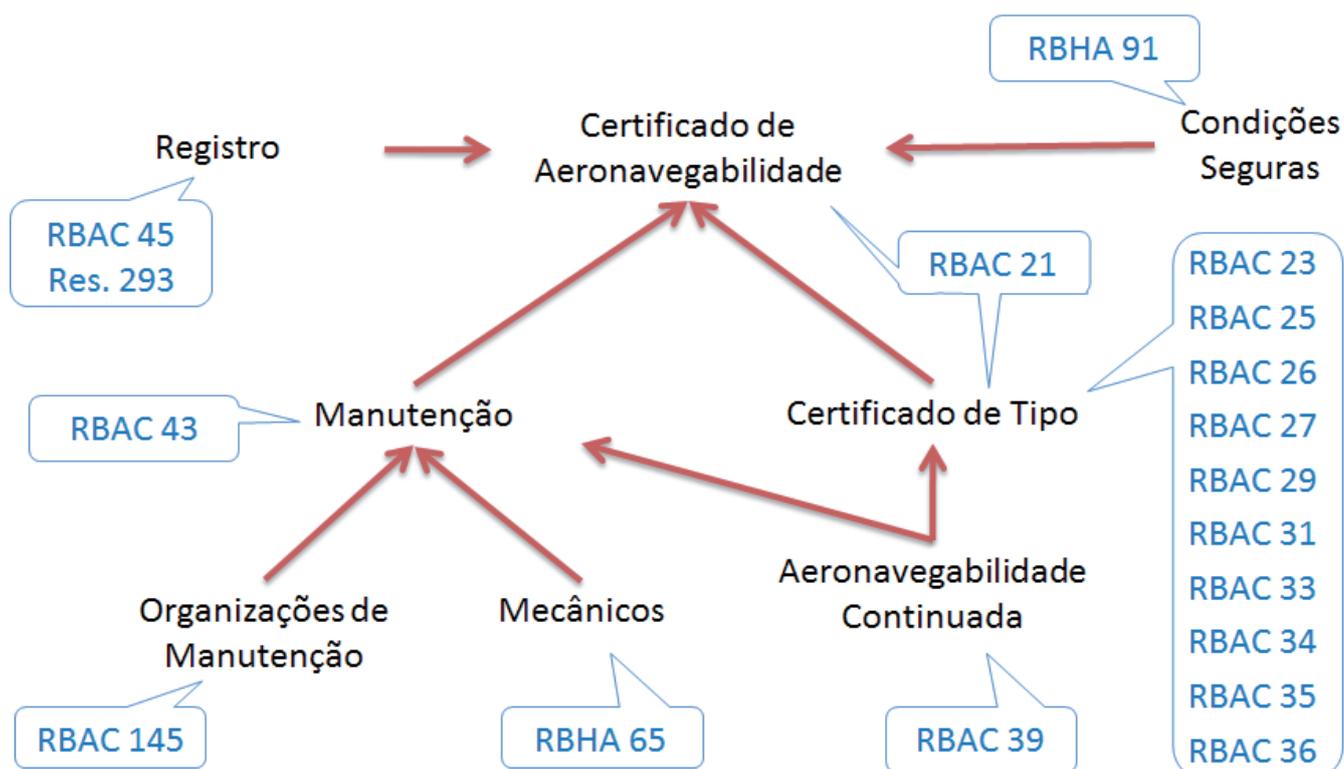


Os Regulamentos Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) editados pela ANAC podem ser consultados no link:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac>

A ANAC edita Instruções Suplementares (IS), quando há necessidade de esclarecer ou orientar o cumprimento dos regulamentos:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is>



Credenciamento

A regulamentação brasileira, refletindo o disposto no parágrafo 1o do art. 8o da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, prevê que as pessoas credenciadas poderão emitir laudos, pareceres ou relatórios que tão somente serão considerados pela autoridade de aviação civil:

Art. 8o, §1o A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

A introdução do RBAC 183 esclarece que, por meio desse mecanismo, a ANAC não delega atribuições próprias:

183.1 Objetivo

(a) Este regulamento especifica, para os fins do §1º do art. 8º, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, os requisitos para o credenciamento de pessoas de notória especialização para a expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de competência da ANAC.

A ANAC pode credenciar pessoas físicas vinculadas a um detentor de certificado emitido pela ANAC, pessoas físicas autônomas e pessoas jurídicas.

(b) O credenciamento é uma prerrogativa da ANAC e não direito do requerente.

(c) Cabe ao requerente completar todos os ensaios, inspeções ou qualquer tipo de demonstração necessária

para satisfazer aos requisitos aplicáveis dos RBAC ou dos RBHA. Para todos os fins legais cabíveis, a documentação apresentada pelo requerente à ANAC, ainda que contenha laudos, pareceres e relatórios de credenciados, é de integral responsabilidade do requerente.

