



NOTA TÉCNICA Nº 3/2021/GOAG/SPO

1. ASSUNTO

1.1. Proposta de revisão do RBAC nº 135.

2. OBJETIVO

2.1. Apresentar 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.

2.2. A presente proposta foi elaborada em atendimento à ação nº 7.1 intitulada "Critérios diferenciados para pequenos operadores" do programa Voo Simples, estabelecido pela Portaria nº 2.626 de 7 de Outubro de 2020.

3. MODELO DE DIVISÃO DE OPERADORES EM GRUPOS

3.1. É conhecimento comum que o segmento de operadores aéreos regidos pelo RBAC nº 135 é extremamente diversificado, em termos de modelos de aeronaves, tamanho da frota e complexidade das operações. Assim, aplicar o mesmo regulamento para operadores tão diferentes é um desafio para ANAC.

3.2. A estrutura regulatória aplicável aos operadores do RBAC nº 135 não diferencia operadores por de acordo com o tamanho da frota ou complexidade operacional. Assim, operadores pequenos e simples devem ser certificar e manter conformidade com requisitos do RBAC nº 135 da mesma maneira que operadores grandes e complexos.

3.3. 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.

3.4. 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.

3.5. Além das previsões de desvios nas seções 135.21 e 135.341 do 14 CFR Part 135, e na seção 119.69 do Part 119, é importante destacar que para os operadores certificados para operação segundo o Part 135 nos EUA, o FAA não exige o estabelecimento de um SMS (Safety Management System), ou SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional). Assim, não há necessidade de se prever desvios com relação ao SGSO no Order 8900.1. Entretanto, o RBAC nº 135 exige que os operadores estabeleçam e mantenham o SGSO, conforme a Subparte M do RBAC nº 135.

3.6. O SGSO/SMS é um sistema de gerenciamento complexo, composto de quatro componentes e doze elementos, cujo objetivo é aprimorar o processo de gerenciamento do risco e manutenção do nível de segurança operacional dentro dos limites aceitáveis. Entretanto, é um sistema complexo, de difícil implementação e que produz resultados mais sensíveis em empresas maiores, com muitas aeronaves e tripulantes, que exige um maior controle sobre os processos relacionados à segurança operacional.

3.7. Em outras palavras, em empresas menores e menos complexas, o SGSO não é fundamental para se garantir os níveis adequados de segurança operacional. Ferramentas mais simples e de aplicação prática mais direta podem ser mais facilmente implementadas e produzirem resultados satisfatórios. Essa linha de raciocínio é corroborada pela autoridade de aviação civil dos EUA, que estabelece que o SGSO somente é obrigatório para operadores do 14 CFR Part 135 que realizam operações internacionais. Operadores do Part 135 que realizam somente operações domésticas no EUA, independentemente do tamanho da empresa e complexidade das operações, não precisam adotar um SGSO.

3.8. 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 materiais 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.

3.9. 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.

3.10. 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.

3.11. 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.

3.12. A seguir serão apresentadas análises do segmento de operadores do 14 CFR Part 135 nos EUA e dos operadores do RBAC nº 135 de forma a justificar a embasar a metodologia proposta. Além disso, também é apresentada uma proposta de critérios para divisão dos operadores do RBAC nº 135 em grupos que possa beneficiar o mercado de aviação civil brasileiro, juntamente com os desvios que podem ser concedidos com intuito de fomentar o segmento sem que haja impacto nos níveis de segurança operacional.

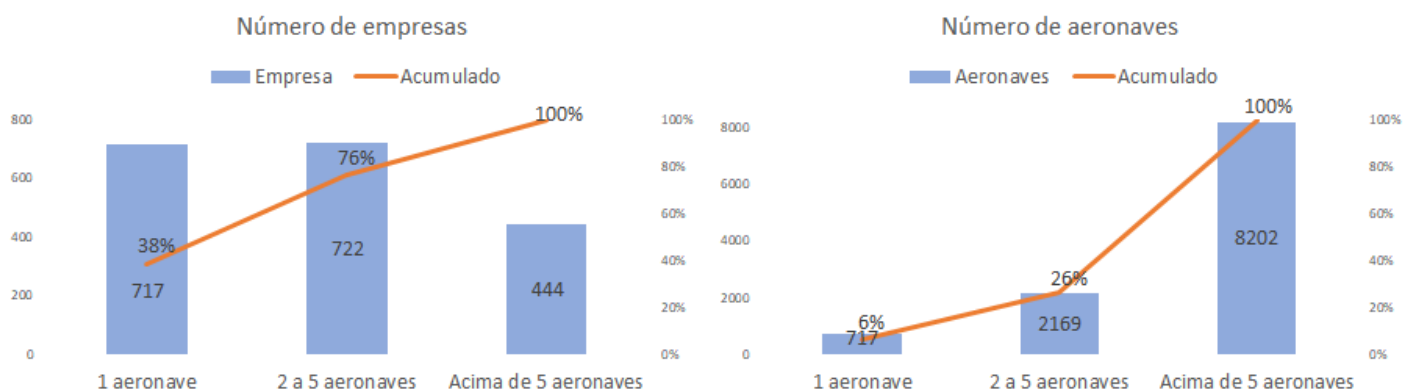
3.13. Também foi incluída proposta de estabelecimento de canal de envio de informações operacionais e de desempenho em segurança operacional para todos os operadores do RBAC nº 135. Para os operadores padrão essa proposta visa formalizar um procedimento que já existe atualmente, uma vez que já é cobrado que os operadores enviem os dados e indicadores gerados dentro do SGSO. Para os operadores que forem enquadrados dentro dos grupos de baixa complexidade, esse requisito visa prover um contraponto. Ou seja, mesmo havendo flexibilização de alguns requisitos do RBAC nº 135, o fato de a ANAC receber dados relativamente simples da operação dessas empresas permitirá o monitoramento do mercado e a realização de atividades de vigilância continuada efetivas para manter os níveis de segurança operacional adequados. Essa proposta está detalhada no item 11 deste documento.

4. OPERADORES DO CFR PART 135 NOS EUA

4.1. Com intuito de estabelecer uma base de comparação e justificar a adoção de metodologia baseada no modelo utilizado pela FAA para divisão dos operadores em grupos, a seguir são apresentados alguns dados sobre as empresas e aeronaves que operam segundo o 14 CFR Part 135 nos EUA.

4.2. Os dados dos operadores certificados pela FAA para operação segundo o 14 CFR Part 135 e suas aeronaves são de janeiro de 2021 e foram extraídos no mês de agosto de 2021 do seguinte endereço: https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/avs/offices/afx/afs/afs200/afs260/media/135aircraft.xlsx.

4.3. Nos EUA existem 1883 empresa autorizadas a operar de acordo com o 14 CFR Part 135. Essas empresas acumulam uma frota de 11088 aeronaves. Avaliando a distribuição das aeronaves na frota, verifica-se que 76% das empresas possuem 5 aeronaves ou menos na frota, o que representa 26% do total de aeronaves empregadas em empresas do Part 135, conforme gráfico abaixo:



4.4. Assim, o modelo de divisão em grupos dos operadores, com a aplicação diferenciadas dos requisitos de acordo com porte e complexidade operacional tem potencial para alcançar 76% das empresa e 26% da frota americana do 14 CFR Part 135, já que o limite para que o operador não seja classificado como padrão são 5 aeronaves na frota.

4.5. O modelo de divisão de empresas em grupos leva em consideração outros fatores como número de pilotos e autorizações operacionais, que não foram analisadas neste documento. Por isso, não é possível afirmar o exato número de empresas que pertencem a um determinado grupo. Assim, a divisão acima foi feita com base nas empresas que tem potencial de ser beneficiadas pela divisão existente.

5. OPERADORES DO RBAC Nº 135 NO BRASIL

5.1. Como visto na seção anterior, o segmento de operadores aéreos regidos pelo RBAC nº 135 é extremamente diversificado, em termos de modelos de aeronaves, tamanho da frota e complexidade das operações, e aplicar o mesmo regulamento para operadores tão diferentes é um desafio para ANAC.

5.2. Assim, o objetivo da proposta de adequação da estrutura regulatória é incentivar que pequenos operadores se certifiquem e mantenham a operação dentro de requisitos do RBAC nº 135 da mesma maneira que grandes operadores, mas cumprindo requisitos mais brandos. Assim, a barreira de entrada será reduzida de forma controlada, de forma que a empresa iniciará as suas operações comerciais, e poderá se concentrar em expandir as operações. Conforme a empresa expanda as operações, os requisitos aumentarão de forma progressiva e proporcional. O mesmo vale para empresas simples e pequenas que já encontram-se atualmente certificadas e poderão se beneficiar da definição dos grupos.

