



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 18/2020

Proposta de Resolução que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135.

A Consulta Pública foi realizada no período de 7 de agosto de 2020 a 5 de novembro de 2020, durante o qual foram recebidas **13 contribuições**.

Processo nº 00058.013289/2020-13

Novembro/2020

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 14113**Identificação**

Autor da Contribuição: Ricardo araujo pedreira- Luxor Taxi
Aéreo/ARP Aviação/Segvoo Manutenção Aeronáutica.
Categoria: Empresa Aérea

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Existem dois pontos que gostaríamos de solicitar que sejam revistos:

1º ponto: 2 cidades não atendidas por linha aérea regular, subtração deste item de forma que abra realmente um novo leque as empresas 135 sem essa restrição demasiada.

2º ponto: 15 voos semanais: Trocar o termo por 15 ROTAS semanais pois todas as aeronaves precisam ir e voltar.

Justificativa:

Temos que lembrar que o cenário atual é parecido ao de 1980 quando surgiram as empresas regionais do Brasil como Nordeste, Rio Sul, Helisul, Tam entre outras, nós temos as capitais atendidas, neste caso vislumbramos a necessidade de subtração deste parágrafo hoje temos apenas 3 empresas aéreas 121 regulares, e menos de 5 135 regulares autorizadas, diretamente ao ponto: os 135 que tem custos maiores em aeronaves menores, não vão querer ficar fazendo voos do tipo São Lourenço para Varginha, que não vai ter demanda e nem passageiro, para que haja um novo mercado nós precisamos voar para Rio de Janeiro- Angra, São Paulo-Leme, Guarujá-Rio enfim rotas que sempre haverá a necessidade de estar fazendo ligações a ao menos uma cidade que provavelmente tem rotas regulares de 121, por exemplo no Sudeste haverá essa maior facilidade disto ocorrer.

2º ponto: 15 voos semanais dá a entender que uma ida é um voo, e a volta é outro, restringindo as empresas a fazerem apenas até 7 rotas o que não é viável economicamente falando, solicitamos a troca por 15 ROTAS completas ou seja cada ROTA uma ida e volta, se eu voo Rio-Angra pode ser considerado um voo, mas Rio-Angra-Rio é uma rota considerando sempre ida e volta, de forma a beneficiar todos operadores 135, afinal ninguém vai querer ir cheio no 15º voo e voltar vazio por não poder completar o ciclo.

Outro fator determinante para isso, nós 135 temos a possibilidade de fazer por exemplo rotas intermediárias:

Rio-Resende-São paulo (seriam dois voos) 1 rota.

São Paulo-Resende-Rio (aqui seriam mais dois voos) 1 rota.

Se puserem apenas Voo rotas como essa onde em Resende se tem 1 ou 2 passageiros apenas nunca serem servidos por serem anti economicas para serem voadas exclusivamente, mas tendo a possibilidade de ser feito essa escala poderemos ampliar o leque de operações e atender mais cidades de médio e pequeno porte que acredito que seja a intenção desta resolução e vai de encontro com o desejo de todos nós operadores 135.

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Com relação ao primeiro ponto, o autor da contribuição parece se referir a trecho da antiga IAC 202-1001 – Normas para a solicitação, autorização e operação de ligações aéreas sistemáticas (LAS) por empresas de táxi aéreo, que impunha a restrição de que as operações de LAS se limitavam à “ligação entre duas ou mais localidades dentro do território brasileiro que não estejam sendo atendidas por linha aérea doméstica regular”. Ocorre que tal limitação não consta na Resolução nº 576, não havendo intenção de replantá-la. Dessa forma, consideramos essa contribuição parcialmente acatada.

Com relação ao segundo ponto, a Resolução nº 576, ao limitar a quantidade de voos, de fato se refere à quantidade de pernas, assim caracterizadas como uma decolagem e um pouso. A sugestão proposta envolve dois fatores distintos, porém relacionados: o critério utilizado (número de voos, número de rotas, circuitos fechados etc) e o valor limite estabelecido para o critério escolhido.

Com relação ao critério utilizado, a norma de referência, o 14 CFR Part 110 dos Estados Unidos, utiliza limite de 5 circuitos fechados por semana[2], o que equivale ao limite adotado pela ANAC, de 15 voos, se considerarmos, na média, o circuito ligando 3 cidades (SBXX-SBYY-SBZZ-SBXX). Fazendo somente circuitos ida e volta, ou seja, com dois

