



VOTO

PROCESSO: 00058.017697/2022-14

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 11, inciso V, estabelece a competência da Diretoria da ANAC para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. Por sua vez, o Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, estabelece entre as competências comuns às Superintendências submeter atos, contratos e processos administrativos, bem como os demais expedientes administrativos decorrentes do exercício da respectiva competência à Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa da mesma (art. 31, V).

1.3. Ainda, o Regimento Interno, no art. 34, I, atribui à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) competência para submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos.

1.4. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão.

2. DA ANÁLISE

2.1. O presente processo tem início com o estabelecimento de estudo para avaliar o atendimento à *Protocol Question* PQ nº 4.017 do Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USOAP/CMA) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), quanto ao transporte de cópia autenticada do Certificado de Operador Aéreo (COA) a bordo de aeronaves. Tal tema está relacionado ao conteúdo do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 119, que trata da certificação de operadores de transporte aéreo.

2.2. Em relação a esse tópico da proposta, a área técnica sugere que seja incluído o requisito 119.43(d)(1), que estabelece a obrigatoriedade de transporte de cópia autenticável do COA nas aeronaves em operação, com aplicabilidade apenas a voos internacionais, em consonância com os padrões e práticas recomendadas (SARPs) do Anexos 6 à Convenção de Chicago. O objetivo dessa SARP é permitir que autoridades de aviação civil que façam inspeção em rampa nas aeronaves em operação internacional possam conferir a autenticidade do COA. Aponta ainda a área técnica que, para operações domésticas, a ANAC possui meios próprios para identificar se o operador de uma aeronave é detentor de COA, não se fazendo obrigatória a manutenção do documento a bordo das aeronaves.

2.3. O Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 15/2022/GTNO-GNOS/SPO (SEI 7676029) indica que, durante o estudo, foram identificadas oportunidades adicionais de melhoria ao RBAC nº 119, com destaque para os seguintes temas: maior alinhamento às regras internacionais relativas ao quadro de pessoal de administração de operadores aéreos; redução de burocracia associada a etapas do processo de certificação de operadores aéreos; e flexibilização dos requisitos sobre as instalações físicas dos detentores de COA. Ademais, como consequência do estudo, definições que constavam no RBAC nº 119 até a emenda nº 5 e que foram transferidas para o RBAC nº 01 também foram objeto de revisão.

2.4. A AIR se concentrou nas alterações propostas para os requisitos de pessoal de administração, visto que as demais modificações tratam de atualizações que buscam a convergência a padrões internacionais; que reduzem exigências com o objetivo de diminuir o custo regulatório; que atualizam normas obsoletas, sem alteração de mérito; e que retiram dispositivos já definidos em norma hierarquicamente superior, para os quais não há a possibilidade de definição de alternativas regulatórias.

2.5. Em relação aos requisitos de pessoal de administração, a AIR abordou inconsistências dentro do RBAC nº 119 e entre esse regulamento e o RBAC nº 121, que trata das operações de transporte aéreo com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais de 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400kg. Também foi avaliada a adequação de requisito relacionado ao tipo de avião a ser considerado na experiência do pessoal administrativo, em decorrência de alteração recentemente promovida pelo Projeto

Prioritário Remodelagem dos Serviços Aéreos. Por fim, foi avaliada a possibilidade de compartilhamento de uma mesma pessoa em mais de um detentor de COA, bem como o acúmulo de funções por uma pessoa no mesmo operador aéreo.

2.6. Quanto às inconsistências do RBAC nº 119, a área técnica definiu sua proposta a partir de mapeamento da experiência internacional, avaliando os ambientes regulatórios da OACI, da *Federal Aviation Administration* (FAA), da *European Union Aviation Safety Agency* (EASA) e do SRVSOP (*Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional*).

2.7. Quanto aos tipos de aviões a serem considerados na experiência do pessoal administrativo, a área técnica optou pela adoção de exigência de experiência em aviões certificados sob o RBAC nº 25 (Categoria Transporte) para todas as operações. Elimina-se, portanto, a vigente exceção que permite a experiência em aviões não certificados sob o RBAC nº 25 quando o detentor de COA utiliza apenas aviões em tal condição. A área técnica aponta na AIR que atualmente inexistente a situação em que um operador sob o RBAC nº 121 opere somente aeronaves não certificadas na categoria transporte, bem como indica que não se vislumbra que tal situação venha a ocorrer no futuro.

2.8. Em relação à possibilidade de acúmulo ou compartilhamento de posições administrativas em operadores sob o RBAC nº 121, a área técnica propõe a adoção de requisito genérico, a ser detalhado em normativo de hierarquia inferior, com a finalidade de que casos concretos sejam tratados com maior facilidade.

2.9. Em apresentação preliminar da área técnica à Diretoria da ANAC, foi sugerido que o presente processo também avaliasse a possibilidade de revisão da seção 119.36 do RBAC nº 119, que se refere aos requisitos econômicos, financeiros e jurídicos dos detentores de COA para a prestação de serviços de transporte aéreo. Em sua análise, a área técnica optou por tornar reservada a seção 119.36, visto que o texto atual se encontra obsoleto e que a Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022, já trata dos requisitos para constituição do operador aéreo e de sua autorização para operar.

2.10. Por fim, as propostas encaminhadas pela área técnica apresentam diversas atualizações de nomenclatura decorrentes das alterações promovidas pela Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022, que alterou o Código Brasileiro de Aeronáutica como parte do Programa Voo Simples.

2.11. Considerando toda a argumentação apresentada pela área técnica no processo e após as correções textuais realizadas por esta Diretoria, entendo que as propostas de revisão dos RBACs nº 01 e nº 119 estão aptas a serem submetidas a consulta pública.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de consulta pública, pelo prazo de **45** (quarenta e cinco dias), acerca das propostas de revisão dos RBACs nº 01 e nº 119, submetendo-se à análise e avaliação pública, **nos termos da Proposta de Ato 8121649**.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 25/01/2023, às 14:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **8121707** e o código CRC **5CBEDE91**.