5.3. O modelo proposto para a divisão de operadores em grupos, definição dos requisitos aplicáveis e estabelecimento de formas de cumprimento a cada um dos grupos, é o já adotado pela autoridade de aviação civil dos EUA, FAA. Esse modelo prevê uma classificação dos operadores do 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.

5.4. Entretanto, os critérios de divisão de grupos adotado pela FAA não necessariamente são os melhores critérios para o segmento do RBAC nº 135 no Brasil. Além disso, o Order 8900.1 não é tão preciso na definição dos grupos, e deixa alguns critérios em aberto. Além disso, a revisão G da IS 119-004 prevê uma divisão em grupos, que não altera na prática os requisitos aplicáveis do RBAC nº 135. Mas, a divisão da IS 119-004 não está adequada e alinhada com a proposta de definir meios de cumprimento diferentes para cada grupo de empresas.

5.5. Assim, abaixo segue um estudo sobre as empresas atualmente certificadas para operação no RBAC nº 135, de modo a subsidiar a definição dos critérios a serem adotados pela ANAC.

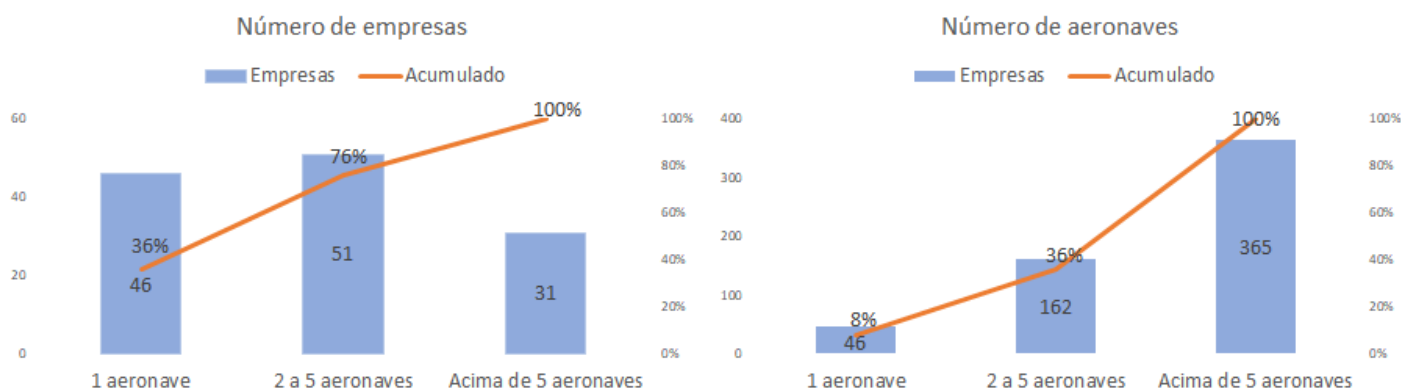
5.6. Os dados com relação à quantidade de aeronaves, modelos, tipo ICAO e habilitações foram levantados a partir do cruzamento das base de cadastro dos operadores certificados para operação pelo RBAC nº 135, com a base de dados de aeronaves do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). Os dados foram extraídos das bases no mês de agosto de 2021 dos relatórios disponíveis em <https://sistemas.anac.gov.br/relatorios/powerbi/SPO/GOAG/SGSO/RelatorioSGSO135>.

5.7. Os dados com relação a número de tripulantes foram levantados a partir de informações passadas pelos próprios operadores do RBAC nº 135, através dos relatórios mensais do SGSO. É importante ressaltar que esses dados não detalham a função exercida pelo tripulante na empresa (PIC ou SIC). Os dados foram extraídos no mês de agosto de 2021 dos relatórios disponíveis em <https://sistemas.anac.gov.br/relatorios/powerbi/SPO/GOAG/SGSO/RelatorioSGSO135>.

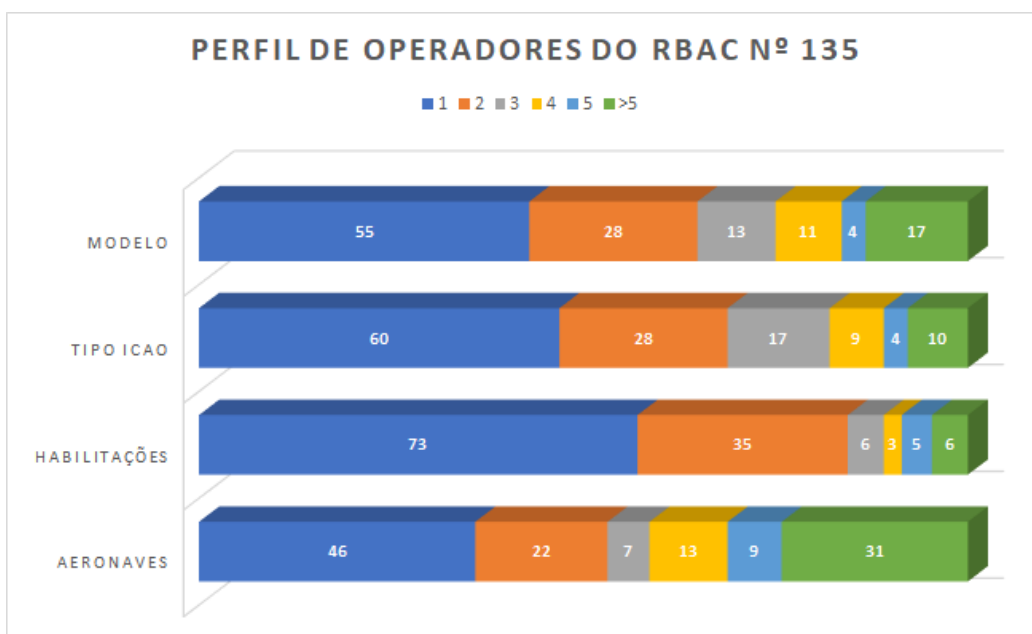
5.8. Os dados com relação a autorizações de operações especiais concedidas nas EO dos operadores do RBAC nº 135 foram extraídas do sistema WOPS. Os dados foram extraídos no mês de agosto de 2021 dos relatórios disponíveis em <https://sistemas.anac.gov.br/relatorios/powerbi/SPO/GOAG/Operadores%20RBAC%20135>. Essas informações são públicas e estão disponíveis no site da ANAC: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/especificacoes-operativas/rbac-135-taxi-aereo>.

5.9. Atualmente, existem no Brasil 128 empresas certificadas para operação pelo RBAC nº 135. Dessas empresas, 99 (77%) operam somente aeronaves com 9 passageiros ou menos. Essas empresas acumulam uma frota de 573 aeronaves em condições de serem empregadas em voos comerciais segundo o RBAC nº 135.

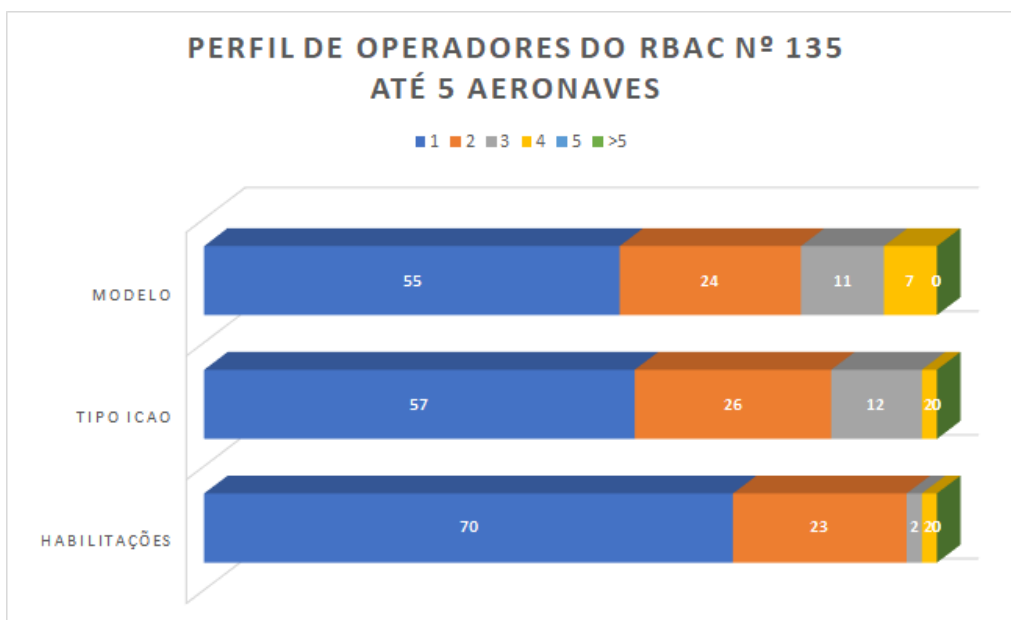
5.10. Avaliando a distribuição das aeronaves na frota, verifica-se que 76% das empresas possuem 5 ou menos aeronaves na frota, o que representa 36% do total de aeronaves empregadas em empresas do RBAC nº 135, conforme gráfico abaixo:



