



RELATÓRIO DE AIR Nº 11/2023/GTNO-GNOS/GNOS/SPO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Trata-se de proposta de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 135 e da Instrução Suplementar – IS nº 119-004, referente à certificação de operadores aéreos para operação de serviço de transporte aéreo com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros.

1.2. No modelo atual, qualquer interessado em certificar-se para comercialização de transporte aéreo conforme RBAC nº 135 deve cumprir com os mesmos requisitos, independentemente do tamanho da frota e operação. A revisão dos normativos prevê a categorização dos regulados em níveis de impacto à segurança operacional, de forma a adequar os requisitos de certificação, abrindo o mercado a novos entrantes e permitindo o crescimento – seguro – dos serviços aéreos.

1.3. A presente proposta foi elaborada em atendimento à ação nº 07.01 intitulada "Critérios diferenciados para pequenos operadores" do programa Voo Simples, estabelecido pela Portaria nº 2.626 de 7 de Outubro de 2020.

2. INTRODUÇÃO

2.1. A comercialização de serviço de transporte aéreo só é autorizada mediante certificação do operador junto à ANAC. O objetivo da certificação é garantir que o interessado tenha conhecimento e preparação técnica para realizar o transporte seguro de pessoas e bens.

2.2. Para obter sua certificação, o interessado em comercializar o serviço de transporte aéreo deve desenvolver uma série de manuais que estruturam planejamento, execução e controle de toda operação aérea, alinhados aos requisitos regulamentares vigentes.

2.3. Dentre os documentos que compõem a estrutura de manuais do operador, destacam-se para esta análise:

- a. Programa de Treinamento Operacional – trata do treinamento dos profissionais de aviação civil envolvidos com a operação, tanto para obtenção quanto manutenção de proficiência no manuseio das aeronaves e na realização de procedimentos de segurança.
- b. Manual Geral de Operações – serve como uma ferramenta administrativa para estabelecer políticas, processos e procedimentos operacionais, alinhados aos requisitos regulamentares e às melhores práticas.
- c. Manual Geral de Manutenção – trata da manutenção das aeronaves da frota, incluindo cronograma de revisões.

2.4. Requisitos específicos para certificação de serviço de transporte aéreo com aviões de menor porte (até 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga de até 3400 kg) ou com helicópteros encontram-se no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 135 e os procedimentos para condução do processo são descritos na Instrução Suplementar – IS nº 119-004.

2.5. O segmento de operadores dessas aeronaves é extremamente diversificado em termos de quantidade de profissionais, modelos de aeronaves, tamanho da frota e complexidade das operações – acomodando tanto grandes operadores quanto operadores que dispõem de um único equipamento e profissional.

2.6. O RBAC nº 135, no entanto, determina o mesmo nível de adequação a todos os operadores do segmento, representando uma carga regulatória elevada para pequenos operadores e desincentivando o ingresso de novos operadores no mercado.

2.7. Contra a tendência jurídico-burocrática, o Governo Federal está patrocinando um programa denominado Voe Simples, cujos objetivos centrais são a simplificação e a desburocratização das atividades de aviação civil.

2.8. Nessa toada, foi incluída a avaliação de proposta de revisão do RBAC nº 135 para contemplar a possibilidade de se aplicar meios de cumprimento diferenciados para os requisitos, dependendo da complexidade operacional e do porte das empresas.

3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

3.1. Contextualização da situação-problema e definição do problema

3.1.1. Com base em dados do segundo semestre de 2021, existem 128 empresas no Brasil atualmente certificadas para operação pelo RBAC nº 135, dispondendo cada uma de todo o compêndio de manuais exigido para obtenção da certificação. A aderência das empresas aos manuais aprovados pela ANAC é acompanhada em vigilância continuada e fator indispensável para manutenção da certificação.

3.1.2. Por claro, é mais simples garantir a adequabilidade de treinamento de pessoal, manutenção das aeronaves e aderência a procedimentos operacionais quanto menor e menos variada é a operação.