(d) A ANAC pode estabelecer como se dará seu envolvimento direto na verificação do cumprimento dos requisitos e avaliar sistemicamente o processo de demonstração por parte do administrado.

(e) Todos os laudos, pareceres e relatórios constituem subsídios de verificação de cumprimento de requisitos a serem considerados pela ANAC para a emissão de certificados ou atestados de sua competência. A ANAC poderá aceitar ou não o laudo, parecer ou relatório, ou mesmo solicitar novo laudo, parecer ou relatório de outro credenciado sobre o mesmo assunto, para dirimir quaisquer dúvidas.

(...)

Registro Aeronáutico Brasileiro

Quais as principais funções do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)?

As funções do RAB estão definidas no art. 72 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565/86, quais sejam:

I - emitir certificados de matrícula, de aeronavegabilidade e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira;

II - reconhecer a aquisição do domínio na transferência por ato entre vivos e dos direitos reais, de gozo e garantia, quando se tratar de matéria regulada por este Código;

III - assegurar a autenticidade, inalterabilidade e conservação de documentos inscritos e arquivados;

IV - promover o cadastramento geral.

Como se dá o reconhecimento da propriedade e exploração de uma aeronave junto ao RAB?

Os artigos 115 e 116 do CBA dão especial atenção à como adquire-se a propriedade e quem a Lei considera proprietário da aeronave.

- É importante o parágrafo 2º, que determina que os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio, senão da data que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Da mesma forma que a propriedade se constitui com o registro do título junto ao RAB, a exploração da aeronave, mediante qualquer contrato de utilização, também se constitui com o registro do instrumento de uso no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Enfatiza-se que o parágrafo 1º do artigo 124 do CBA reputa o proprietário como explorador, até prova em contrário, se o nome do explorador não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Assim, a maior demanda sobre o Registro Aeronáutico Brasileiro consiste na informação quanto à propriedade e operação de determinada aeronave.

Como pesquisar dados sobre proprietário e operador de aeronaves?

O Registro Aeronáutico Brasileiro viabilizou o acesso por servidores públicos previamente cadastrados, via web, a seu banco de dados, visando a permitir a consulta de informações referentes a proprietários/operadores de aeronaves constantes de seus registros. O aplicativo de consulta, PESQPO, está disponível na página da ANAC na Internet e, para obter acesso, o órgão ou servidor interessado deverá encaminhar uma mensagem para o endereço eletrônico rab@anac.gov.br com os seguintes dados do responsável pela consulta: nome completo, CPF, setor de lotação, e-mail e telefones institucionais.

O link de acesso ao aplicativo PESQPO é <https://sistemas.anac.gov.br/saci/>. A pesquisa sempre reflete a situação atual do registro de propriedade e operação, e poderá ser feita pelo nome ou CPF/CNPJ da pessoa física e/ou jurídica objeto da pesquisa ou marcas da aeronave.

bdor SISTEMA INTEGRADO DE INFORMAÇÕES DA AVIAÇÃO CIVIL

ANAC Agência Nacional de Aviação Civil

:: Pesquisa por Proprietário/Operador de Aeronave

Nome do Proprietário ou Operador: Para uma pesquisa mais ampla no campo 'Nome' utilizar '%'. Exemplo: 'Paulo%Silva', que trará todos os nomes que tenham 'Paulo' e 'Silva'

Consulta por: CPF CNPJ

CPF:

CNPJ: Para uma pesquisa mais ampla, digitar de seis até o número total de dígitos, nos campos de CPF e CNPJ.

Marca da Aeronave:

- Para a emissão de Certidão Negativa, o nome completo ou o CPF/CNPJ completo deverá ser preenchido;
 - Aeronaves ainda não matriculadas (sem registro de propriedade), mas com marcas reservadas, não serão mostradas;
 - Acessar www.anac.gov.br/rab para se informar sobre o "Registro Aeronáutico Brasileiro(RAB)".

PESQUISAR

Como fazer pesquisas estatísticas sobre aeronaves?

O Registro Aeronáutico Brasileiro disponibiliza toda a base de dados da Aviação Civil na página da ANAC na Internet. Essa base de dados é publicada mensalmente e aberta a todos para download.

O endereço eletrônico é <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/rab/relatorios-estatisticos>.

Quais as modalidades de contratos registrados no RAB?

As modalidades de contrato estão elencadas nos arts. 125 a 152 do CBA:

- Construção de Aeronave;
- Arrendamentos (Operacional e Mercantil);
- Fretamento (Registro Opcional – art. 134 CBA);
- Hipoteca Convencional e Legal;
- Alienação Fiduciária; e
- Diversos (Comodato, Cessão de Uso, Dação em Pagamento, Intercâmbio).

Quais os tipos de constrições judiciais registradas?

As principais constrições são:

- Sequestro;
- Penhora;
- Apreensão; e
- Indisponibilidade.