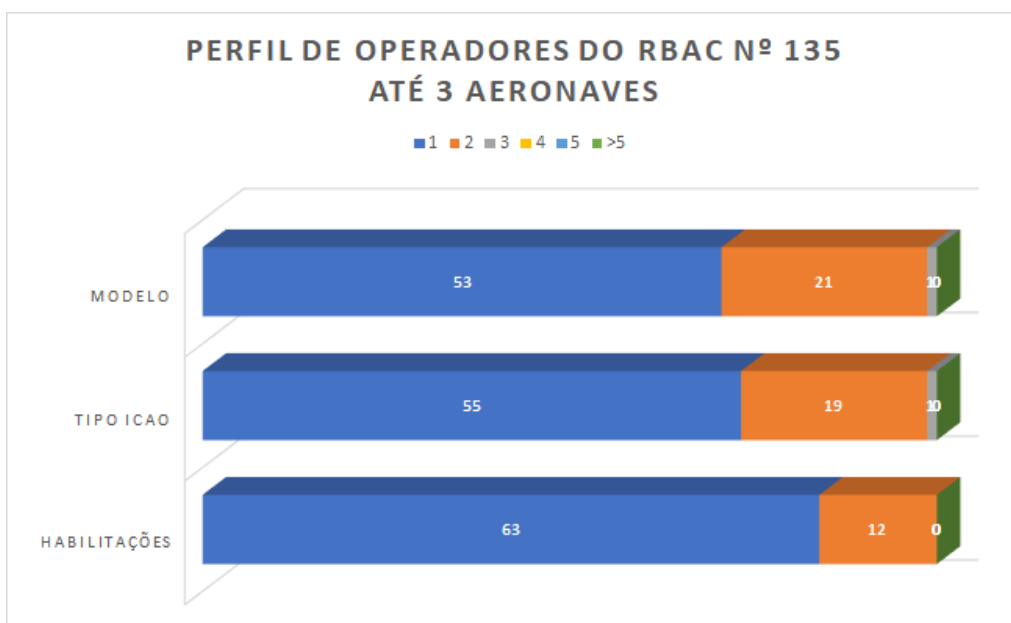
5.11. Além disso, 97 (76%) possuem até 5 aeronaves na frota, 96 (75%) possuem até 3 modelos diferentes de aeronaves, 105 (82%) possuem até 3 tipos ICAO diferentes e 114 (89%) possuem até 3 habilitações diferentes. O gráfico abaixo ilustra o perfil dos operadores do RBAC nº 135:



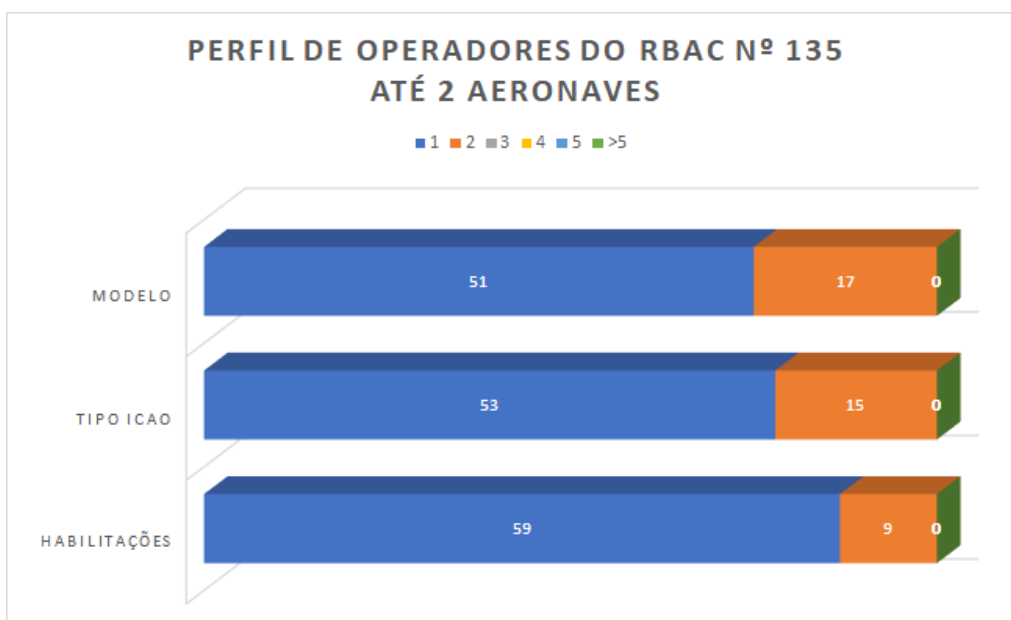
5.12. Se forem analisados os dados das empresas que possuem até 5 aeronaves na frota, principal foco da definição de critérios diferenciados e que representam 76% das empresas com 36% da frota de aeronaves empregadas em operações pelo RBAC nº 135, verifica-se que das 97 empresas, 85 (88%) operam aeronaves com 9 passageiros ou menos, divididas no seguinte perfil:



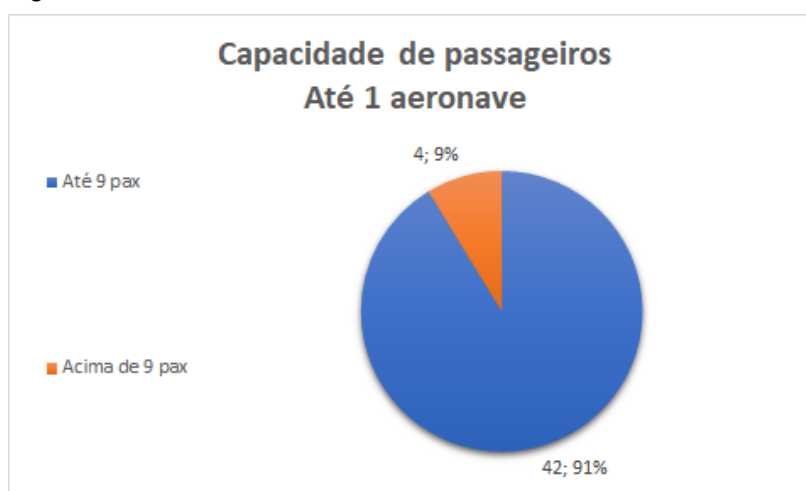
5.13. Se forem analisados os dados das empresas que possuem até 3 aeronaves na frota, que representam 59% das empresas com 19% da frota de aeronaves empregadas em operações pelo RBAC nº 135, verifica-se que das 75 empresas, 68 (91%) operam aeronaves com 9 passageiros ou menos, divididas no seguinte perfil:



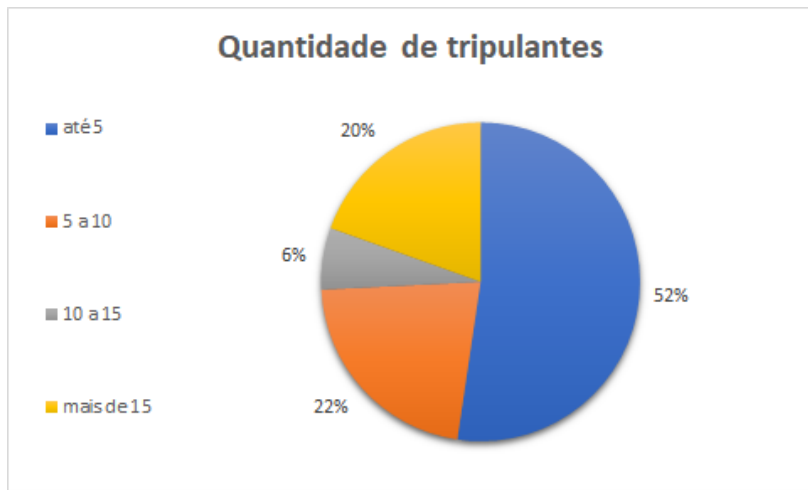
5.14. Se forem analisados os dados das empresas que possuem até 2 aeronaves na frota, verifica-se que das 68 empresas, 62 (91%) operam aeronaves com 9 passageiros ou menos, divididas no seguinte perfil:



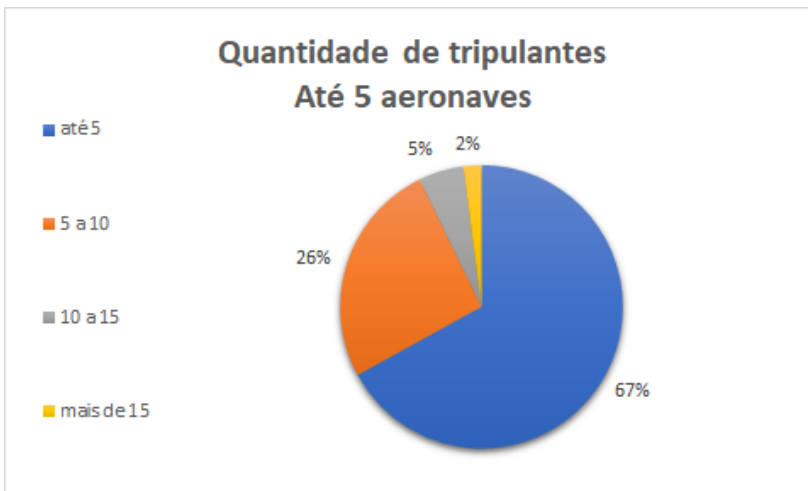
5.15. Se forem analisados os dados das empresas que possuem até 1 aeronave na frota, verifica-se que das 46 empresas, 42 (91%) operam aeronaves com 9 passageiros ou menos.