3.1.3. Entre as empresas certificadas, 97 (76%) possuem até 5 aeronaves na frota, sendo que 96 (75%) possuem até 3 modelos diferentes de aeronaves. Destaca-se ainda que 46 (36%) das empresas possuem apenas 1 aeronave na frota.

3.1.4. Uma vez que os profissionais contratados devem dispor de habilitação condizente à operação da empresa, verifica-se que 105 (82%) das empresas certificadas conforme RBAC nº 135 possuem até 3 tipos ICAO diferentes e 114 (89%) possuem até 3 habilitações diferentes.

3.1.5. Das empresas com apenas 1 aeronave na frota, quase 80% operam com até 3 tripulantes. Há 15 empresas certificadas no Brasil segundo o RBAC nº 135 que operam com apenas 1 aeronave e 1 tripulante.

3.1.6. Mesmo com características limitadas de operação, esses operadores necessitam elaborar manuais com a mesma riqueza de detalhes de operadores que dispõem de vasta e diversificada frota – e são posteriormente cobrados quanto à aderência ao seu conteúdo.

3.1.7. Esse trabalho, bem como sua consequente gestão, demanda custos adicionais à certificação, que em última instância inviabilizaria operadores com menor estrutura.

3.1.8. Adicionalmente, a exigência padronizada de requisitos a todos os operadores gera um custo de fiscalização ao Governo que não necessariamente condiz com o risco da operação.

3.1.9. A Administração Pública deve pautar seus atos no princípio da igualdade, que pressupõe tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de suas desigualdades.

3.1.10. Há, portanto, um cenário de tratamento igualitário a operadores desiguais no atual modelo de certificação, que impõe excessivo peso regulatório aos agentes do mercado, bem como produz ineficiências alocativas para o Estado.

3.2. Identificação e análise das causas e consequências

3.2.1. A demonstração de conformidade ao RBAC nº 135 é condição indispensável para certificação de operador aéreo para exploração de transporte aéreo em aviões de menor porte (até 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga de até 3400 kg) ou com helicópteros.

3.2.2. O RBAC nº 135 apresenta modelo único de regulação para todos os agentes do mercado, independentemente do seu porte e da sua complexidade operacional.

3.2.3. O RBAC nº 135 foi elaborado utilizando-se como base o 14 CFR Part 135 da FAA, autoridade de aviação civil dos EUA. Entretanto, as partes que flexibilizam a aplicação de certos requisitos para operadores menores e de baixa complexidade operacional, que são aplicadas pela FAA e estão presentes no Part 135, não são atualmente incorporadas à regra da ANAC.

3.2.4. Como consequência, verifica-se que:

- a. O excesso regulatório para pequenos operadores representa uma barreira à entrada de novos agentes no mercado;

- b. Uma vez no mercado, o custo de *compliance* representa maior parcela das contas de operadores de pequeno porte, uma vez que não há ganhos de eficiência, limitando investimentos e crescimento dessas empresas;
- c. A complexidade da certificação afasta investidores de oportunidade, cujo objetivo principal de dispor de uma aeronave não é a comercialização de transporte aéreo, mas poderia identificar essa uma oportunidade de utilização do bem;
- d. A autoridade reguladora dispense esforços e orçamento para certificação e fiscalização desproporcionais ao risco à aviação civil imprimido pelos operadores de pequeno porte; e
- e. O transporte aéreo clandestino ganha espaço em um cenário de baixa expectativa de regularização da operação, implicando em custos de fiscalização ainda maiores para o Estado.

3.2.5. Portanto, a falta de proporcionalidade na aplicação do RBAC nº 135 não cria um ambiente de fomento à aviação civil brasileira.