Anota-se também o Arrolamento de bens (Receita Federal).

O que é Reserva de Marcas?

É um instituto infra legal definido pela Resolução nº 293/ANAC.

A Reserva de Marcas, como medida inicial, tem como único objetivo possibilitar sua pintura na aeronave, facilitando a vistoria técnica, não gerando direitos ou prerrogativas.

A Reserva de Marcas é feita online no endereço http://www2.anac.gov.br/rab/servicos/reserva_marca.asp, e a declaração emitida tem validade de 1 ano.

Aviação Experimental

No Brasil, o Código Brasileiro de Aeronáutica (Art. 67) estabelece como regra geral que todas as aeronaves devem ser certificadas, no entanto permite a construção amadora e o desenvolvimento da aviação experimental.

Do ponto de vista material, uma aeronave certificada difere de uma aeronave experimental porque passa por um processo rigoroso de avaliação de projeto, testes de equipamentos e ensaios em voo que exploram as condições mais extremas de operação e demonstram o cumprimento de requisitos técnicos internacionalmente estabelecidos. Tudo isso com participação direta da autoridade aeronáutica. Esse rigor no desenvolvimento do produto provê um alto grau de confiabilidade e reduz a probabilidade de uma falha técnica, mas, por outro lado, aumenta significativamente o custo da aeronave e inibe o desenvolvimento da aviação e de novas ideias no âmbito amador.

Uma aeronave experimental, que geralmente se caracteriza por não ser submetida a uma longa campanha de testes exaustivos, deve expor poucas pessoas ao risco e somente aquelas inerentes ao projeto.

Desta maneira, aeronaves experimentais são restringidas a voar sobre áreas pouco povoadas ou, em alguns casos específicos, a áreas completamente isoladas. (RBHA 91.319)

Aeronaves Leves Esportivas – ALE/LSA

Dentro da categoria de aeronaves LSA, há ainda duas divisões/grupos: o ALE especial (Special LSA S-LSA) e o ALE Experimental (E-LSA). O ALE especial é o avião entregue ao operador totalmente pronto, já configurado, e que poderá ser utilizado em atividades como reboque de planadores e instrução de voo em escolas de aviação (a ANAC definirá quais atividades poderão ser executadas, quando da emissão do novo RBAC N° 91). Sua manutenção deve ser executada sempre por empresas certificadas ou mecânicos habilitados, e não pode ser modificado sem aprovação do fabricante ou da autoridade de aviação civil.

Já o ALE experimental é uma aeronave experimental construída por amador (ou por um especialista contratado, ou a própria empresa fabricante do kit) a partir de um kit oriundo do projeto do ALE especial, com a vantagem de não se aplicar a regra dos 51% (maior porção construída pelo proprietário). O proprietário, nesse caso, poderá decidir a forma como serão feitos os acabamentos e a instalação de equipamentos, por exemplo, desde que essas tarefas estejam previstas no manual de construção da aeronave. Para que exista a aprovação de comercialização do kit, o fabricante deve ter pelo menos uma aeronave do modelo declarada como ALE especial.

Enfatiza-se mais uma vez que a implantação da categoria de aeronave leve esportiva cria uma nova categoria de aeronaves, com nível de segurança adequado, intermediário entre as de construção amadora e as de projeto certificado (especificamente, aquelas certificadas conforme o RBAC N° 23 ou N°27). Espera-se que, com essa nova categoria, haja um maior desenvolvimento da aviação geral, visto que a aeronave leve esportiva

será de menor custo e de operação mais segura que uma aeronave de construção amadora.

Projeto iBR2020

Há outro grupo de aeronaves experimentais mais pesadas, nas quais foram concedidas isenções temporárias aprovadas pela ANAC, a fim de não impactar repentinamente o mercado.

Essas isenções, que se encerraram no final de 2014, compreendiam as aeronaves entre 600 e 750 kg (conhecidas como ultraleves, mas não enquadradas na categoria de LSA) e aviões acima de 750 kg, cuja configuração mais comum é peso em torno de 1400 kg e até 4 lugares. Dados levantados pela ANAC indicam que em 2013 essa fatia representou 33% do mercado nacional de aeronaves novas. Nesta fatia de 33%, 84% das aeronaves registradas no Brasil foram fabricadas por essa indústria de aviação experimental.

A ANAC elaborou um programa de incentivo à cultura de certificação com foco na indústria nacional de fabricação de pequenas aeronaves, chamado de projeto iBR2020. Este programa tem como objetivo indicar aos fabricantes meios de aprimoramento da sua capacidade de desenvolvimento de projetos de aeronaves de pequeno porte certificáveis.

A ANAC vê como grande oportunidade o interesse destes fabricantes em crescer e investir, e entende que pode contribuir positivamente para que essas empresas tenham condições de desenvolver produtos genuinamente nacionais, que possam competir no mercado global com aeronaves certificadas.