voos, a norma dos Estados Unidos permitiria somente 10 voos. Por outro lado, com circuitos mais longos, de 4 cidades, totalizariam 20 voos (SBXX-SBYY-SBZZ-SBAA-SBXX). No entanto, tais circuitos longos podem se tornar impraticáveis ou inviáveis economicamente, se considerarmos, por exemplo, que um passageiro que voe de SBXX para SBYY, para realizar seu retorno, precisará realizar a rota SBYY-SBZZ-SBAA-SBXX, ou seja, com duas escalas. (e talvez levando mais tempo do que levaria para realizar o trajeto por outros meios, dependendo das distâncias entre as localidades). Assim, entendemos que o critério e o valor utilizado refletem a realidade da norma de referência. Com relação ao critério de “rota”, entendemos que ele é bastante subjetivo. Dado que uma aeronave faz uma série de voos, entre diferentes aeródromos, não ficaria claro qual critério utilizar para definir quais dos voos fazem parte de uma rota e quais dos voos fazem parte de uma segunda rota. Nesse sentido, o critério de circuito fechado é mais claro, ao explicitar que a série de voos é concluída quando se retorna a um aeródromo já utilizado anteriormente. No entanto, esse critério também possui problemas, pois não abarca os voos agendados realizados esporadicamente (ou seja, sem repetibilidade e que, portanto, não “fecham circuitos”), assim como reduz a flexibilidade do operador em utilizar seu limite da forma como bem entender (na regra da ANAC, os voos agendados do operador podem ser utilizados como parte de um circuito fechado ou não). Com relação ao critério de valor limite estabelecido, é importante ter em conta que o valor, por si só, deve ser considerado em conjunto com o critério. Assim, ressaltamos que o valor está condizente com a realidade da regulação dos Estados Unidos (assumindo-se em média, o circuito fechado contendo 3 cidades). Claramente, se utilizássemos o mesmo valor com outros critérios, como 15 rotas ou 15 circuitos fechados, seriam autorizados mais voos. No entanto, é intenção da norma que haja uma limitação para a realização dos voos sob as condições previstas, considerando que, para realizar ‘número ilimitado de operações, os operadores devem se certificar para realizar operações regulares.

[1] IAC 202-1001:

“As LAS têm como principais características:

- a ligação entre duas ou mais localidades dentro do território brasileiro que não estejam sendo atendidas por linha aérea doméstica regular;
- a operação com a frequência mínima de uma ligação semanal; e
- o compromisso em manter índices de pontualidade e regularidade que atendam aos interesses dos usuários.”

[2] “Commuter operation means any scheduled operation conducted by any person operating one of the following types of aircraft with a frequency of operations of at least five round trips per week on at least one route between two or more points according to the published flight schedules:”

<https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=5a868bc07cccb0998de9d6985bc447bc&mc=true&node=pt14.3.110&rgn=div5>

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 14223

Identificação

Autor da Contribuição: Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia

Documento: Informações da Res. nº 576

Categoria: Outros

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Outros

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Conforme PARECER SEI Nº 15145/2020/ME, em anexo, a Seae sugere que a Anac avalie deixar sem limitação o volume de voos semanais, fixado na proposta em 15 voos.

Justificativa:

Fortalecer os incentivos à concorrência e à eficiência operacional, conforme mencionado no parecer supracitado.

Transcrição do Anexo:

PARECER SEI Nº 15145/2020/ME

Assunto: Consulta Pública nº 18/2020, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135.

Acesso: Público

Processo SEI nº 10099.100604/2020-19

1. Introdução

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Consulta Pública nº 18/2020, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019^[1].

2. A mencionada consulta pública apresenta a minuta de resolução que visa estabelecer, de forma transitória, o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito da Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 135, 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”.

3. De acordo com a agência, no âmbito operacional, a proposta é que os operadores sejam autorizados a realizar até 15 voos agendados por semana cumprindo os requisitos associados às operações não regulares, ou seja, sem precisar cumprir requisitos adicionais ou obter autorizações específicas. Assim, para operações realizadas sob o RBAC nº 135, os requisitos associados às operações regulares somente seriam aplicáveis caso o operador realize mais de 15 voos agendados por semana.

4. Segundo a agência, a proposta foi motivada por pedido de esclarecimento da Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG) a respeito da possibilidade de venda individual de assentos por empresas de táxi aéreo autorizadas a realizar operações não regulares. Ao avaliar esse pedido de esclarecimento, a agência conclui que não existe proibição explícita para que um operador autorizado a realização de operações não regulares efetue a venda de assento individual.

5. Ainda segundo a agência, na situação atual, o operador é, a rigor, autorizado a realizar tal venda, desde que o faça de forma a cumprir as limitações da operação não regular. Uma das limitações é não definir previamente "o horário de partida, o local de partida e o local de destino". Assim, conforme a agência, a venda de assento individual não é proibida para os operadores não regulares, mas reconhece que os normativos atuais dificultam, na prática, a venda de assento individual pelos operadores não regulares.

6. Ademais, a agência menciona que as situações de aproveitamento de pernas vazias e de assentos vazios são decorrentes do próprio modelo de negócio de uma operação que depende da demanda do cliente, sendo tratadas como parte da ineficiência do negócio, cabendo ao operador, no caso da perna vazia, estabelecer um preço já considerando o traslado não produtivo da aeronave. No caso dos assentos vazios, como o custo incremental de adicionar um passageiro é bem menor do que o custo para a realização do voo, se o operador tivesse a expectativa de aproveitar posteriormente os assentos, poderia oferecer preços menores para o comprador inicial ou mesmo oferecer um desconto condicional para o caso de conseguir agregar mais passageiros ao voo inicialmente vendido, o que se caracteriza como incentivo para que o comprador inicial demande o voo. Dessa forma, ao se aperfeiçoar a regulação para permitir melhor aproveitamento das pernas vazias ou de assentos vazios das aeronaves, o resultado esperado é reduzir a ineficiência operacional que o modelo regulatório atual produz, o que deve afetar positivamente a demanda de voo.