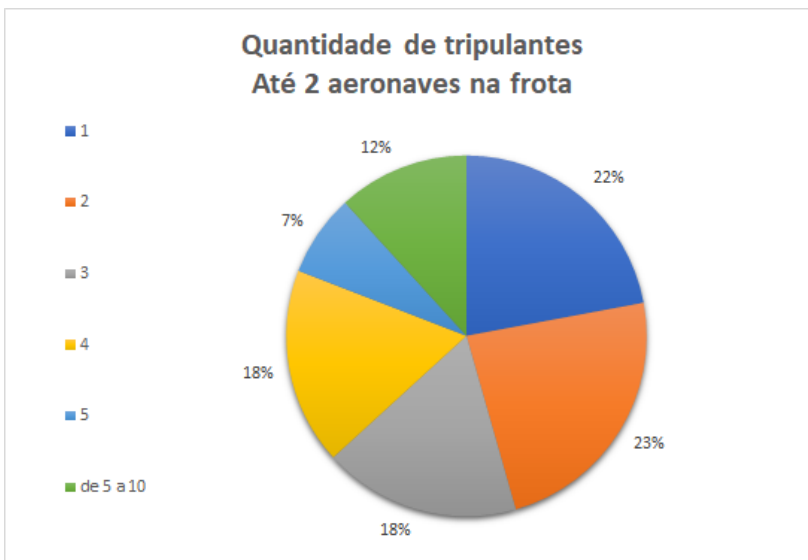
5.16. Com relação ao número de tripulantes, a maioria das empresas certificadas possui até 5 tripulantes, conforme gráfico abaixo.



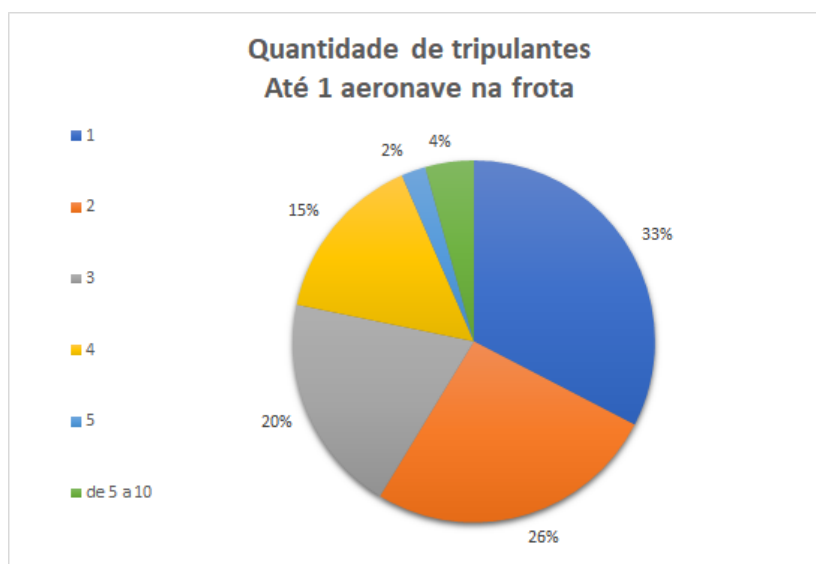
5.17. Se forem analisadas as empresas que possuem até 5 aeronaves na frota, 67% possuem até 5 tripulantes e 93% possuem até 10 tripulantes, conforme gráfico abaixo:



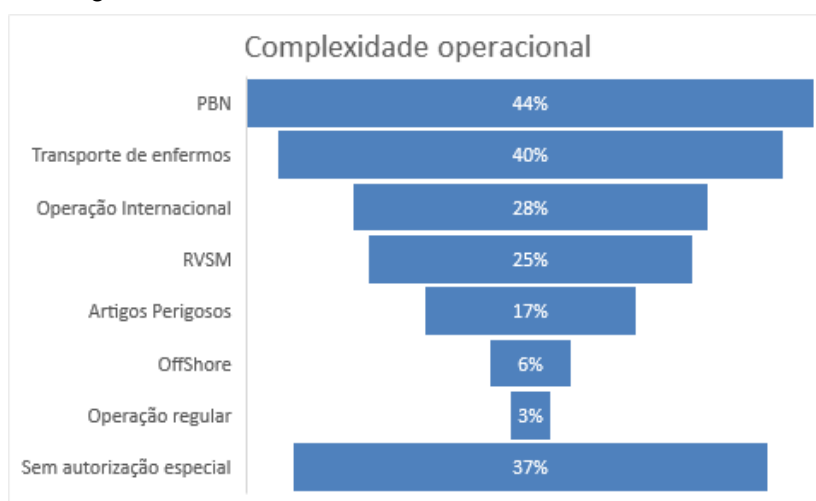
5.18. Se forem analisadas as empresas que possuem até 2 aeronaves na frota, 81% possuem até 4 tripulantes e 88% possuem até 5 tripulantes, conforme gráfico abaixo:



5.19. Se forem analisadas as empresas que possuem apenas 1 aeronave na frota, 93% possuem até 4 tripulantes e 96% até 5 tripulantes, conforme gráfico abaixo:



5.20. Com relação à complexidade operacional, 37% das empresas certificadas não tem autorizações especiais em suas especificações operativas, conforme gráfico abaixo:



5.21. Comparando-se as informações sobre a frota nos EUA e no Brasil, verifica-se que o segmento de operadores do RBAC nº 135 no Brasil é mais modesto. Assim, no Brasil as empresas de pequeno porte e baixa complexidade representam uma maior fatia do mercado.

5.22. 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.

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

5.24. Por isso, o modelo de divisão em grupos e aplicação diferenciada de requisitos é ainda mais pertinente no Brasil, e fica evidente a necessidade da alteração de regra proposta neste documento.

5.25. A seguir é apresentada uma proposta de critérios para definição dos grupos, juntamente com a análise técnica e de viabilidade para cada um deles.

6. GRUPO A

6.1. Partindo-se dos grupos definidos pela FAA, o grupo mais simples limita-se a empresas com somente um piloto. A FAA não detalha quantidade de aeronaves na frota. Entretanto, havendo apenas um piloto, entende-se não ser viável a empresa ter mais de 1 aeronave, já que somente um aeronave poderá ser empregadas em voos comercial por vez.

6.2. Além disso, com somente um piloto a empresa não poderá executar operações IFR com passageiros, a não ser que tenha uma autorização especial concedida segundo o item 135.105 do RBAC nº 135. Entretanto, uma vez que a empresa é dispensada de apresentar sistema de manuais, programa de treinamento, pessoal de administração requerido e SGSO não é adequado a concessão de autorizações especiais que exigem um nível de controle e monitoramento das operações. Portanto, este grupo deve ser limitado a aeronaves que operam apenas sob regras de voo visual (VFR) no caso de operação para transporte de passageiros.

6.3. Esse grupo de empresa não precisará apresentar sistema de manuais conforme requerido pela seção 135.21 do RBAC nº 135. Entretanto, os requisitos operacionais do RBAC nº 135 precisam continuar sendo cumpridos durante os voos comerciais.

6.4. Da mesma forma, não será necessário apresentar programa de treinamento de operações, conforme requerido pela seção 135.341 do RBAC nº 135. Dessa forma, os requisitos da Subparte H não são aplicáveis a este grupo de empresas. Mesmo assim, o piloto da empresa deverá estar com licenças e habilitações válidas para a aeronave, de acordo com o RBAC nº 61. O mesmo vale para certificado médico aeronáutico (CMA) de acordo com o RBAC nº 67.

6.5. Os requisitos de tripulantes e de exames das subpartes E e G do RBAC nº 135 continuam aplicáveis a este grupo de empresas, com relação a periodicidade e escopo de exames, experiência recente e demais qualificações e requisitos de tripulantes.

6.6. A empresa não necessita designar um Diretor de Operações, Piloto Chefe, Diretor de Manutenção ou Diretor de Segurança Operacional. No entanto, a empresa deve designar os funcionários da gestão responsáveis pelo controle operacional. O piloto da empresa poderá acumular as funções de gestor responsável e pelo controle operacional.