Operação das aeronaves experimentais

As aeronaves desta categoria devem ser operadas dentro dos limites regulamentares e demais limitações indicadas no certificado de aeronavegabilidade experimental que acompanha cada aeronave. O acompanhamento dos aspectos técnicos, incluindo a manutenção, é importante medida para que se evitem acidentes.

Não se pode confundir os limites de operação das aeronaves certificadas e das experimentais de construção amadora, nem o papel da ANAC frente a cada um destes segmentos.

Aeronaves não Tripuladas

As questões técnicas que envolvem a pilotagem, projeto e outras particularidades das aeronaves remotamente pilotadas têm sido o foco de engenheiros, pilotos e especialistas no assunto, tanto da indústria quanto das autoridades de aviação civil, que buscam a segurança das operações desses equipamentos. A tendência é que o desenvolvimento de tecnologias e técnicas venha fornecer comprovações que permitirão a efetiva utilização de aeronaves remotamente pilotadas. Atualmente, no Brasil há três possibilidades de operar esses equipamentos:

- a) Se a operação do equipamento for enquadrada na regulamentação que trata do aerodelismo;
- b) Se a operação do equipamento for enquadrada na regulamentação que trata de operações experimentais; e
- c) Se a operação do equipamento não for recreativa e se tratar de operações não experimentais.

O termo “drone” é amplo e impreciso, pois é usado para descrever desde pequenos multirrotores rádio controlados comprados em lojas de brinquedos até Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) de aplicação militar. Por esse motivo, o termo não é utilizado na regulação técnica da ANAC.

São chamados aerodelos os equipamentos com o propósito recreativo, enquanto que os “veículos aéreos não tripulados (VANT)” são aqueles empregados em finalidades não recreativas. O termo “aeronave remotamente pilotada (RPA)” denota categoria de VANT não totalmente autônomo, ou seja, que possui um piloto. Muitos sistemas de aeronave remotamente pilotadas (RPAS) apresentam certo grau de autonomia, porém, durante toda a operação, deve haver meios de o piloto em comando intervir. A única exceção são os RPAS operando com todos os enlaces de comando e controle perdidos.

A operação normal de equipamentos totalmente autônomos não é permitida pela legislação brasileira e internacional. A ANAC regula apenas a operação de equipamentos civis, os militares estão fora de seu escopo.

“Drones”

Cenários	Civis		Militares	
		autônomos		ñ autônomos
	ñ recreativo	VANT Veículos não tripulados		RPA Aeronave remotamente pilotada
	recreativo	Aeromodelo autônomo		aeromodelo
			VANT Veículos não tripulados autônomos	
			VANT Veículos não tripulados ñ autônomos	

Civis

Objeto de regulamentação da ANAC	Civis		
		autônomos	ñ autônomos
	ñ recreativo	VANT Veículos não tripulados	RPA Aeronave remotamente pilotada
	recreativo	Aeromodelo autônomo	aeromodelo

Aeromodelismo

A primeira forma de operação desses equipamentos se enquadra exclusivamente nas regras do aeromodelismo, que permite o uso de forma recreativa ou em competições. Quando o equipamento é destinado ao esporte e lazer, e tem determinadas especificações, é indicado ao usuário a regulamentação sobre o aeromodelismo. A norma aplicável ao aeromodelismo no Brasil é a Portaria DAC nº 207/STE, de 7 de abril de 1999.

Os equipamentos devem respeitar a restrição de não operar nas zonas de aproximação e decolagem de aeródromos e nunca devem ultrapassar altura superior a 120 metros (400 pés), mantendo o equipamento sempre ao alcance da visão do piloto.

Operações Experimentais

A segunda possibilidade para a operação desses equipamentos se enquadra na regulamentação que trata do uso de aeronaves experimentais, aquelas que não são certificadas pela ANAC, mas são utilizadas, geralmente, para pesquisas e desenvolvimento. O uso de RPA nessa categoria permite o desenvolvimento seguro deste tipo de aeronave, inserindo-o no Sistema de Aviação Civil e, ao mesmo tempo, também é uma oportunidade para o interessado começar a ganhar experiência prática na demonstração de cumprimento de requisitos de segurança. A utilização nessa categoria se dá por meio de autorização específica da ANAC, concedida depois das devidas comprovações por parte do interessado, visando a zelar pela segurança na aviação. O procedimento para que uma aeronave receba o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) segue o que dispõe a Instrução Suplementar 21-002A “Emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental para Veículos Aéreos Não Tripulados”.

Entretanto, tal certificado permite apenas operações experimentais sobre áreas não densamente povoadas, ou seja, não permite operações com fins lucrativos e nem operações em áreas urbanas. A autorização da ANAC é condição necessária, porém não suficiente, para a operação desses equipamentos. Também é necessário obter autorização do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). As competências da ANAC e do DECEA são complementares, portanto ambas as autorizações são necessárias para a operação desse tipo de aeronave.