7. Diante do exposto, a agência apresentou a presente proposta de resolução visando tornar clara a possibilidade de venda individual de assento, bem como definiu os limites de frequência para as operações consideradas agendadas. A proposta em comento é temporária, com prazo de validade definido até 22 de agosto de 2022, pois a agência identificou necessidade de aprofundamento dos estudos para uma definição regulatória mais perene, garantindo-se a venda de assentos por empresas abrangidas pelo RBAC nº 135 até que os estudos sejam concluídos.

2. Análise

2.1. Das Melhores Práticas Regulatórias

8. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade.

9. Avalia-se que, no presente caso, a Anac atendeu a esses pré-requisitos por explicitar, no documento “Proposta de Justificativa Para a Consulta Pública” referente à análise da proposta de minuta de resolução, elementos básicos de uma análise de impacto regulatório, além de uma justificativa com detalhamento do escopo do trabalho e com uma avaliação teórica do que se propõe.

2.2. Efeitos da Regulação sobre a Sociedade

10. Converte com as boas práticas regulatórias que a distribuição dos custos e dos benefícios de um determinado ato normativo entre os diversos agrupamentos sociais seja transparente.

11. Quanto aos custos, de forma geral, a agência menciona aqueles relacionados à atualização de normas da regulação e à divulgação do processo, tanto para os servidores da Anac, como para os regulados.

12. Em relação aos benefícios, a Anac cita que a medida reduz os requisitos para que os operadores certificados para operações não regulares sob a RBAC nº 135 possam ofertar voos regulares (agendados), reduzindo-se, portanto, a onerosidade regulatória.

13. Destaca-se, ainda, que a medida pode melhorar a eficiência operacional das empresas reguladas por meio dos seguintes casos:

(i) aproveitamento de uma perna vazia antes ou após a realização de uma operação não regular, ou seja, o cliente contrata somente um trecho e a aeronave não tem uma demanda de voo coincidente;

(ii) aproveitamento de assentos vazios após a contratação de uma operação não regular em que não seja utilizada a capacidade total da aeronave; e

(iii) a realização de um volume limitação de operações regulares, esporádicas (para atender um evento) ou de forma repetida (operando a mesma rota, no mesmo horário, por dias ou semanas em série).

14. Nos casos mencionados acima, a medida proposta tende a melhorar a eficiência operacional da atividade, o que pode se traduzir em redução de custo do serviço prestado e maior demanda por voo.

15. Em síntese, avalia-se que os efeitos da proposta para a sociedade tendem a ser positivos, com benefícios potenciais superiores aos custos identificados.

2.3. Análise do Impacto Concorrencial

16. Segundo a metodologia da OCDE^[2], o impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: (i) limitação no número ou variedade de fornecedores; (ii) limitação na concorrência entre empresas; (iii) diminuição do incentivo à competição; (iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível. Considerando tais critérios, não foram verificados indícios de que a proposta regulatória em análise resulte em impactos concorrenciais negativos.

17. Pelo contrário, a medida pode ter impacto benéfico à concorrência. Isso porque, conforme destacado pela Anac, os operadores já autorizados a realizar operações regulares passariam a ter mais concorrentes – operadores certificados para operações não regulares poderão realizar número limitado de operações regulares (agendadas).

18. Outro aspecto positivo à concorrência é a possibilidade de que os operadores possam testar mercados com operações com características regulares sem que, para isso, precisem inicialmente se certificar para cumprir os requisitos mais exigentes. Ou seja, a medida pode reduzir as barreiras à entrada para as operações regulares.

19. Ressalte-se, ainda, que a medida não afeta diretamente os operadores sob a RBAC nº 121^[3]. No entanto, a Anac espera algum impacto indireto com relação à concorrência, embora tal impacto seja minimizado tanto em razão do volume limitado de operações (15 voos agendados por semana) quanto em função do tamanho das aeronaves que podem ser utilizadas (até 19 assentos para passageiros, no máximo).

20. Destaca-se, nesse caso, que pelo fato de a medida abranger somente os agentes regulados pelo RBAC nº 135, a capacidade da aeronave está limitada até 19 assentos de passageiros e até 3.400 kg de carga. Em vista dessa limitação de capacidade da aeronave, a Seae sugere que a Anac avalie deixar sem limitação o volume de voos semanais, fixado na proposta em 15 voos. Essa sugestão é no sentido de fortalecer os incentivos à concorrência e eficiência operacional, eliminando restrições adicionais em vista de outras que permanecerão na proposta, como a de a aeronave estar limitada até 19 assentos de passageiros e até 3.400 kg de carga.