6.7. A empresa não tem obrigação de implementar um SGSO conforma Subparte L do RBAC nº 135.

6.8. De acordo com o RBAC nº 135, a realização de manutenção pelo detentor de certificado não é obrigatória. Caso o operador tenha interesse deverá solicitar autorização comprovando capacidade para tal, e adequando os manuais de manutenção. Entretanto, uma vez que a empresa deste grupo é dispensada de apresentar sistema de manuais e pessoal de administração requerido, não é adequado a concessão de prerrogativa de execução de serviços de manutenção a este grupo de empresas.

6.9. As mesmas limitações operacionais definidas pela FAA para o segundo grupo, também se aplicam a este grupo. Assim, fazendo as devidas adaptações, e expandindo a limitação a operações especiais, o grupo mais simples, ou seja, de empresas que possuem apenas um piloto fica com as seguintes características:

- i. A empresa está limitada a possuir somente 1 único piloto, que terá o nome listado nas EO.
- ii. As empresa está limitada a possuir somente 1 única aeronave em sua frota.
- iii. As aeronaves são limitadas àquelas com certificado de tipo com 9 assentos de passageiros ou menos.
- iv. As aeronaves são limitadas àquelas que possuem como tripulação mínima apenas um piloto.
- v. As operações de transporte de passageiros estão limitadas a aeronaves que operem somente sob regras visuais (VFR).
- vi. A empresa não poderá realizar operações especiais (PBN, ILS, RVSM, Aeromédico, EDTO, grandes extensões de água, offshore, CPDLC, uso expandido de PED, ganho de créditos operacionais com HGS, etc.).
- vii. As operações estão limitadas ao território brasileiro.
- viii. As operações estão limitadas a operações não regulares de acordo com o RBAC nº 135.
- ix. A empresa não terá prerrogativa de realização de manutenção de acordo com o RBAC nº 135.

6.10. A empresa deve apresentar uma declaração de conformidade, detalhando as responsabilidades e os procedimentos definidos para o grupo. Na declaração de conformidade, o operador deverá incluir com maior detalhamento, os procedimentos para:

- i. Fornecer treinamento de artigos perigosos ao piloto;
- ii. Preparação de manifesto de carga, com informações sobre peso e balanceamento da aeronave;
- iii. Controle operacional e localização de voos;
- iv. Contratação de serviços de manutenção;
- v. Controle de manutenção e liberação de aeronave.

7. GRUPO B

7.1. Partindo-se dos grupos definidos pela FAA, o segundo grupo mais simples limita-se a empresas com somente um piloto em comando (PIC) e até 3 pilotos segundo em comando (SIC). A FAA não detalha quantidade de aeronaves na frota. Entretanto, havendo apenas um piloto em comando (PIC), entende-se não ser viável a empresa ter mais de 1 aeronave, já que nunca poderá ser empregada mais de uma aeronave em voos comerciais ao mesmo tempo.

7.2. Além disso, empresas pertencentes a este grupo poderão executar operações IFR com passageiros, sem necessidade de uma autorização especial concedida segundo o item 135.105 do RBAC nº 135, uma vez que poderão empregar co-pilotos nas operações.

7.3. A empresa não tem obrigação de implementar um SGSO conforma Subparte L do RBAC nº 135.

7.4. Para este grupo a FAA define que, em princípio, o sistema de manuais, programa de treinamento e pessoal de administração requerido são aplicáveis, podendo o operador solicitar desvios desde que demonstrado que haverá um nível equivalente de segurança operacional. A FAA deixa em aberto quais são os desvios possíveis e as compensações. Entretanto, visando prover maior clareza e orientação aos operadores, recomenda-se que haja uma definição precisa do que deve ser desenvolvido e entregue pelos operadores deste grupo.

7.5. Uma vez que esse grupo de empresas poderá realizar operações IFR e algumas operações especiais, e considerando que a empresa poderá ter até 4 tripulantes (sendo um único PIC), são necessários procedimentos e treinamentos que garantam a adequada qualificação dos tripulantes durante as operações comerciais.

7.6. Os operadores deste grupo deverão ter um sistema de manual, conforme requerido pela seção 135.21 do RBAC nº 135, que aborde pelo menos os seguintes aspectos:

- i. 135.23(a)(1) - Pessoal de administração;
- ii. 135.23(a)(2) - Peso e balanceamento;
- iii. 135.23(a)(3) - Conteúdo das Especificações Operativas;
- iv. 135.23(a)(5) - Informações sobre aeronavegabilidade continuada das aeronaves;
- v. 135.23(a)(6) - Registro de discrepâncias;
- vi. 135.23(a)(7) - Registro de ações corretivas para correção de discrepâncias mecânicas;
- vii. 135.23(a)(8) - Contratação de serviços de manutenção;
- viii. 135.23(a)(9) - Uso de MEL, se aplicável;
- ix. 135.23(a)(10) - Abastecimento;
- x. 135.23(a)(11) - Aviso aos passageiros;
- xi. 135.23(a)(12) - Localização de voos;
- xii. 135.23(a)(15) - Programa aprovado de inspeções da aeronave, se aplicável;
- xiii. 135.23(a)(24) - Procedimentos de controle e registros de manutenção; e
- xiv. 135.23(a)(35) - Procedimentos operacionais padronizados (SOP).

7.7. Com relação ao PTO, requerido pela seção 135.341 do RBAC nº 135, empresas pertencentes a este grupo devem preparar e manter atualizado e aprovado junto à ANAC um PTO que contenha:

- i. Currículos de doutrinação básico;
- ii. Currículo de treinamento em CRM;

- iii. Currículo de treinamento de emergências;
- iv. Currículo de treinamento em artigos perigosos; e
- v. Currículos de treinamentos especiais, de acordo com as operações especiais autorizadas nas EO.

7.8. Para os treinamentos de solo e de voo (em aeronave e/ou simulador), específico para as aeronaves operadas, o operador deverá indicar quais empresas congêneres ou CTACs certificados pelo RBAC nº 142 pretende utilizar. Dessa maneira, não obterá aprovação do PTO nos currículos de solo e de voo. Mesmo assim, o operador deverá demonstrar que teve acesso aos currículos de treinamento aprovados pela ANAC da empresa congênera ou CTAC, e que realizou análise de pertinência, qualidade e aplicabilidade do programa de treinamento às suas aeronaves e características operacionais.

7.9. Os requisitos de tripulantes e de exames das subpartes E e G do RBAC nº 135 continuam aplicáveis a este grupo de empresas, com relação a periodicidade e escopo de exames, experiência recente e demais qualificações e requisitos de tripulantes.

7.10. De acordo com o RBAC nº 135, a realização de manutenção pelo detentor de certificado não é obrigatória. Caso o operador tenha interesse deverá solicitar autorização comprovando capacidade para tal, e adequando os manuais de manutenção. Entretanto, uma vez que as empresas deste grupo terão desvios significativos com relação ao sistema de manuais e pessoal de administração, não é adequado a concessão de prerrogativa de execução de serviços de manutenção.

7.11. Com relação ao pessoal de administração, a empresa não necessita designar um Diretor de Operações, Piloto Chefe, Diretor de Manutenção ou Diretor de Segurança Operacional. No entanto, a empresa deve designar os funcionários da gestão responsáveis pelo controle operacional. O piloto em comando (PIC) da empresa poderá acumular as funções de gestor responsável e pelo controle operacional.

7.12. Assim, fazendo as devidas adaptações, e expandindo a limitação a operações especiais, o grupo mais simples, ou seja, de empresas que possuem apenas um piloto fica com as seguintes características:

- i. A empresa está limitada a possuir somente 1 único piloto em comando, que terá o nome listado nas EO.
- ii. A empresa está limitada a possuir até 3 pilotos segundo em comando (SIC), que terão os nomes listados nas EO.
- iii. As empresa está limitada a possuir até 1 aeronaves em sua frota.
- iv. As aeronaves são limitadas àquelas com certificado de tipo com 9 assentos de passageiros ou menos.
- v. As operações estão limitadas ao território brasileiro.
- vi. As operações estão limitadas a operações não regulares de acordo com o RBAC nº 135.
- vii. A empresa não terá prerrogativa de realização de manutenção de acordo com o RBAC nº 135.
- viii. empresa não poderá realizar operações especiais complexas (RNP AR APCH, ILS, Aeromédico, EDTO, grandes extensões de água, offshore, CPDLC, uso expandido de PED, ganho de créditos operacionais com HGS).

7.13. No processo de certificação inicial, a empresa deve apresentar uma declaração de conformidade, detalhando as responsabilidades e os procedimentos definidos para o grupo.