3.3. **Identificação dos agentes afetados**

3.3.1. Operadores regidos pelo RBAC nº 135, que sejam caracterizados como operadores de pequeno porte e baixa complexidade operacional e que poderão obter benefícios com uma revisão do regramento;

3.3.2. Operadores regidos pelo RBAC nº135, que não sejam caracterizados como operadores de pequeno porte, mas que poderão identificar impactos no mercado em que atuam com a revisão do regramento;

3.3.3. Proprietários de aeronaves que poderão identificar novas oportunidades de negócios;

3.3.4. População consumidora do transporte aéreo de operadores regidos pelo RBAC nº 135, como potencial passageiro ou contratante de transporte de carga;

3.3.5. População brasileira, beneficiária final das externalidades da aviação – impulsionador econômico e integrador social;

3.3.6. ANAC, autoridade de certificação e fiscalização dos serviços aéreos; e

3.3.7. Governo Federal, como agente alocador de orçamento para aplicação em políticas públicas.

3.4. **Delimitação da base legal de atuação da Anac**

3.4.1. Art. 8º, incisos X, XIV, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27/09/2005.

3.5. **Descrição dos objetivos**

3.5.1. Possibilitar a aplicação de requisitos diferenciados dependendo da complexidade operacional e do porte das empresas regidas pelo RBAC nº 135.

4. **IDENTIFICAÇÃO E IDEACÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO**

4.1. **Mapeamento da experiência internacional**

4.1.1. A FAA, autoridade de aviação civil dos EUA, prevê uma classificação dos operadores do 14 CFR Part 135 com base no porte da empresa e na complexidade das operações, de maneira que os métodos de cumprimento para determinados itens dos regulamentos são diferenciados.

4.1.2. O 14 CFR Part 135 nas seções 135.21 e 135.341 prevê que a autoridade de aviação civil (FAA) pode aprovar desvios com relação ao sistema de manuais operacionais e de manutenção (135.21) e com relação ao programa de treinamento operacional (135.341), para operadores com operação limitada. Além disso, o Part 119, na seção 119.69, prevê que o FAA pode aprovar posições e quantidade de pessoas diferentes para o quadro de administração requerido, com base no porte da empresa e na complexidade das operações.

4.1.3. A FAA também não exige o estabelecimento de um SMS (Safety Management System), ou SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional), para os operadores certificados para operação segundo o Part 135, entendendo que o mecanismo não é fundamental para se garantir os níveis adequados de segurança operacional em empresas menores e menos complexas.

4.1.4. O Order 8900.1, publicado pela FAA, no Volume 2, Capítulo 4 e Seção 1, define grupos de empresas de menor porte e os métodos de cumprimento aceitáveis para cada um dos grupos, dos requisitos

estabelecidos nas seções 135.21 e 135.341. Além disso, também são previstos desvios e simplificações para o processo de certificação. Os grupos previstos são:

- a. Empresa que utiliza somente um piloto: detentor de certificado que se limita a usar apenas um piloto para todas as operações do 14 CFR Part 135. Esse piloto específico é listado por nome e número de certificado nas EO emitidas pela FAA. Em geral, os regulamentos não exigem que um operador de piloto único desenvolva e mantenha manuais ou programas de treinamento, ou designe um Diretor de Operações, piloto chefe ou um Diretor de Manutenção. No entanto, eles são obrigados a designar os funcionários da gestão responsáveis pelo controle operacional e a fornecer um programa de treinamento em artigos perigosos.
- b. Empresa que utiliza somente um piloto em comando: um detentor de certificado que está limitado a usar apenas um PIC e até três pilotos de segundo em comando (SIC) para todas as operações do Part 135. O PIC e o(s) SIC(s) são listados por nome e número de certificado nas EO emitidas pela FAA. O detentor de certificado está autorizado a usar esses pilotos apenas nas posições de serviço específicas listadas nas EO emitidas pela FAA. Embora exigido por regulamento, desvios podem ser concedidos para um manual obrigatório, programas de treinamento e determinados cargos de gestão. Para que um desvio seja concedido, o operador deve mostrar que a segurança permitirá um desvio desses requisitos. Os detentores de certificado que utilizam PIC único têm limitações no tamanho da aeronave e no escopo das operações permitidas, que incluem:
 - i. As aeronaves são limitadas àquelas com certificado de tipo com nove assentos de passageiros ou menos;
 - ii. As operações estão limitadas aos Estados Unidos, Canadá, México e Caribe; e
 - iii. Nenhuma operação de aproximação por instrumentos de Categoria II (CAT II) ou Categoria III (CAT III) é permitida.
- c. Empresa que utiliza no máximo 5 pilotos e 5 aeronaves: é um detentor de certificado cuja operação é limitada no tamanho e escopo de suas operações. Esses operadores devem desenvolver e manter manuais, programas de treinamento e ter os cargos de gerenciamento necessários. No entanto, devido ao tamanho e escopo limitados desses detentores de certificados, desvios específicos limitados a esses requisitos podem ser autorizados pela FAA. Para que um desvio seja concedido, o operador deve mostrar que a segurança permitirá um desvio desses requisitos. Eles têm as seguintes limitações:
 - i. Máximo de 5 pilotos, incluindo SICs;
 - ii. No máximo 5 aeronaves podem ser usadas nas operações;
 - iii. Máximo de três tipos diferentes de aeronaves utilizadas;
 - iv. As aeronaves são limitadas àqueles TC com nove assentos de passageiros ou menos;
 - v. As operações são limitadas aos Estados Unidos, Canadá, México e Caribe; e
 - vi. Não são permitidas operações de aproximação por instrumentos CAT II ou CAT III.