Operações não experimentais

A proposta de regulamentação para operações não experimentais de aeronaves remotamente pilotadas civis em áreas segregadas, como filmagens de eventos, serviços fotográficos, vigilância, inspeção e uso comercial em geral, está em fase de construção pela Agência, e deverá ser submetida a processo de audiência pública em breve. Embora exista

a possibilidade de avaliação caso a caso, por enquanto operações civis não experimentais de RPA não são permitidas no Brasil.

Vale ressaltar que a utilização de uma aeronave sem autorização ou fora das regulamentações vigentes está sujeita às penalidades previstas na própria Lei 7.565/86, o Código Brasileiro de Aeronáutica. O infrator estará ainda sujeito a ações de responsabilidade civil e penal.

Existem diferenças entre drones, aeromodelos, VANT e RPA?

O termo “drone” é uma expressão genérica utilizada para descrever desde pequenos multirrotores rádio controlados comprados em lojas de brinquedos até Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT) de aplicação militar, autônomos ou não. Por este motivo, o termo não é utilizado na regulação técnica da ANAC. São chamados aeromodelos os equipamentos de uso recreativo, enquanto os VANT são aqueles empregados em finalidades não recreativas. O termo Aeronave Remotamente Pilotada (RPA) denota um subgrupo de VANT destinado à operação remotamente pilotada.

O uso de VANT não autônomo (também conhecido como RPA) é permitido atualmente?

Atualmente só é permitido operar quem possuir uma autorização expressa da ANAC ou um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) emitido segundo a IS nº 21-002A. Pela proposta de regulamento apresentada serão possíveis algumas operações sem autorização expressa da Agência.

VANT militares são ou serão regulados pela ANAC?

A ANAC regula apenas a operação de equipamentos civis. Os militares estão fora do escopo de atuação e de competência da Agência.

O que é um VANT não autônomo (também conhecido como RPA) experimental?

São equipamentos autorizados pela ANAC para voos experimentais, tais como para fins de pesquisas e de desenvolvimento, e de treinamento de pilotos. A utilização nessa categoria necessita de autorização específica da ANAC, que é o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE).

O que é o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE)?

O CAVE é uma autorização que permite o uso de aeronaves experimentais. Atualmente, o procedimento para que uma aeronave receba o CAVE segue o que dispõe a Instrução Suplementar nº 21-002A intitulada “Emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental para Veículos Aéreos Não Tripulados”. Entretanto, tal certificado permite apenas operações experimentais sobre áreas não densamente povoadas, ou seja, não permite operações com fins lucrativos nem operações em áreas urbanas. Atualmente, as únicas operações permitidas são aquelas com finalidade de pesquisas e desenvolvimento, e de treinamento de pilotos. A autorização da ANAC é condição necessária, porém não suficiente, para a operação desses equipamentos, pois também há permissões a serem concedidas pela ANATEL e DECEA.

É crime operar VANT não autônomos (também conhecidos como RPA) em área proibida?

Na esfera penal, há previsão na Lei de Contravenções Penais (Decreto-lei nº 3.688/1941), especificamente no art. 35, de tipificação para a conduta de prática da aviação fora da zona em que a lei a permite, sujeitando o autor da contravenção à pena de prisão simples ou de multa. Ainda no art. 33 do mesmo decreto, há previsão de que apenas operadores licenciados podem operar.

Além disso, há os limites estabelecidos pelo Código Penal, em seus artigos nº. 261 e 262.

SERVIÇOS AÉREOS

Principais Competências da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos

De acordo com o Regimento Interno da ANAC, a Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) tem as seguintes atribuições:

- **Outorga de serviço aéreo público** (concessão / autorização): transporte aéreo público regular (doméstico e internacional), não regular e serviços aéreos especializados;
- **Acompanhamento societário:** transferência de ações / capital social; consorciação, pool, associação e constituição de grupo entre empresas aéreas; alterações contratuais; administração societária;
- **Acompanhamento de mercado:** indicadores das condições do mercado de serviço aéreo público – Dados Econômicos; Dados Estatísticos;
- **Operações:** Registro; Slots; HOTRAN; BAV/VRA; Regularidade; Pontualidade;
- **Proteção e defesa coletiva dos direitos dos usuários:** Condições Gerais de Transporte;
- **Normatização e fiscalização:** relacionadas às áreas citadas.

Fonte: http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/superintendencias/superintendencia-de-acompanhamento-de-servicos-aereos-sas, acesso em 30.05.2016.

Regimento Interno – Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009 <http://www2.anac.gov.br/legislacao/RegimentoInternoNovo.pdf>, acesso em 01.07.2016.