21. A sugestão acima deve ser avaliada em vista de outros objetivos da regulação, como questões relacionadas à operacionalidade e à segurança das aeronaves, de forma que o incremento à concorrência não ocorra às custas de eventual prejuízo à adequada prestação do serviço de transporte aéreo.

3. Conclusão

22. Ante ao exposto, a Seae considera salutar a proposta da agência, que reduz a onerosidade regulatória sobre as empresas abrangidas pelo RBAC nº 135. A proposta tem diversos aspectos positivos, com destaque para aqueles que tendem a melhorar a eficiência operacional das empresas de transporte aéreo não regular, além dos efeitos positivos sobre a concorrência mencionados na seção 2.3.

23. Em todo caso, no âmbito de suas competências e dado o teor da matéria, a Seae recomenda que a agência avalie a sugestão de não estabelecer limitação ao número de voos semanais, como forma de fortalecer os incentivos à concorrência e eficiência operacional, eliminando restrições adicionais em vista de outras que permanecerão na proposta. Essa sugestão deve ser avaliada levando em conta outros objetivos da regulação, especialmente a segurança das aeronaves, de forma que eventual incremento à concorrência não venha prejudicar a adequada prestação do serviço de transporte aéreo.

À consideração superior.

Brasília, 17 de setembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente
JEFFERSON MILTON MARINHO
Assistente

De acordo.

Documento assinado eletronicamente
ADRIANO DE CARVALHO PARANAÍBA
Subsecretário de Competitividade e Melhorias Regulatórias

Documento assinado eletronicamente
GEANLUCA LORENZON
Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Com redação dada pelo Decreto nº 10.072, de 18 de outubro de 2019.

[2] Organização Para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência**. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 10 de dezembro de 2019.

[3] Intitulada “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg”.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

A sugestão proposta levaria a que todas as empresas certificadas sob o RBAC nº 135, independentemente dos requisitos de sua certificação, pudessem operar de forma regular (agendada). Observa-se que não há, atualmente, qualquer limitação à quantidade de operações ou de frequências que um operador aéreo certificado sob o RBAC nº 135 pode realizar. Assim, sob as regras usuais do RBAC nº 135 (ou seja, não considerando a Resolução nº 576), um operador certificado para realizar operações não regulares pode realizar quantas operações não regulares quiser, assim como um operador certificado para realizar operações regulares pode realizar quantas operações regulares quiser, não havendo limitações operacionais para o número de operações realizadas – embora possa haver limitações outras, como de infraestrutura aeroportuária ou de serviço de tráfego aéreo, dependendo de onde o operador pretende realizar os voos. O limite é estabelecido somente para aqueles operadores certificados como não regulares (ou seja, cumprindo requisitos menos exigente) para realizar um número limitado de operações regulares.

Entendemos que, ao permitir o cumprimento de um conjunto menos exigente de requisitos, faz sentido limitar o alcance de tais operações – o que pode ser utilizado para uma abertura de mercado, por exemplo. Mas, para realização de número ilimitado de voos, em razão do alcance das operações, é justificável manter a aplicabilidade do conjunto mais exigente de requisitos.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 14339

Identificação

Autor da Contribuição: Fabricio Reis Caldeira

Categoria: Outros

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Considerando que o objetivo da mudança do requisito é desburocratizar e flexibilizar a operação, sugiro remover o limite de 15 horas semanais para voos regulares.

Outra contribuição, para ficar coerente com o requisito limite de passageiros do FAA (part 135) é aumentar o limite do número de passageiros na operação RBAC 135 de 19 para 30 PAX.

Justificativa:

Remover o limite de 15 horas para voos regulares e aumentar de 19 para 30 PAX o limite de passageiros no RBAC 135 provê mais flexibilidade aos operadores e não impacta o nível de segurança das operações.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

Com relação ao limite de frequências, vide resposta à contribuição n 2.

Com relação ao limite do número de passageiros, observa-se que, nos Estados Unidos, o limite de realização dessas operações regulares sob uma certificação como “on demand” de 9 passageiros para aviões (e somente com aviões a hélice), conforme definido no 14 CFR Part 110.[1] O limite de 30 passageiros se aplica às operações não regulares. Nos Estados Unidos, operações regulares com aviões com mais de 9 assentos devem cumprir os requisitos de operações regulares do 14 CFR Part 121 (e não do 135). Nesse sentido, observa-se ainda que o RBAC nº 119 já refletiu tais limites de passageiros (30 passageiros para operações não regulares e 9 passageiros para operações regulares), até sua emenda nº 05. A ANAC, por meio do projeto de remodelagem de serviços aéreos, decidiu alterar os referidos limites para 19 passageiros, em ambos os casos, simplificando a divisão de aeronaves entre os RBAC nº 121 e 135, pois, na situação anterior, uma aeronave com capacidade de assentos entre 10 e 30 passageiros deveria ser operada sob o RBAC nº 121 se fizesse operações regulares e sob o RBAC nº 135 se fizesse somente operações não regulares (assim como é nas regras dos Estados Unidos). A partir da emenda nº 06 do RBAC nº 119, foi unificado o limite em 19 passageiros – não se pretendendo, neste momento, rediscutir a questão.

