

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 135, atualmente intitulado “Operações de transporte aéreo público 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” (e que passaria a ser intitulado “Operações 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”), conforme competências atribuídas pelo art. 8º, incisos X, XIV, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

1.2. A presente proposta de emenda trata de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), referente à adoção de critérios diferenciados para pequenos operadores, com base na complexidade do operador, conforme estabelecido pela Ação 07.01 do Programa Voo Simples, instituído pela Portaria nº 2.626 de 7 de outubro de 2020. A diferenciação busca permitir que a ANAC adote alguns requisitos (como SGSO, manuais e programa de treinamento) diferenciados para operadores considerados mais simples, assim como já está previsto para o pessoal administrativo, no RBAC nº 119.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. O processo se originou a partir da ação 07.01 do Programa Voo Simples, assim definida:

Eixo de iniciativa	Nome da iniciativa	Descrição	Objetivo	Produto	Prazo
07 - Empresas de pequeno porte	07.01 - Critérios diferenciados para pequenos operadores	Estabelecimento de critérios diferenciados para pequenas empresas aéreas e para os serviços aéreos especializados.	Estabelecer critérios diferenciados de requisitos de certificação conforme complexidade do operador.	Revisão normativa visando redução de requisitos para SAE	set-22

2.2. Embora o produto seja especificado como SAE - Serviço Aéreo Especializado, neste processo, se trata dos operadores aéreos sobre o RBAC nº 135.

2.3. No estudo da regulação, identifica-se que, quando uma regra se aplica de forma igual a todo o público regulado, independentemente de seu tamanho e complexidade, a carga regulatória fica proporcionalmente mais pesada sobre os menores regulados. Isso ocorre porque alguns dos requisitos, especialmente com relação à estrutura organizacional, apresentam um custo relativamente fixo (ou, ao menos, desproporcional ao tamanho do regulado) - o que significa que representam uma proporção maior na estrutura de custos de pequenos regulados. Considerando ainda que o impacto acarretado por pequenos regulados é, também, menor, uma solução comum é a adoção de requisitos diferenciados, que considerem o tamanho e a complexidade dos regulados, permitindo uma regulação mais ajustada ao impacto gerado pelo regulado.

2.4. Quando se trata dos operadores sob o RBAC nº 135, embora a IS nº 119-004 traga a classificação de operadores em grupos I, II e III, a diferença prática com relação à carga regulatória sobre os regulados é pequena. Ainda, há poucas aberturas ao tratamento diferenciado no RBAC, destacando-se as previstas na seção 135.21 do RBAC nº 135, referente aos manuais do operador, e na seção 119.69 do RBAC nº 119, referente ao pessoal de administração.

2.5. Em estudo sobre a forma como os operadores aéreos são classificados em outros contextos regulatórios, observou-se que 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.

2.6. Para tanto, o 14 CFR Part 135, da FAA, prevê a possibilidade de que a FAA aprove 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. O 14 CFR Part 119 também prevê que a 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 (119.69).

2.7. Os grupos de operadores, classificados de acordo com porte e complexidade, são regulados por meio do Order 8900.1, publicado pela FAA, no Volume 2, Capítulo 4, Seção 1. Os critérios englobam número de aeronaves, de pilotos (PIC e/ou SIC) e complexidade das operações autorizadas. Mais detalhes são incluídos no Relatório de Análise de Impacto Regulatório, que acompanha a consulta pública.

2.8. Destaca-se que, associada à flexibilização de alguns requisitos, existe uma limitação da complexidade dos operadores. Operadores que desejam ter mais prerrogativas e realizar operações mais complexas devem ter estrutura compatível com tais operações, de forma que não lhes seria permitido aproveitar-se da flexibilização. Cabe aos operadores a opção, dentre o leque de opções oferecido pela ANAC, de como ele deseja se enquadrar, pesando entre as flexibilizações e as limitações associadas.

2.9. Na proposta de RBAC, as flexibilizações seriam:

- a) Sistema de manuais (135.21);
- b) Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional - SGSO (135.29);
- c) Programa de Treinamento Operacional (135.341 e 135.343); e
- d) Pessoal de administração (119.69).

2.10. A a ANAC estabelecerá, na Instrução Suplementar (IS) nº 119-004, os critérios para aplicação das diferenças no processo de certificação, com a classificação dos operadores aéreos nos grupos A, B, C e D (o padrão).

2.11. A combinação entre quais são as flexibilizações específicas para cada grupo, bem como as limitações específicas para cada grupo, constam na minuta de IS nº 119-004, a ser disponibilizada para consulta setorial, que deve ocorrer em paralelo a esta consulta pública.

2.12. Ainda, como contrapartida, a ANAC incluiria no RBAC a exigência de envio de informações e dados de desempenho de segurança operacional, em 135.51. Observa-se que tal prática já ocorre hoje, com base no Ofício Circular nº 1(SEI)/2016/GOAG/SPO-ANAC (SEI 0071182), bem como, no caso específico das operações regulares realizadas sob a Resolução nº 576, com base na Portaria nº 1996/2020.

2.13. Por fim, observa-se que a proposta inclui também os seguintes pontos:

- a) atualização dos parágrafos 135.323(a)(2) e 135.325(b), de forma a incluir em regulamento, como exceção, a possibilidade de que um treinamento realizado anteriormente à aprovação do programa de treinamento operacional pode ser considerada válido, desde que tenha sido realizado de acordo com o programa que vier a ser aprovado. A proposta está alinhada à alteração ocorrida no parágrafo 121.405(b) do RBAC nº 121, com procedimentos detalhados no item 5.4 da IS nº 121-006, e que foi objeto da Consulta Pública nº 17/2020; e
- b) adequação do RBAC nº 135 à Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021 e à Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022.

2.14. Por fim, observa-se que a proposta inclui uma atualização dos parágrafos 135.323(a)(2) e 135.325(b), de forma a incluir em regulamento, como exceção, a possibilidade de que um treinamento realizado anteriormente à aprovação do programa de treinamento operacional pode ser considerada válida, desde que tenha sido realizado de acordo com o programa que vier a ser aprovado. A proposta está alinhada à alteração ocorrida no parágrafo 121.405(b) do RBAC nº 121, com procedimentos detalhados no item 5.4 da IS nº 121-006, e que foi objeto da Consulta Pública nº 17/2020.

2.15. O detalhamento da análise regulatória realizada se encontra no relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) integrante desta consulta pública. A proposta de texto da emenda ao RBAC nº 135 se encontra em arquivos com a proposta da resolução, do texto resultante do RBAC e do quadro comparativo, com comentários e justificativas para cada alteração.

3. FUNDAMENTAÇÃO

- 3.1. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- 3.2. Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019; e
- 3.3. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1. A quem possa interessar está aberto o convite para participar deste processo de consulta pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta consulta pública serão bem-vindos.

4.2. Os interessados devem enviar os comentários por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>.

4.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final do RBAC nº 135 poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, considerando a relevância dos comentários recebidos, será realizada uma nova consulta pública.

4.4. Os comentários referentes a esta consulta pública devem ser enviados no prazo de 45 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

5. CONTATO

5.1. Para informações adicionais a respeito desta consulta pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO

Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS

Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 3º andar - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil

Tel.: (61) 3314-4846

e-mail: gtno.spo@anac.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/04/2022, às 13:10, 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 **6996186** e o código CRC **1CA86AF0**.