Liberdade tarifária e liberdade de oferta

O serviço de transporte aéreo brasileiro encontra-se sob o regime de livre concorrência, incidindo sobre ele a liberdade tarifária e a liberdade de oferta. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de Criação da ANAC), consagrou tais princípios em seu texto, in verbis:

Art. 48. (VETADO)

§ 1º. Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas,

mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º. No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

A liberdade de oferta (art. 48, §1º) assegura às empresas aéreas a exploração de quaisquer linhas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas de prestação de serviço adequado expedidas por esta Agência. Desse modo, a exploração de uma determinada rota por empresa aérea ocorre conforme suas estratégias comerciais, e não pode ser determinada ou imposta pela ANAC.

No regime de liberdade tarifária (art. 49, §1º), as tarifas aéreas são diversificadas e oscilam de acordo com as condições de mercado, devendo os seus valores serem mensalmente registrados nesta Agência, conforme regras estabelecidas pela Resolução nº 140/2010 e pelas Portarias ANAC nº 804 e 1887/SRE/2010, não havendo no entanto interferência direta do Estado na precificação dos serviços.

Marco Legal

Lei nº 11.182/2005, de 27 de setembro de 2005, art. 48, §1º, e art. 49, §1º.

Acompanhamento de Mercado

A ANAC exerce intenso acompanhamento do mercado de transporte aéreo, com os seguintes propósitos:

- acompanhar o desempenho do setor;
- elaborar e divulgar estudos sobre as condições de mercado;
- ampliar o conhecimento da sociedade sobre o setor;
- avaliar o resultado de medidas legislativas, regulatórias, políticas

- públicas e alterações na estrutura e demais condições de mercado;
- subsidiar a tomada de decisões no âmbito da iniciativa privada e do poder público (Legislativo, Judiciário e Executivo);
 - subsidiar a realização de estudos sobre o setor;
 - assegurar e promover a liberdade tarifária e a liberdade de oferta (concorrência);
 - representar o país no programa estatístico da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da Organização das Nações Unidas (ONU). O acompanhamento de mercado é submetido a rigoroso processo de fiscalização para assegurar o máximo grau possível de consistência e fidedignidade, sendo realizado com base em, entre outras fontes, dados periodicamente registrados pelas empresas aéreas na ANAC em cumprimento à regulamentação vigente, em especial as seguintes:
 - Dados Estatísticos de Voos
 - Resolução nº 191/2011: Regulamenta o fornecimento de dados estatísticos relativos aos serviços de transporte aéreo público
 - Portaria nº 1189/SRE/2011: empresas brasileiras
 - Portaria nº 1190/SRE/2011: empresas estrangeiras
 - Tarifas Aéreas Comercializadas
 - Resolução nº 140/2010: Regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular
 - Portaria nº 804/SRE/2010: tarifas aéreas domésticas
 - Portaria nº 1887/SRE/2010: tarifas aéreas internacionais
 - Demonstrações Contábeis
 - Resolução nº 342/2014: Regulamenta os documentos e as demonstrações contábeis padronizadas a serem apresentados pelas empresas brasileiras que exploram os serviços aéreos públicos, assim como aspectos de sua escrituração contábil, e dá outras providências.
 - Portaria 2148/SRE/2014: estrutura e procedimentos
 - Portaria 2149/SRE/2014: informações para a ICAO

Trata-se de dados estatísticos de voos, documentos e demonstrações contábeis, dados de tarifas aéreas comercializadas, dados de frota, pessoal e consumo de combustível, entre outros.

O resultado do acompanhamento de mercado desempenhado pela ANAC é amplamente divulgado na seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet para a livre consulta de qualquer interessado: <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo>. As informações também são remetidas a organismos internacionais dos quais o Brasil é membro, entre os quais a OACI e a Comissão Latino Americana de Aviação Civil (CLAC). Além disso, a Agência atende a inúmeras demandas específicas de informação provenientes dos mais diversos interessados.

Infrações Contra a Ordem Econômica

A Lei nº 12.529/2011 estruturou o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC), e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico.

O SBDC é formado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE).

A Lei 11.182/2005, que criou a ANAC, reconheceu, em seu art. 6º, a competência dos demais órgãos e entidades do Governo Federal sobre a matéria concorrencial, tendo reservado à Agência a competência de firmar convênios com aqueles e comunicá-los sempre que tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, para a adoção das providências cabíveis.

Marco legal

Lei nº 11.182/2005, de 27 de setembro de 2005, art. 6º.