8. GRUPO C

8.1. Partindo-se dos grupos definidos pela FAA, o terceiro grupo mais simples limita-se a empresas com até 5 aeronaves e até 5 pilotos (sejam PIC ou SIC) e no máximo 3 tipos diferentes de aeronaves. Para este grupo a FAA define que, em princípio, o sistema de manuais, programa de treinamento e pessoal de administração requerido são aplicáveis, podendo o operador solicitar desvios desde que demonstrado que haverá um nível equivalente de segurança operacional.

8.2. Na análise mostrada no item 5 deste documento, verifica-se que 76% das empresas certificadas para operação segundo o RBAC nº 135 no Brasil, possuem até 5 aeronaves na frota. Assim, o corte em 5 aeronaves para definir este grupo, parece ser adequado já que abrangerá grande parte do mercado.

8.3. A FAA limita esse grupo de empresas a possuir no máximo 3 tipos diferentes de aeronave. Entretanto, para fins de treinamento e procedimentos operacionais, o mais adequado é limitar a quantidade de habilitações diferentes. De acordo com os gráficos mostrados no item 4 deste documento, para empresas com até 5 aeronaves na frota, 96% possuem até 2 habilitações distintas na frota. Portanto, limitar a 2 habilitações distintas na frota atinge o objetivo de manter simples o controle de treinamentos da empresa e abrangendo quase a totalidade do mercado atual.

8.4. Além disso, empresas deste grupo que se propõe a ter uma estrutura enxuta e simples, mesmo não tendo prerrogativa para realizar manutenção, pode ter dificuldade em controlar 5 programas de manutenção diferentes para as aeronaves, 5 programas de manutenção diferentes para os motores, 5 programas de manutenção diferentes para as hélices, por exemplo, caso as 5 aeronaves da frota sejam de modelos diferentes, mesmo que exigindo a mesma habilitação. Por isso, partindo do modelo da FAA verifica-se que limitando-se a a frota da empresa a aeronaves pertencentes a no máximo 3 tipos ICAO diferentes, possibilita-se que a empresa tenha condições de fazer adequadamente a gestão da manutenção e da aeronavegabilidade de suas aeronaves, que não poderá ser delegado. A partir dos dados do item 5 deste documento, verifica-se que das empresas com até 5 aeronaves na frota, 95 (98%) possuem até 3 tipos ICAO na frota.

8.5. Com relação à quantidade de pilotos, no item 4 deste documento verifica-se que das empresas que possuem até 5 aeronaves na frota, 67% tem 5 tripulantes ou menos. Além disso, caso a empresa realize operações IFR com passageiros, será preciso ter 2 tripulantes em voo, ou ter autorização especial em suas EO. Além disso, com relação à complexidade de controle de treinamento do operador e vigilância continuada da ANAC, não existem diferenças significativas entre empresas com 5 ou com 10 pilotos, em termos de procedimentos e padrões esperados.

8.6. Por isso, para o mercado brasileiro, é mais adequado que a limitação de tripulantes seja de até 10 pilotos. Assim, 93% das empresas atuais com até 5 aeronaves se encaixariam no presente grupo.

8.7. Os operadores deste grupo deverão ter um sistema de manual, conforme requerido perla seção 135.21 do RBAC nº 135, que aborde pelo menos os seguintes aspectos:

- i. 135.23(a)(1) - Pessoal de administração;
- ii. 135.23(a)(2) - Peso e balanceamento;
- iii. 135.23(a)(3) - Conteúdo das Especificações Operativas;
- iv. 135.23(a)(5) - Informações sobre aeronavegabilidade continuada das aeronaves;
- v. 135.23(a)(6) - Registro de discrepâncias;

- vi. 135.23(a)(7) - Registro de ações corretivas para correção de discrepâncias mecânicas;
- vii. 135.23(a)(8) - Contratação de serviços de manutenção;
- viii. 135.23(a)(9) - Uso de MEL, se aplicável;
- ix. 135.23(a)(10) - Abastecimento;
- x. 135.23(a)(11) - Aviso aos passageiros;
- xi. 135.23(a)(12) - Localização de voos;
- xii. 135.23(a)(15) - Programa aprovado de inspeções da aeronave, se aplicável;
- xiii. 135.23(a)(24) - Procedimentos de controle e registros de manutenção; e
- xiv. 135.23(a)(35) - Procedimentos operacionais padronizados (SOP).

8.8. Com relação ao PTO, requerido pela seção 135.341 do RBAC nº 135, empresas pertencentes a este grupo devem preparar e manter atualizado e aprovado junto à ANAC um PTO que contenha:

- i. Currículos de doutrinação básico;
- ii. Currículo de treinamento em CRM;
- iii. Currículo de treinamento de emergências;
- iv. Currículo de treinamento em artigos perigosos; e
- v. Currículos de treinamentos especiais, de acordo com as operações especiais autorizadas nas EO.

8.9. Para os treinamentos de solo e de voo (em aeronave e/ou simulador), específico para as aeronaves operadas, o operador deverá indicar quais empresas congêneres ou CTACs certificados pelo RBAC nº 142 pretende utilizar. Dessa maneira, não obterá aprovação do PTO nos currículos de solo e de voo. Mesmo assim, o operador deverá demonstrar que teve acesso aos currículos de treinamento aprovados pela ANAC da empresa congênera ou CTAC, e que realizou análise de pertinência, qualidade e aplicabilidade do programa de treinamento às suas aeronaves e características operacionais.

8.10. Os requisitos de tripulantes e de exames das subpartes E e G do RBAC n 135 continuam aplicáveis a este grupo de empresas, com relação a periodicidade e escopo de exames, experiência recente e demais qualificações e requisitos de tripulantes.

8.11. Com relação ao pessoal de administração, uma vez que o SGSO não será obrigatório para empresas simples, não é requerido Diretor de Segurança Operacional. Além disso, uma vez que a empresa tem atuação e complexidade limitadas, os cargos de Diretor de Operações e Piloto Chefe serão acumulados pela mesma pessoa.

8.12. Assim, fazendo as devidas adaptações, e expandindo a limitação a operações especiais, o grupo de empresas que possuem apenas um piloto em comando fica com as seguintes características:

- i. A empresa está limitada a possuir até 5 aeronaves na frota.
- ii. A empresa está limitada a possuir até 10 pilotos, sejam eles PIC ou SIC.
- iii. A empresa está limitada a possuir até 2 habilitações distintas para suas aeronaves.
- iv. A empresa está limitada a possuir até 3 tipos ICAO distintos para suas aeronaves.
- v. As aeronaves são limitadas àquelas com certificado de tipo com 9 assentos de passageiros ou menos.
- vi. As operações estão limitadas ao território brasileiro.
- vii. As operações estão limitadas a operações não regulares de acordo com o RBAC nº 135.
- viii. A empresa não terá prerrogativa de realização de manutenção de acordo com o RBAC nº 135.
- ix. empresa não poderá realizar operações especiais complexas (RNP AR APCH, ILS, Aeromédico, offshore, EDTO, CPDLC, uso expandido de PED).

8.13. No processo de certificação inicial, a empresa deve apresentar uma declaração de conformidade, detalhando as responsabilidades e os procedimentos definidos para o grupo.

9. GRUPO D

9.1. Este grupo é composto pelas empresas padrão do RBAC nº 135. Ou seja, as empresas que não possuem limitações de tamanho e complexidade e devem cumprir integralmente os requisitos do RBAC nº 119 e do RBAC nº 135, bem como os procedimentos da IS 119-004, sem estarem autorizadas a receberem os desvios previstos para os demais grupos.

9.2. Mesmo assim, as empresas desse grupo tem o direito de solicitar os desvios, procedimentos alternativos e isenções de requisitos, conforme previsto na legislação. Entretanto, tais solicitações demandam uma análise muito mais criteriosa por parte da ANAC.

9.3. De acordo com os dados do item 5 deste documento, pelo menos 25% do mercado de empresas do RBAC nº 135 atualmente certificadas tem potencial para permanecer neste grupo devido ao número de aeronaves na frota.

10. PREVISÃO PARA CONCESSÃO DE DESVIOS

10.1. Atualmente, a legislação da ANAC, não prevê a simplificação de requisitos para operadores menores e menos complexos do RBAC nº 135. A IS 119-004 define 3 grupos de empresas para operadores do RBAC nº 135 de acordo com o porte da empresa. Entretanto, a IS não prevê diferenciação no processo de certificação ou métodos diferentes para cumprimento dos requisitos das seções 135.21 e 135.341.

10.2. No RBAC nº 135, somente a seção 135.21 prevê que a ANAC pode aprovar desvios com relação ao sistema de manuais. A seção 135.341 não prevê flexibilização sobre a necessidade do PTO mesmo para pequenos operadores.

10.3. Para a seção 135.341, atualmente, não seria possível a diferenciação de métodos de cumprimento, já que a seção 135.341 não prevê possibilidade de desvios. Assim, para se atingir os mesmos benefícios previstos no modelo aplicado pela FAA, seriam necessárias isenções de requisitos aprovadas pela Diretoria Colegiada da ANAC.