4.1.5. Os demais operadores do 14 CFR Part 135, que não se encaixam nas limitações acima, são considerados os operadores padrão e não possuem nenhum tipo de limitação operacional, podendo solicitar que as EO apresentem todas as autorizações previstas no Part 135.

4.1.6. O Order 8900.1 ainda define simplificações para o processo de certificação inicial, caso a empresa queira se certificar inicialmente com as limitações de um dos grupos. Assim, operadores pequenos tem maior incentivo para solicitar certificação pelo Part 135, uma vez que as barreiras de entrada são reduzidas.

4.1.7. O modelo adotado pela FAA não traz impactos significativos à manutenção da segurança operacional, já que o tamanho reduzido e a ausência de operações complexas faz com que a qualificação de tripulantes, contratação de treinamentos operacionais, padronização de procedimentos, contratação de serviços de manutenção, entre outros, sejam processos bastante simples, de forma que podem ser executados com uma estrutura administrativa mínima e sem a necessidade de manuais aprovados pela autoridade de aviação civil.

4.1.8. O Anexo 19 da ICAO estabelece que o SGSO deve ser exigido dos operadores certificados para conduzir transporte aéreo comercial. Abaixo, segue o texto do documento:

4.1.4 The SMS of a certified operator of aeroplanes or helicopters authorized to conduct international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Section II, respectively, shall be made acceptable to the State of the Operator.

Note.— When maintenance activities are not conducted by an approved maintenance organization in

accordance with Annex 6, Part I, 8.7, but under an equivalent system as in Annex 6, Part I, 8.1.2, or Part III, Section II, 6.1.2, they are included in the scope of the operator's SMS.

4.1.9. O Anexo 6 da ICAO estabelece no Apêndice 2 o conteúdo do manual dos operadores aéreos, que inclui as seguintes partes:

- a) General;
- b) Aircraft operating information;
- c) Areas, routes and aerodromes; and
- d) Training.

4.1.10. Em uma primeira análise, pode haver um aparentemente descumprimento dos Anexo 6 e 19 pela proposta de se alterar o RBAC nº 135 para flexibilizar a aplicação dos requisitos referentes ao sistema de manuais e do SGSO. Entretanto, é importante ressaltar que os anexos da ICAO são aplicáveis aos operadores autorizados a realizar operações internacionais, e que a proposta de aplicação diferenciada do RBAC nº135 inclui necessariamente a limitação de permitir apenas operação doméstica aos operadores que fizerem uso dos critérios diferenciados.

4.1.11. Assim, não há descumprimento dos Anexos da ICAO, não havendo necessidade da declaração de diferenças pelo Estado brasileiro.