Relações de Consumo

As normas referentes aos direitos e deveres dos passageiros de transporte aéreo e seu escopo são os seguintes:

- Portaria nº 676/GC-5/2000 – Condições Gerais de Transporte: tratam dos direitos básicos dos passageiros;
- Resolução nº 130, de 8 de dezembro de 2009: trata dos documentos de identificação dos passageiros;
- Resolução nº 138, de 9 de março de 2010: trata da oferta de serviços de transporte de passageiros e do bilhete de passagem;
- Resolução nº 139, de 9 de março de 2010: trata da oferta de serviços de transporte de cargas e do documento de conhecimento de transporte;
- Resolução nº 140, de 9 de março de 2010: trata das informações sobre as tarifas de transporte aéreo;
- Resolução nº 141, de 9 de março de 2010: trata das assistências devidas nos casos de atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros;
- Resolução nº 218, de 28 de fevereiro de 2012: trata da divulgação de percentuais de atrasos e cancelamentos de voos do transporte aéreo público regular de passageiros; e
- Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013: trata dos procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo

Identificação (Documentos para Embarque)

A autoridade de aviação civil brasileira, orientada pelos objetivos permanentes de segurança e facilitação inerentes ao modal, tomou a iniciativa de regulamentar os documentos de identificação que seriam aceitos para o embarque de passageiros nos aeroportos brasileiros.

Assim, em consonância com a PNAC e o PNAVSEC, a Resolução nº 130/2009 editada pela Agência volta-se a facilitação, segurança operacional e proteção contra atos de interferência, ao dispor acerca dos procedimentos que devem ser adotados pelos operadores aéreos, nas operações de embarque de passageiros, para sua admissão na aeronave.

Marco Legal

- Resolução nº 130, de 8 de dezembro de 2009
- Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 108, item 108.25

Escopo

Facilitação, Segurança Operacional e Proteção Contra Atos de Interferência Ilícita

Não Escopo

Segurança Pública

Viagem De Menores

Sobre viagem de menores para fora da comarca onde reside o Estatuto da Criança e do Adolescente, assim dispõe:

Art. 2º Considera-se criança, para os efeitos desta Lei, a pessoa até doze anos de idade incompletos, e adolescente aquela entre doze e dezoito anos de idade.

Art. 83. Nenhuma criança poderá viajar para fora da comarca onde reside, desacompanhada dos pais ou responsável, sem expressa autorização judicial.

§ 1º A autorização não será exigida quando:

a) tratar-se de comarca contígua à da residência da criança, se na mesma unidade da Federação, ou incluída na mesma região metropolitana;

b) a criança estiver acompanhada:

1) de ascendente ou colateral maior, até o terceiro grau, comprovado documentalmente o parentesco;

2) de pessoa maior, expressamente autorizada pelo pai, mãe ou responsável.

§ 2º A autoridade judiciária poderá, a pedido dos pais ou responsável, conceder autorização válida por dois anos.

Art. 84. Quando se tratar de viagem ao exterior, a autorização é dispensável, se a criança ou adolescente:

I - estiver acompanhado de ambos os pais ou responsável;

II - viajar na companhia de um dos pais, autorizado expressamente pelo outro através de documento com firma reconhecida.

Art. 85. Sem prévia e expressa autorização judicial, nenhuma criança ou adolescente nascido em território nacional poderá

sair do País em companhia de estrangeiro residente ou domiciliado no exterior.

Nesse sentido, a Resolução Anac 130/2009 buscou indicar quais documentos seriam hábeis para a identificação do passageiro, sendo que, para a criança e o adolescente, deixou evidente a necessidade de serem observadas as exigências estabelecidas pelo Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, pela Vara da Infância e Juventude do local de embarque. Tratando-se de viagens ao exterior, há necessidade de atendimento também às disposições do Conselho Nacional de Justiça e às orientações do Departamento de Polícia Federal – DPF.

Destaca-se que, sobre a concessão de autorização de viagem para o exterior de crianças e adolescentes brasileiros, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) editou a Resolução nº 131, de 26 de maio de 2011.

Marco Legal

- Estatuto da Criança e do Adolescente, art. 2º e artigos 83 a 85
- Resolução CNJ nº 131, de 26 de maio de 2011
- Resolução ANAC nº 130, de 8 de dezembro de 2009

Cobrança de Serviços Opcionais - Acompanhamento de Menor

O art. 3º, § 1º, da Resolução ANAC nº 138, de 09 de março de 2010, — que dispõe sobre as condições gerais de transporte atinentes à comercialização e às características do bilhete de passagem e dá outras disposições — veda a cobrança de valores relativos a custos ou serviços indissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo. Assim, o transportador aéreo não pode cobrar do passageiro o direito, por exemplo, de ocupar um assento na aeronave, visto ser impossível a realização da viagem sem que o passageiro possua um assento.

Por outro lado, o art. 4º da mesma Resolução permite que o transportador aéreo cobre por serviços que são opcionais, dissociáveis da prestação do serviço de transporte aéreo, tais como marcação antecipada de assentos, serviço de bordo, entre outros.

Neste sentido, encontra amparo o oferecimento de serviço remunerado de acompanhamento de menor, onde a empresa aérea concede ao usuário a opção de poder transportar uma criança, assumindo integral responsabilidade por esta, mediante a apresentação de competente autorização judicial, em atendimento ao que dispõe o Estatuto da Criança e do Adolescente.