10.4. Entretanto, é evidente que o mercado de operadores do RBAC nº 135 demanda que os requisitos sejam aplicados de maneira proporcional, de forma que pequenos operadores sejam capazes de demonstrar o cumprimento da legislação.

10.5. Além disso, a imensa maioria dos operadores que passam por processo de certificação inicial para operação segundo o RBAC nº 135, iniciam as operações com poucas aeronaves e com poucos tripulantes, de maneira que inicialmente a empresa se encaixa em um dos grupos citados acima. Não há motivo para que uma empresa em certificação para uma operação simples e reduzida tenha que

demonstrar o cumprimento de requisitos do RBAC nº 135 da mesma forma que uma empresa já certificada, com uma frota extensa e operações complexas.

10.6. Com relação ao SGSO, o RBAC nº 135 exige que todo e qualquer operador estabeleça um SGSO, de acordo com a Subparte M. Na prática, não é cabível prever que uma empresa regida pelo RBAC nº 135 possa ser constituída por uma aeronave e um piloto, que acumula as funções de gestor responsável e de gerenciamento da segurança operacional, por exemplo, e exigir que essa empresa implemente um SGSO.

10.7. Com relação ao pessoal de administração requerido, a seção 119.69, item do RBAC nº 119 atualmente já prevê que a ANAC pode aprovar posições e números de posições diferentes daquelas previstas para o caso padrão, se o detentor ou requerente do certificado demonstrar que ele pode realizar a operação com alto grau de segurança sob a direção de um número menor ou diferentes categorias de pessoal de administração, de acordo com as características de operação envolvida e com o número e tipo de aeronaves envolvidas. Ou seja, o RBAC 119 já está alinhado com a metodologia utilizada pela FAA e proposta por este documento para aplicação diferenciada dos requisitos aos operadores dependendo do porte e complexidade operacional.

10.8. Para que os desvios, com relação ao processo de certificação, ao sistema de manuais, ao treinamento operacional, SGSO e ao pessoal de administração requerido sejam significativos e viabilizem a proposta de divisão em grupos e aplicação proporcional dos requisitos do RBAC nº 135 e do RBAC nº 119, faz-se necessário alterar as seções 135.29, 135.341 e 135.343 do RBAC nº 135 incluindo previsão para que a ANAC possa aprovar desvios, para os casos de operadores de menor porte e complexidade operacional.

10.9. Portanto, recomenda-se que o texto da seção 135.341(a) do RBAC nº 135 seja alterado para:

O detentor de certificado deve estabelecer e manter um programa aprovado de treinamento de piloto e o detentor de certificado que utilize comissários deve estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado de comissário, que sejam apropriados para as operações em que cada piloto e cada comissário forem envolvidos. Os programas devem garantir que os pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 135.293 a 135.301. Entretanto, a ANAC poderá autorizar desvios desta seção se considerar que, por conta de limitações de tamanho e complexidade das operações do detentor de certificado, os níveis de segurança operacional serão mantidos.

10.10. De forma complementar à alteração descrita no item acima, faz-se necessário ajuste à seção 135.343 do RBAC 135, nos mesmos moldes para prever que os desvios possíveis da seção 135.341 flexibilizem a realização de treinamentos iniciais e periódicos para os tripulantes de operadores enquadrados nos critérios do item 3.5 deste documento.

10.11. Portanto, recomenda-se que o texto da seção 135.343 do RBAC nº 135 seja alterado para:

Um detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como tripulante em operação segundo este Regulamento se esse tripulante tiver completado, dentro dos 12 meses calendários que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Essa seção não se aplica ao operador para o qual a ANAC tenha aprovado desvios à seção 135.341 deste regulamento, que dispensem a apresentação e obtenção de aprovação do programa de treinamento.

10.12. Além disso, é necessário que o RBAC nº 135 seja alterado para permitir que a necessidade de implementar um SGSO seja flexibilizada, viabilizando o surgimento de empresas simples e de pequeno porte. Portanto, recomenda-se que o texto da seção 135.29 do RBAC nº 135 seja alterado para incluir um item com o seguinte texto:

A ANAC poderá autorizar desvios desta seção se considerar que, por conta de limitações de tamanho e complexidade das operações do detentor de certificado, os níveis de segurança operacional serão mantidos mesmo quando não for implementado um SGSO pelo detentor de certificado.

10.13. Dessa forma, a ANAC poderá por meio de materiais de orientação e promoção da segurança operacional incentivar o estabelecimento de um SGSO pelos operadores pequenos e simples, ou de ferramentas e métodos que foquem em obter resultados práticos de identificação de perigos, do gerenciamento do risco e da segurança operacional. Dessa forma, cada operador ficará livre para estabelecer os processos dentro de suas possibilidades e limitações, considerando seu porte e complexidade operacional.

10.14. É importante ressaltar que as alterações do RBAC nº 135 têm o objetivo de somente prever a possibilidade do desvio. É necessário que as instruções suplementares que tratam de processo de certificação e de manuais dos operadores do RBAC nº 135 sejam revisadas para prever os meios aceitáveis para cada tipo de desvio para cada grupo de operador.

10.15. Os processos da revisão das IS também devem seguir o adequado processo normativo e poderão adotar o modelo já aplicado e já validado pela FAA. Neste processo, será possível avaliar os melhores métodos de cumprimento, dadas as características dos operadores e da aviação no Brasil, de forma que nada impede que sejam colocadas restrições operacionais adicionais aos grupos de empresa, caso seja verificada a necessidade.

10.16. A proposta de critérios de divisão de grupos, de restrições operacionais e de desvios a serem concedidos colocados nesta Nota Técnica poderão ser ajustados após processos de tomada de subsídios, consultas setoriais e outras comunicações com detentores de certificados e associações representativas do mercado brasileiro.

10.17. Assim, se em algum momento a ANAC entender que não são cabíveis desvios nessas seções citadas ou que os níveis de segurança operacional não estão sendo mantidos, basta que as instruções suplementares sejam revisadas a qualquer tempo.

10.18. Por fim, cabe pontuar que, como mitigação e forma de monitoramento do mercado e da proposta de alteração normativa, propõe-se estabelecer protocolo de envio de informações pelos operadores do RBAC nº 135 para alimentar o processo de vigilância baseada em risco da ANAC, conforme detalhado no item seguinte.

11. COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES OPERACIONAIS E DE DESEMPENHO EM SEGURANÇA

11.1. É importante estimar o impacto das mudanças propostas no mercado de operadores do RBAC nº 135 e quais as consequências para a ANAC nos processos de certificação e vigilância continuada desses mesmos operadores, para que estratégias de mitigação de riscos possam ser adotadas.

11.2. A expectativa é de que haverá um incentivo maior para que operadores de menor porte e complexidade operacional se certifiquem para operações segundo o RBAC nº 135. Além disso, os operadores já certificados, que se encaixarem nos critérios de grupos listados neste documento, necessitarão apresentar e obter aceitação ou aprovação de uma quantidade menor de manuais e procedimentos.

11.3. Portanto, faz-se necessário prover meios para que o processo de vigilância continuada sobre operadores do RBAC nº 135 seja mais abrangente e eficiente, com intuito de acomodar o crescimento dos operadores e os desvios concedidos aos operadores de menor porte e complexidade operacional.

11.4. O processo de vigilância na ANAC sobre os operadores do RBAC 135, tem evoluído para um processo baseado em risco. Nesse processo, é avaliado o perfil de risco de cada operador, com base nas suas características operacionais, e o de desempenho em segurança operacional, utilizando como parâmetros ocorrências aeronáuticas, volume de operações, resultados de inspeções, entre outras informações. Dessa forma, as atividades de fiscalização podem ser priorizadas em operadores e em áreas que representem maior risco de apresentar baixo desempenho em segurança operacional ou inconformidades.

11.5. Além disso, os dados de operação permitem que a ANAC monitore o mercado, sabendo as empresas, os locais, as aeronaves, os pilotos e os tipos de operação que estão sendo conduzidas sob o RBAC 135. Isso permitirá que sejam verificadas tendências de mercado e que a ANAC se adeque e se prepare para eventuais mudanças que se façam necessárias, tanto para o processo de vigilância continuada quanto para o processo de certificação.

11.6. Nesse contexto, o acesso à informações sobre as operações e sobre o desempenho de segurança operacional é fundamental para que o processo de vigilância baseada em risco seja efetivo.

11.7. Atualmente, os operadores do RBAC 135 enviam dados e indicadores de segurança operacional, com base no Ofício Circular nº 1(SEI)/2016/GOAG/SPO-ANAC (SEI 0071182) emitido pela GOAG em 2016. Entretanto, não há instrumento normativo da ANAC que estabeleça o requisito para envio periódico de informações para a ANAC.