4.2. **Descrição das opções de ação consideradas, incluindo a opção de "não ação" e as possíveis combinações de opções**

4.2.1. O RBAC nº 135 foi elaborado utilizando-se como base o 14 CFR Part 135. Entretanto, as partes que flexibilizam a aplicação de certos requisitos para operadores menores e de baixa complexidade operacional não foram incorporadas à regra da ANAC.

4.2.2. Ou seja, o Brasil aplica a todas as suas empresas o regulamento que é aplicado às empresas maiores e mais complexas nos EUA, por exemplo, mesmo tendo o Brasil um mercado que se concentra nos grupos que seriam classificados como mais simples na regra americana.

4.2.3. Dessa maneira, existem basicamente duas opções a serem consideradas, a opção de "não ação" que representa a manutenção do *status quo*, e a opção de se efetivar a alteração do RBAC nº 135 para possibilitar a aplicação diferenciada dos requisitos.

4.2.4. A inação da ANAC em relação à questão manteria o padrão de certificação único para todos os operadores, mantendo também o atual desbalanceamento regulatório entre empresas grandes e complexas e empresas pequenas e de baixa complexidade operacional.

4.2.5. O modelo de divisão em grupos e aplicação diferenciada de requisitos é ainda mais pertinente no Brasil, do que nos EUA, quando se analisam as características do mercado dos operadores do RBAC nº 135. Além disso, destaca-se que a proposta visa incluir no RBAC nº 135 a possibilidade de se aplicar os requisitos de maneira diferenciada, mantendo o mecanismo flexível para adequação às características diversas do segmento e sua constante evolução ao longo do tempo.

4.2.6. A definição dos grupos, os critérios, bem como os desvios aceitáveis deve ser feita, portanto, em Instrução Suplementar – IS, permitindo que o modelo seja ajustado conforme necessidades do mercado, além de garantir publicidade e transparência ao mercado. A IS nº 119-004 seria adequada para esse fim, devendo, portanto, ser revista.

4.2.7. Também é importante ressaltar que o fato de a ANAC estar disponibilizando suas IS para contribuição pública em Consultas Setoriais, tem possibilitado avaliações mais precisas das demandas urgentes.

4.3. **Síntese das opções não consideradas e da motivação utilizada**

4.3.1. A autoridade de aviação civil da Europa, EASA, também prevê que a estrutura e a gestão de operadores comerciais devem ser adequados de acordo com o porte e complexidade operacional. Entretanto, a estrutura regulamentar da EASA é bastante diferente da estrutura da ANAC.

4.3.2. Os regulamentos da EASA, em toda sua estrutura utilizam uma abordagem menos prescritiva e mais baseada em desempenho, principalmente ao estabelecer requisitos para sistema de manuais e pessoal de administração requerido. Por exemplo, o ORO.AOC.100, item (c)(3) estabelece:

(...)its organisation and management are suitable and properly matched to the scale and scope of the operation.

4.3.3. Entretanto, entende-se que para se chegar a um modelo próximo ao da EASA é necessária uma mudança mais significativa nos regulamentos da ANAC, não somente no RBAC nº 135, pois é necessária uma mudança conceitual da metodologia de regulação.

4.3.4. Portanto, a opção de se utilizar ou de se aproximar do modelo utilizado pela EASA não foi considerada neste relatório.

4.4. Abordagem dos efeitos esperados das opções de ação sobre os riscos mapeados no contexto e dos riscos das próprias opções

4.4.1. O modelo da FAA permite que o órgão regulador realize análises individualizadas, observando as características específicas de cada operador pleiteante.

4.4.2. Até o momento, o Brasil determina os mesmos requisitos a todos operadores, sem caracterizá-los de qualquer forma.

4.4.3. Entende-se que a análise individualizada depende de padronização e maturidade do modelo regulatório, tanto do órgão regulador quanto dos agentes do mercado na aposição do pleito.