[1] “On-demand operation means any operation for compensation or hire that is one of the following:

(1) Passenger-carrying operations conducted as a public charter under part 380 of this chapter or any operations in which the departure time, departure location, and arrival location are specifically negotiated with the customer or the customer's representative that are any of the following types of operations:

(i) Common carriage operations conducted with airplanes, including turbojet-powered airplanes, having a passenger-seat configuration of 30 seats or fewer, excluding each crewmember seat, and a payload capacity of 7,500 pounds or less, except that operations using a specific airplane that is also used in domestic or flag operations and that is so listed in the operations specifications as required by §119.49(a)(4) of this chapter for those operations are considered supplemental operations;

(ii) Noncommon or private carriage operations conducted with airplanes having a passenger-seat configuration of less than 20 seats, excluding each crewmember seat, and a payload capacity of less than 6,000 pounds; or

(iii) Any rotorcraft operation.

(2) Scheduled passenger-carrying operations conducted with one of the following types of aircraft with a frequency of operations of less than five round trips per week on at least one route between two or more points according to the published flight schedules:

(i) Airplanes, other than turbojet powered airplanes, having a maximum passenger-seat configuration of 9 seats or less, excluding each crewmember seat, and a maximum payload capacity of 7,500 pounds or less; or

(ii) Rotorcraft.

(3) All-cargo operations conducted with airplanes having a payload capacity of 7,500 pounds or less, or with rotorcraft.”

<https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=5a868bc07cccb0998de9d6985bc447bc&mc=true&node=pt14.3.110&rgn=div5>

CONTRIBUIÇÃO Nº 4 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 14394

Identificação

Autor da Contribuição: Javan de Oliveira Guimarães Junior

Categoria: Empresa Aérea

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Deve ser permitido a disponibilização por assentos para empresas regidas pelo RBAC 135.

Justificativa:

Os passageiros individualmente ou até famílias de 03 componentes terão seus custos de viagem bastante reduzidos, como também, qualquer atuação financeira ou operacional do operador aéreo que desagrade ao(s) cliente(s) será (ão) reclamadas na Agência, com certeza!.

Resultado da análise: a contribuição foi acatada.

Análise da contribuição:

Contribuição anotada e considerada acatada, uma vez que não foi identificada proposta de alteração da Resolução.
Conforme discutido na justificativa para a consulta pública, já não há impedimentos legais para a venda de assentos individuais, desde que se cumpram as limitações da autorização do operador aéreo (conforme seja autorizado a realizar operações regulares ou não regulares). Ainda, com a resolução, se permitiu a realização de um número limitado de operações regulares por operadores certificados de acordo com os requisitos de operações não regulares.

CONTRIBUIÇÃO Nº 5 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 14404

Identificação

Autor da Contribuição: PAULO HENRIQUE ALMEIDA FRANCO
Categoria: Empresa Aérea

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Não ter limite de frequência de voo por mês; Ser realizado apenas aeronaves mono e bimotoras turboélice a partir de 9 lugares; Necessidade de ser tripulação composta (Piloto e Copiloto).

Justificativa:

Na região Amazônica, principalmente, há localidades que necessitam de deslocamento diário e ficaria a critério das empresas de táxi aéreo o livre comércio, sendo as aeronaves utilizadas do tipo turboélice mono e bimotoras com tripulação composta, como forma de aumentar a segurança dos passageiros, primeiro pelo fato de ser turboélice, pois, como conhecimento de todos da aviação, são motores mais confiáveis, segundo, o fato de ter piloto e copiloto redobra a segurança na operação das aeronaves.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

Com relação ao limite de frequências, vide resposta à contribuição n 2. A operação sem limite de frequências já existe, bastando para isso que o operador cumpra o conjunto de requisitos mais exigentes constante no RBAC nº 135, aplicável às operações regulares (antigas operações complementares).

Com relação ao número de passageiros das aeronaves, entendo que não há sentido em limitar a aeronaves com 9 ou mais lugares – o que restringiria sobremaneira a aplicabilidade da resolução. Ademais, desde o projeto de remodelagem de serviços aéreos (que resultou na emenda nº 06 ao RBAC nº 119), é entendimento da ANAC que não deveria haver, a princípio, limitação à utilização de aeronave em serviços aéreos, devendo se estabelecer o requisito adequado para tal operação (à época, aviões a reação em operações regulares deveriam sempre operar sob o RBAC nº 121, mas o RBAC nº 121 impedia a utilização de aviões monomotores, resultando em proibição que fossem utilizados aviões monomotores a reação em operações regulares).

Com relação à motorização, entendemos que também não faria sentido limitar a turboélices. Tomando por base as operações já realizadas sob a Resolução nº 576, há turboélices como Caravan C208 e Beechcraft C90A, mas também há jatos (Cessna C56XL e Embraer EMB-135 e E505), assim como helicópteros a turbina (A350) e a pistão (Robinson R44II). Na norma de origem, do FAA, não há vedação a aeronaves com motor convencional (a pistão), nem mesmo para as operações regulares ilimitadas, ou seja, aquelas que cumprem com o conjunto mais exigente de requisitos.