11.8. Com relação aos dados das operações, a Resolução 219/2012 da ANAC, institui o Sistema Eletrônico de Registro de Voo, e inclui os operadores do RBAC nº 135 na lista de operadores que devem enviar dados de operações para a ANAC. Entretanto, a forma de envio e os dados devem ser definidos em portaria, mas não há portaria específica para operadores do RBAC nº 135. Apenas existe a Portaria nº 791/SSO/2012 que se aplica exclusivamente aos operadores do RBAC nº 121.

11.9. Além disso, o sistema eletrônico de registro de voo foi instituído em 2012, de forma que atualmente existem outras soluções tecnológicas que podem ser utilizadas de maneira até mais simples atingindo o mesmo objetivo.

11.10. Neste cenário, atualmente a ANAC tem pequena quantidade de informações e dados operacionais disponíveis dos operadores do RBAC nº 135, o que gera dificuldades na implementação do processo de vigilância baseada em risco. Além disso, informações e dados operacionais são fundamentais para que se possa otimizar a alocação de recursos financeiros e de pessoal para realização de atividades de vigilância continuada.

11.11. Por isso, recomenda-se que seja inserido no RBAC nº 135 a previsão para que os operadores regidos por este regulamento 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. Assim, garante-se legitimidade à solicitação das informações e dados aos operadores, e permite-se que a portaria defina o formato de envio e o conteúdo dos dados que esteja mais adequado à realidade do mercado e da ANAC.

11.12. O envio das informações seria bastante simples e englobaria todos os operadores, mesmo os de pequeno porte e baixa complexidade operacional, que não teriam de implementar um SGSO. Para esses operadores o envio dos dados seria uma espécie de compensação pelos desvios concedidos na aplicação dos requisitos do RNAC nº 135 e do RBAC nº 119. Apesar de a ANAC conceder os desvios, se aumentaria a capacidade de monitorar esses operadores e identificar a qualquer tempo um desvio significativo da conformidade com relação aos regulamentos.

11.13. Portanto, recomenda-se que seja incluída seção na Subparte A - Geral, do RBAC 135, com o seguinte texto:

135.XX ENVIO DE INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES E DE DADOS DE DESEMPENHO EM SEGURANÇA OPERACIONAL

(a) O detentor de certificado segundo este regulamento deverá encaminhar à ANAC periodicamente as seguintes informações:

- (1) informações sobre suas operações, incluindo aeronaves, tripulação, rotas, horários de voo e atrasos e cancelamentos de voos, detalhados por cada trecho de voo realizado, e outras informações definidas pela ANAC; e
- (2) informações, dados e indicadores oriundos do SGSO, conforme estabelecido pela Subparte M deste regulamento, que caracterizem seu desempenho de segurança operacional.

(b) Os dados enviados segundo esta seção poderão ser utilizados para fiscalização, realização de estudos voltados para o gerenciamento da segurança operacional, verificação do atendimento dos requisitos legais aplicáveis aos operadores aéreos e demais fins que contribuam com as atividades exercidas pela ANAC.

(c) Caberá à ANAC estabelecer, por meio de ato normativo apropriado, as informações, detalhando, pelo menos:

- (1) as informações, os dados e os indicadores que deverão ser enviados;
- (2) os prazos e a periodicidade para envio;
- (3) a estrutura e o formato do envio; e
- (4) o procedimento de envio.

(d) Não obstante o envio periódico estabelecido nesta seção, a ANAC poderá a qualquer momento solicitar informações e dados sobre as operações ou sobre os processos de gestão da segurança operacional do detentor de certificado. Cabe ao detentor de certificado enviar as informações solicitadas pela ANAC dentro do prazo definido em comunicação oficial.

11.14. Com a previsão no RBAC nº 135 para o envio periódico de informações nos termos definidos pela ANAC, bastará que a SPO publique em portaria específica quais dados devem ser enviados, o formato e a periodicidade. Além disso, estabelecer no RBAC 135 a necessidade da prestação de informações intempestiva por parte dos operadores também é fundamental para garantir a agilidade do processo de vigilância continuada e avaliação dos riscos operacionais.

11.15. Exemplos de verificações que poderiam ser feitas de maneira automática e tempestiva para todos os operadores do RBAC nº 135 seriam: limites da Lei do Aeronauta e RBAC nº 117, quantidade de aeronaves operadas, quantidade de tripulantes empregados, modelos e categorias de aeronaves operadas, tipos de operações realizadas em conformidade com as EO, áreas de operação, aeródromos operados, frequências de operação, etc.

12. CONSIDERAÇÕES NO PSOE-ANAC

12.1. O Art. 36 do PSOE ANAC, aprovado pela Res. 352/2015, estabelece que como parte do gerenciamento da segurança operacional da aviação civil brasileira, a ANAC deve requerer a implementação e manutenção de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) nos PSAC listados no Art. 43.

12.2. O Art. 43, inciso II, define como parte integrante do PSOE-ANAC, a implementação do SGSO como requerida nos operadores regidos pelo RBAC nº 135.

12.3. Portanto, para que seja possível e viável a divisão dos operadores do RBAC nº 135 com aplicação diferenciada dos requisitos do RBAC nº 135, especialmente no que está relacionado à exigência de se implementar um SGSO, é preciso rever o PSOE-ANAC, para flexibilizar a necessidade de SGSO a todo e qualquer operador do RBAC nº 135.

12.4. Vale ressaltar que a necessidade de revisão do PSOE-ANAC com relação à exigência do SGSO já está sendo discutida em outras iniciativas do programa Voo Simples e da Agenda Regulatória da ANAC, como por exemplo a AIR do RBAC nº 137 e o processo de autorização de pequenos operadores SAE, sujeitos à Resolução nº 106/2009.

13. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ANEXOS DA ICAO

13.1. 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.

13.2. O Anexo 6 da ICAO, parte 1, 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.

13.3. Em uma primeira análise, pode haver um aparentemente descumprimento dos Anexos 6 e 19 pela proposta de se alterar o RBAC 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 135 inclui necessariamente a limitação de permitir apenas operação doméstica aos operadores que fizerem uso dos critérios diferenciados.

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

14. DOCUMENTOS RELACIONADOS

14.1. FAA 14 CFR Part 135 - Operating requirements: commuter and on demand operations and rules governing persons onboard such aircraft ([6252714](#)).

14.2. FAA 14 CFR Part 5 - Safety Management Systems ([6252715](#)).

14.3. Order 8900.1, Volume 2, Capítulo 4 e Seção 1 ([4742264](#)).

14.4. Order 8900.1, Volume 2, Capítulo 4 e Seção 6 ([4736894](#)).

14.5. EASA Easy Access Rules for Air Operations, Revision 15, June 2021 ([6347947](#)).

15. CONCLUSÃO

15.1. As alterações do RBAC nº 135 propostas neste documento tem por objetivo simplificar a estrutura de manuais, de pessoal administrativo, de qualificação de tripulantes e de SGSO, para os operadores de menor porte e complexidade operacional. Espera-se simplificar o processo de obtenção inicial do COA e incentivar que pequenas empresas busquem suas autorizações para operarem comercialmente pelo RBAC nº 135.

15.2. Não é esperado impacto significativo nos níveis de segurança operacional, uma vez que as empresas de pequeno porte e baixa complexidade operacional que se encaixarem no modelo e fizerem jus aos desvios previstos terão limitações operacionais. Dessa forma, os processos de controle operacional e de gestão da segurança operacional também terão baixa complexidade, podendo ser executados em empresas com estrutura reduzida.

15.3. Mesmo assim, é proposta a inclusão da exigência de compartilhamento de informações, como contrapartida às flexibilizações previstas. A obtenção das informações das operações e do desempenho em segurança operacional dos operadores, poderá aprimorar o processo de vigilância continuada baseada em risco sobre os operadores do RBAC 135, aumentando a eficiência de forma que a ANAC possa absorver as eventuais alterações no mercado de operadores do RBAC nº 135.

15.4. Uma vez que as alterações sugeridas nesta Nota Técnica para o RBAC nº 135 sejam aprovadas, a GOAG poderá trabalhar nas Instruções Suplementares que tratam do processo de certificação e de manuais dos operadores do RBAC nº 135 para definir os critérios de divisão, os desvios aceitáveis e a estrutura dos manuais para cada um dos grupos, que devem ser publicadas no mesmo momento que a revisão do RBAC nº 135, dando maior transparência ao processo normativo e maior previsibilidade aos operadores.

15.5. Pelo exposto, encaminho o presente processo à GTNO/SPO para análise da proposta normativa e continuidade do processo com vistas à alteração do RBAC nº 135.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Diniz Del Bel, Gerente**, em 04/11/2021, às 19:00, 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 **5313978** e o código CRC **5FEA5F79**.