Marco Legal

- Estatuto da Criança e do Adolescente, art. 2º e artigos 83 a 85
- Resolução CNJ nº 131, de 26 de maio de 2011
- Resolução ANAC nº 130/2009
- Resolução ANAC nº 138/2010

Informações Climáticas/Meteorológicas

Conforme dispõe a Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005) em seu art. 8º, inciso XXI, cabe à ANAC regular e fiscalizar a infraestrutura 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.

Por sua vez, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA tem por missão planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica¹.

No DECEA, a atividade de Meteorologia Aeronáutica é executada pelo Subdepartamento de Operações (SDOP), que conta, entre outros, com o Centro Meteorológico de Aeródromos – CMA, que tem por finalidade apoiar as operações aéreas e os serviços de tráfego aéreo nos aeródromos e de difundir as informações meteorológicas e as previsões geradas pelos demais centros. Fornece documentação de voo às tripulações e aos despachantes operacionais de voo, realiza exposições orais e fornece

1 Informações obtidas via internet: <http://www.decea.gov.br/o-decea/missao/>

informações meteorológicas, observadas ou prognosticadas, que possam contribuir para a segurança do aeródromo e das aeronaves estacionadas².

Da mesma forma, a ANAC não detém informações de fechamento de aeroportos por motivos climáticos, possuindo apenas informações referentes às alterações de voos (atrasos e cancelamentos), com as suas respectivas justificativas apresentada pelas empresas aéreas.

A ANAC não possui informações completas, tampouco auditorias, sobre condições climáticas ou condições para a realização de pousos ou decolagens nos aeroportos, sendo as instituições mais adequadas para esse tipo de consulta o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA e os aeroportos de origem e destino.

Nesta oportunidade, esclarecemos que as alterações na programação de voos são próprias do setor aéreo, não ocorrendo por acaso, mas, ao contrário, imprescindíveis sobretudo para a garantia da segurança de voo.

Marco Legal

Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005): art. 8º, inciso XXI

Diminuição de Oferta ou Desabastecimento de Mercados

A Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de Criação da ANAC), assegurou em seu art. 48 o regime de liberdade de oferta:

Art. 48. (VETADO)

§ 1º. Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas

² Informações obtidas via internet: <http://www.decea.gov.br/espaco-aereo/meteorologia-aeronautica/>

regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

A liberdade de oferta assegura às empresas aéreas a exploração de quaisquer linhas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas de prestação de serviço adequado expedidas por esta Agência. Desse modo, a exploração de uma determinada rota por empresa aérea ocorre conforme suas estratégias comerciais, e não pode ser determinada ou imposta pela ANAC.

Marco Legal

Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005): §1º do art. 48

CONTATOS

**SUPERINTENDÊNCIA
DE INFRAESTRUTURA
AEROPORTUÁRIA (SIA)**

sia@anac.gov.br

(61) 3314-4348

**SUPERINTENDÊNCIA DE
AERONAVEGABILIDADE (SAR)**

sar@anac.gov.br

(61) 3314-4852

**SUPERINTENDÊNCIA DE
ACOMPANHAMENTO DE SERVIÇOS
AÉREOS (SAS)**

sas@anac.gov.br

(61) 3314-4422

**ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO
SOCIAL (ASCOM)**

ascom@anac.gov.br

(61) 3314-4302

**ASSESSORIA INTERNACIONAL
(ASINT)**

asint@anac.gov.br

(61) 3314-4515

**ASSESSORIA DE ARTICULAÇÃO
COM O SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO
E PREVENÇÃO DE ACIDENTES
AERONÁUTICOS (ASIPAER)**

asipaer@anac.gov.br

(61) 3314-4327

**ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE
AUTOS DE SEGUNDA INSTÂNCIA
(ASJIN)**

asjin@anac.gov.br

(61) 3314-4210

**SUPERINTENDÊNCIA DE AÇÃO
FISCAL (SFI)**

sfi@anac.gov.br

(61) 3314-4495

**SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES
OPERACIONAIS (SPO)**

spo@anac.gov.br

(61) 3314-4255

**SUPERINTENDÊNCIA DE
REGULAÇÃO ECONÔMICA DE
AEROPORTOS (SRA)**

sra@anac.gov.br

(61) 3314-4440

OUVIDORIA

ouvidoria@anac.gov.br

(61) 3314-4154



CONSELHO
NACIONAL DO
MINISTÉRIO PÚBLICO

Setor de Administração Federal Sul -
SAFS, Quadra 2, Lote 3
Edifício Adail Belmonte
CEP: 70070-600 – Brasília/DF – Brasil
Telefone: (61) 3366-9100

www.cnmp.mp.br



Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 - Brasília/DF - Brasil
Fale com a ANAC: 163

www.anac.gov.br