A mesma análise se aplica à composição das tripulações. O RBAC nº 135 já possui seus critérios para a necessidade de utilização de piloto segundo em comando, que incluem o voo IFR transportando passageiros (exceto se permitida operação *single pilot* por 135.105) e aeronave com configuração de 10 ou mais passageiros, que não estão relacionados ao fato de as operações serem regulares ou não regulares. Assim, considerando que podem ser realizadas operações regulares com somente um piloto, ou seja, que mesmo o conjunto mais exigente de requisitos do RBAC nº 135 não requer dois pilotos, entendemos que não deveria ser cobrado tal requisito das operações agendadas em quantidade limitada sob a Resolução nº 576. De qualquer forma, observa-se que, normalmente, considerando que a capacidade de realizar voo IFR é bastante relevante para a provisão de voos com alto grau de repetibilidade, reduzindo os atrasos e cancelamentos de voo, é bastante provável que tais operações demandem a presença de dois pilotos.

--

CONTRIBUIÇÃO Nº 6 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 15532	
Identificação	
Autor da Contribuição: RAUL DE SOUZA Categoria: Outros	Documento: Informações da Res. nº 576 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Entendemos que deve ser revisado o conteúdo proposto no Art. 3º "Os requisitos previstos para os serviços de transporte aéreo público regular de passageiros constantes no RBAC nº 135 e no RBAC nº 119 somente são aplicáveis quando a empresa efetuar um volume superior a 15 (quinze) voos agendados por semana". Ou seja, que não haja a isenção da aplicação de qualquer tipo de requisitos previstos para operações agendadas de passageiros.	
Justificativa: Tomando em consideração os elevadíssimos índices de segurança, conquistados, mantidos e demonstrados pelas empresas aéreas brasileiras que transportam passageiros de forma regular e equiparados aos países do Grupo 1 da ICAO, entendemos que a isenção da aplicação de qualquer tipo de requisitos previstos para operações agendadas de passageiros deve ser reconsiderada pela Agência com a finalidade de não comprometimento dos referidos índices de segurança da Aviação Civil Brasileira.	
Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição pretende, na prática, a revogação da Resolução nº 576. Afinal, o art. 3º citado é somente uma reafirmação das regras que já estavam vigentes para as operações regulares, à luz do relaxamento de requisitos que é estabelecido, de fato, pelo art. 2º da Resolução. Ou seja, enquanto o art. 2º diz que, para esses operadores que realizam quantidade limitada de operações regulares, pode ser cumprido o conjunto menos exigente de requisitos, o art. 3º reafirma que o conjunto de requisitos mais exigentes continua a ser aplicável para os operadores que realizarem volume superior a 15 voos agendados por semana. Observa-se que, apesar de reconhecer que é um conjunto menos exigente de requisitos, a ANAC incluiu a limitação de volume, de forma similar ao que é feito nos Estados Unidos, país que também pertence ao Grupo 1 da ICAO, mitigando-se assim o impacto global que tal medida poderia trazer, ao mesmo tempo em que busca fomentar o mercado de operações regulares.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 7 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 15533	
Identificação	
Autor da Contribuição: RAUL DE SOUZA Categoria: Outros	Documento: Informações da Res. nº 576 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Entendemos que o parágrafo único do Art 4º deve ser revisado retirando a expressão "no que couber" do texto abaixo: "Art. 4º As empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 poderão praticar a comercialização de assentos individuais ao público, independentemente do volume de operações ou de uma série sistemática de voos.	

Parágrafo único. As empresas aéreas descritas no caput deverão cumprir, no que couber, com as disposições estabelecidas nas Condições Gerais de Transporte (Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016) e demais previsões regulamentares referentes à prestação dos serviços".

Justificativa:

Entendemos que a Resolução 400 da ANAC foi um avanço na proteção dos direitos dos passageiros, além de ter sido uma conquista da sociedade como um todo. Sendo assim, para manter este avanço regulamentar e a credibilidade da sociedade com relação ao transporte aéreo público, acreditamos que o cumprimento, na íntegra, de todas as disposições estabelecidas nas Condições Gerais de Transporte (Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016) é uma obrigação junto à sociedade de todas as empresas aéreas que se dispõem a conduzirem qualquer tipo de operação agendada.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

A ANAC agradece a contribuição que se apresenta relevante para a discussão da proposta.

A Redação do referido Art. 4º da Resolução nº 576/2020 está inserida no contexto do Capítulo II, que trata “do alcance dos requisitos para registro dos serviços de transporte aéreo e das condições gerais de transporte”.

O parágrafo único desse Art. 4º estabelece que as disposições da Resolução nº 400/2016, bem como demais previsões regulamentares referentes à prestação dos serviços, deverão ser cumpridos pelas empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, no que couber.