4.4.4. O esforço para balancear os entendimentos ainda inexistentes, de forma a garantir a observância do princípio da igualdade, e para adequação dos regulados traria custos adicionais de operação ao órgão e ao setor, quando se busca, em princípio, reduzi-los.

4.4.5. Ademais, a utilização do mecanismo de Consulta Setorial proporciona a oportunidade de eficiente determinação de grupos, com um esforço conjunto da autoridade reguladora e do mercado, cada qual agregando o modelo com seus conhecimentos e competências.

4.4.6. Com base nas Notas Técnicas 5313978 e 6923086, foi elaborada minuta da IS nº 119-004, com proposta do detalhamento de critérios, divisão em grupos e desvios considerados aceitáveis para os operadores do RBAC nº 135. Esta proposta deverá ser submetida a consulta setorial, realizada em paralelo à própria consulta pública do RBAC nº 135, de forma a permitir a visualização das implicações conjuntas das propostas de RBAC e IS.

5. ANÁLISE DE IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES

5.1. Identificação dos impactos positivos e negativos das opções de ação, incluindo a opção de "não ação" e sua tendência de evolução

5.1.1. Alterar o RBAC nº 135 para possibilitar a aplicação diferenciada dos requisitos apresenta impactos positivos como:

- a. Redução de barreiras de entrada de novas empresas de transporte aéreo;
- b. Redução da carga burocrática e dos custos (tempo) do processo de certificação inicial;
- c. Possibilidade de que operadores possam demonstrar o cumprimento dos requisitos de forma proporcional;
- d. Maior foco em questões que agregam maior valor à segurança operacional;
- e. Maior atratividade do mercado com novas oportunidades de negócios; e
- f. Melhor alocação dos esforços de fiscalização, com modelo alinhado com vigilância baseada em risco.

5.1.2. Em contrapartida, a mudança exige o desenvolvimento de novos processos de certificação e fiscalização, bem como a orientação aos regulados, trabalho este que pode se tornar recorrente, conforme necessidade de readequação às mudanças do mercado.

5.1.3. Também será necessário prover meios para que o processo de vigilância continuada sobre operadores do RBAC nº 135 consiga monitorar e acomodar o esperado crescimento dos operadores.

5.1.4. O impacto negativo do esforço extra de comunicação pode, no entanto, trazer externalidades positivas, promovendo a aproximação de regulador e regulado, especialmente nos eventos de Consultas Públicas para eventuais adequações da norma.

5.1.5. Por outro lado, a inação da ANAC sobre o tema manteria o *status quo* de excessivo peso regulatório, contrariando o direcionamento para modernização e desburocratização do setor aéreo disposto no Programa Voo Simples e dificultando o desenvolvimento da aviação brasileira.

5.2. Identificação da ação ou combinação de ações considerada mais adequada ao contexto pela equipe

5.2.1. Entende-se que categorizar os operadores sob o RBAC nº 135 conforme sua complexidade traz novas possibilidades ao mercado, possibilitando crescimento do setor, considerando as características específicas do mercado brasileiro.

5.2.2. Além disso, entende-se que o desenvolvimento da categorização deve ser realizado com participação dos envolvidos, por meio de Consulta Setorial, o que possibilitará melhor equilíbrio ao modelo proposto.

5.2.3. Assim, as ações necessárias para se chegar à situação proposta são:

a) Revisão do RBAC nº 135 para inclusão da possibilidade de concessão de desvios nas seções 135.29, 135.341 e 135.343.

b) Revisão da IS nº 119-004 para estabelecimento dos grupos e critérios, bem como dos desvios aceitáveis para cada requisito.

c) Revisão das IS de manuais dos operadores do RBAC nº 135 para incluir orientações e procedimentos específicos para pequenos operadores. Esta alteração tem relação com a Ação 07.02 do Programa Voo Simples, que prevê o desenvolvimento de modelos de manuais para certificação de empresas de pequeno porte. Em razão de sua menor criticidade, no âmbito da definição dos grupos neste projeto, não se propõe a submissão para consulta neste momento, devendo as IS passarem pelo processo normal de aprovação das IS pela SPO.

6. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

6.1. Descrição das principais estratégias do plano de implementação, fiscalização e monitoramento (ações, responsáveis e estimativa inicial de prazos)

6.1.1. A proposta de inclusão de flexibilidade no RBAC nº 135 seria implementada por meio de revisão da IS nº 119-004, com proposta a ser submetida a consulta setorial, realizada em paralelo à própria consulta pública do RBAC nº 135. Dessa forma, espera-se que RBAC e IS possam ser aprovados para entrar em vigor conjuntamente.

6.1.2. O novo modelo poderá ensejar revisão de outras IS que disponham sobre elaboração de manuais, como a IS nº 135-002, que trata dos procedimentos para elaboração do manual geral de operações, e a IS nº 135-003, que trata dos procedimentos para elaboração e efetivação de programas de treinamento operacional. Verificando-se necessidade de Consulta Setorial para essas IS, também poderá ser realizada - o que poderá levar a um prazo de 6 meses.

6.1.3. O desenvolvimento das normas mencionadas será realizado pela Gerência de Operações da Aviação Geral, da Superintendência de Padrões Operacionais.

6.1.4. Tão logo sejam delimitados os grupos de categorização e os requisitos para cada grupo, a unidade necessitará de 2 meses para atualização de seus checklists e adequação de procedimentos internos. No entanto, entende-se que esse seria um período mínimo para que os interessados se adequem à nova regulamentação.

6.1.5. A informação sobre o grupo de cada empresa será inserida nas EO, de forma a prover rastreabilidade aos requisitos que cada operador deverá cumprir e de alimentar processos de vigilância continuada.

6.1.6. Os operadores já certificados que atenderem aos critérios diferenciados poderão solicitar enquadramento nos novos requisitos do RBAC nº 135, de acordo com os grupos descritos na IS nº 119-004.

6.1.7. Por fim, propõe-se estabelecer protocolo de envio de informações pelos operadores do RBAC nº 135. Para os operadores classificados como simples, essas informações funcionam como uma mitigação pelo fato de o processo de certificação ser simplificado e os requisitos diferenciados. Para os operadores padrão, esse protocolo de envio de informações irá formalizar o que já é feito por meio de Ofício circular. Essas informações são essenciais para alimentar o processo de vigilância baseada em risco da ANAC e monitorar o mercado.

6.1.8. Para isso, é necessária a inclusão de seção específica no RBAC nº 135 prevendo que os operadores enviem periodicamente dados das suas operações e sobre o seu desempenho em segurança

operacional, na forma e com conteúdo definidos pela ANAC em normativo específico, uma portaria da SPO, por exemplo.

7. CONCLUSÃO

7.1. Com base nesse relatório, recomenda-se à Diretoria o prosseguimento deste processo regulatório, com a submissão da proposta de emenda ao RBAC nº 135 à consulta pública.

8. ANEXOS

8.1. NOTA TÉCNICA Nº 3/2021/GOAG/SPO (5313978).

9. REFERÊNCIAS

9.1. FAA 14 CFR Part 135 - Operating requirements: commuter and on demand operations and rules governing persons onboard such aircraft, disponível em <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-G/part-135>.

9.2. FAA 14 CFR Part 5 - Safety Management Systems, disponível em <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-A/part-5>.

9.3. Order 8900.1, Volume 2, Capítulo 4 e Seção 1, disponível em <https://drs.faa.gov/browse/excelExternalWindow/DRSDOCID167462821420230613160911.0001>.

9.4. Order 8900.1, Volume 2, Capítulo 4 e Seção 6, disponível em <https://drs.faa.gov/browse/excelExternalWindow/DRSDOCID155745667520230522164713.0001>

9.5. EASA Easy Access Rules for Air Operations, disponível em <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-air-operations>.



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Gerente Técnico**, em 18/10/2023, às 15:43, 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 **9226530** e o código CRC **E1DE338C**.