A expressão “no que couber” representa uma postura regulatória que favorece a avaliação de cada caso sob a ótica da própria regulamentação, respeitando-se as características de cada oferta de serviço de transporte aéreo, o que é percebido pela Agência como coerente para o momento inicial de implantação dessas operações.

Especificamente quanto à Resolução nº 400/2016, citada nesta contribuição, tem-se que alguns de seus dispositivos tem sua aplicação integral prejudicada para esse tipo de operação por conta de suas próprias características, tais como: i. Tendência a menor frequência; ii. Tendência a ausência de regularidade quanto a datas e horários de voos; iii. Oferta em alguns aeroportos de forma exclusiva ou com poucos concorrentes; e iv. Porte menor das aeronaves em comparação às operações realizadas por empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 121.

Exemplos ilustrativos desses dispositivos na Resolução nº 400/2016 são: “obrigatoriedade de ofertar franquia mínima de 10kg para bagagem de mão (Art. 14)” e “obrigatoriedade de oferta de alternativa de acomodação em casos de alterações de voo (Art. 12 e Art. 21)”. No caso da referência para franquia de bagagem de mão em kg, tem-se que o porte da maioria das aeronaves inviabiliza essa oferta e isso encontra respaldo no § 2º desse mesmo artigo da Resolução nº 400/2016, segundo o qual o transportador poderá restringir o peso e o conteúdo da bagagem de mão por motivo de segurança ou de capacidade da aeronave. No caso da obrigatoriedade de oferta de acomodação, que é uma das alternativas a serem oferecidas ao passageiro, considerando que em vários casos esse serviço tende a ter uma reduzida frequência, tal oferta pode ser praticamente inviável e nem mesmo interessar ao passageiro. Nesse caso, sempre garantindo-se o reembolso ao passageiro, nos termos da regulamentação vigente.

Ficam, portanto, ilustrados casos onde a aplicação da Resolução nº 400/2016 pode ser impraticável em virtude das próprias características da oferta desses serviços.

Compreenda-se que o ponto aqui é de mérito regulatório e representa um elemento de indução para a leitura das obrigações da Resolução nº 400/2016 sob a ótica do que é razoável e possível frente às próprias características do serviço ofertado e à luz da regulamentação, uma vez que a manutenção dos termos da Resolução nº 400/2016 sem essa indução na Resolução nº 576/2020 pode levar à ampliação de conflitos entre os agentes do setor.

Nesse contexto, note-se que o parágrafo único do art. 4º da Resolução nº 576 tem caráter mais informativo do que efetivamente normativo, uma vez que a aplicabilidade já se encontra estabelecida no parágrafo único do art. 1º da Resolução nº 400/2016. Compreenda-se também que esta postura da Agência é coerente com o atual momento de implantação desses serviços e de acompanhamento dessa implantação. Assim, um melhor cenário fático sobre eventual acomodação desses serviços na dinâmica do setor estará mais evidente no futuro próximo, quanto eventuais ajustes deverão ser endereçados por meio de uma revisão pontual da Resolução nº 400/2016.

Pelo aqui exposto, espera a ANAC que tenha ficado esclarecido a necessidade de manutenção desse dispositivo específico da Resolução nº 576/2020, nos termos submetidos à consulta.

Autor da Contribuição: ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG Categoria: Outros	Documento: Informações da Res. nº 576 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Considerar que as empresas aéreas que realizam operações na modalidade de venda de assentos de acordo com a regulamentação que vier a substituir a Resolução N°576 de 07 de agosto de 2020, e que tenham a espécie de serviço de suas Especificações Operativas classificada como “Operação Não Regular”, tenham suas operações sempre consideradas como não regulares para o cumprimento das obrigações regulatórias, isentando-as dos itens de regulamentos da ANAC relacionados especificamente à operação regular.	
Justificativa: Embora pareça óbvio que as empresas certificadas como “operação não regular” nas respectivas Especificações Operativas devam ser consideradas como não regulares para aplicação dos regulamentos, o fato é que este entendimento ainda não é aplicado de maneira homogênea pela própria ANAC durante a experiência inicial de operações reguladas pela Resolução N°576 de 07 de agosto de 2020. Por este motivo, sugerimos deixar absolutamente claro na regulamentação definitiva sobre a venda de assentos – em especial nas normas internas de fiscalização da ANAC – que sempre que uma empresa de táxi aéreo operar na modalidade de venda de assentos e tiver uma EO publicada com classificação não regular, todos os requisitos que precisam ser considerados para a aplicação das normas da ANAC devam ser as de operação não regular. Esta contribuição está de acordo com os seguintes incisos mencionados no item 5.5. da NOTA TÉCNICA N° 2/2020/GT-ESPRO/GAPI/SPI que regulamentou o programa Voo Simples: I. DESBUROCRATIZAÇÃO; III. SATISFAÇÃO DA SOCIEDADE COM O SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELA ANAC V. REDUÇÃO DE CUSTOS ADMINISTRATIVOS E REGULATÓRIOS PARA O SETOR; VI. FACILITAÇÃO DA ENTRADA DE NOVOS AGENTES NA AVIAÇÃO CIVIL; VII. FOMENTO DA AVIAÇÃO EM ÁREAS DE DIFÍCIL ACESSO; IX. MAIOR SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL; X. REDUÇÃO DA ASSIMETRIA DE INFORMAÇÃO ENTRE OS AGENTES DO SETOR; XI. AUMENTO DO COMPLIANCE COM OS PADRÕES INTERNACIONAIS; XII. MAIOR TRANSPARÊNCIA REGULATÓRIA; XIII. MAIS CONCORRÊNCIA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL; XIV. MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA; E XV. MELHORIA DA IMAGEM DA AGÊNCIA PERANTE OS REGULADOS.	
Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.	
Análise da contribuição: De início, observa-se que a caracterização das operações não vem da EO (que registra as autorizações do operador), mas da efetiva operação realizada. Assim, independentemente da característica de operação autorizada para um determinado operador em sua EO, durante uma ação de fiscalização, deverá ser considerada a operação efetivamente realizada pelo operador e sua classificação como regular (agendada) ou não regular (não agendada), em conformidade com as definições do RBAC nº 01. O simples fato de um operador estar certificado e autorizado a realizar somente operações não regulares não garante que suas operações serão, de antemão, classificadas como não regulares; essa é uma obrigação do operador (vide RBAC 119.5(c)(2): “É vedado a um detentor de um COA emitido segundo este regulamento realizar operações em desacordo com o previsto em suas EO”), assim como é obrigação da ANAC a fiscalização do cumprimento da norma, buscando avaliar se, de fato, as operações respeitam as características de operação autorizadas. Dizer que as operações de um operador aéreo autorizado a realizar somente operações não regulares devem ser sempre consideradas não regulares seria assumir de imediato que os requisitos estão sempre sendo cumpridos e ignorar eventuais descumprimentos das limitações por qualquer operador. A fiscalização se baseia no princípio de que a operação	

efetivamente conduzida deve ser compatível com a operação autorizada: se desconsiderássemos a realidade das operações, para simplesmente assumir que a operação se dá conforme a autorização, inexistiria meios de fiscalizar o cumprimento da regra.

Os requisitos de uma operação não regular somente se aplicam se, efetivamente, a operação for não regular (não agendada, conforme definição do RBAC nº 01) ou se, conforme autorizado pela Resolução nº 576, forem respeitadas as limitações ali descritas.

CONTRIBUIÇÃO Nº 9 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 15556

Identificação

Autor da Contribuição: ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG
Categoria: Outros

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Elaborar uma versão específica de Resolução análoga à Resolução N°400 de 13 de dezembro de 2016 para definir as condições gerais de transporte aéreo que se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público, realizando uma Consulta Pública específica para este fim.

Justificativa:

O art. 4º da Resolução N°576 de 07 de agosto de 2020 traz o seguinte quanto à aplicação das regras da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016: “As empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 poderão praticar a comercialização de assentos individuais ao público, independentemente do volume de operações ou de uma série sistemática de voos. Parágrafo único: As empresas aéreas descritas no caput deverão cumprir, no que couber, com as disposições estabelecidas nas Condições Gerais de Transporte (Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016) e demais previsões regulamentares referentes à prestação dos serviços”.

A expressão “no que couber” gera muitas dúvidas entre as empresas de táxi aéreo e, por este motivo, sugerimos que a ANAC elabore uma versão específica de Resolução com as Condições Gerais de Transporte aplicáveis à modalidade de venda de assentos, mais enxuta e simplificada, adequada ao segmento de táxi aéreo.

Esta contribuição está de acordo com os seguintes incisos mencionados no item 5.5. da NOTA TÉCNICA Nº 2/2020/GT-ESPRO/GAPI/SPI que regulamentou o programa Voo Simples:

I. DESBUROCRATIZAÇÃO;

III. SATISFAÇÃO DA SOCIEDADE COM O SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELA ANAC

V. REDUÇÃO DE CUSTOS ADMINISTRATIVOS E REGULATÓRIOS PARA O SETOR;

VI. FACILITAÇÃO DA ENTRADA DE NOVOS AGENTES NA AVIAÇÃO CIVIL;

VII. FOMENTO DA AVIAÇÃO EM ÁREAS DE DIFÍCIL ACESSO;

VIII. AUMENTO DA OFERTA E DA QUALIDADE DE SERVIÇOS PRESTADOS PELOS REGULADOS;

IX. MAIOR SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;

X. REDUÇÃO DA ASSIMETRIA DE INFORMAÇÃO ENTRE OS AGENTES DO SETOR;

XII. MAIOR TRANSPARÊNCIA REGULATÓRIA;

XIII. MAIS CONCORRÊNCIA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;

XIV. MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA; E

XV. MELHORIA DA IMAGEM DA AGÊNCIA PERANTE OS REGULADOS.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

A ANAC agradece a contribuição que se apresenta relevante para a discussão da proposta.

A introdução no setor da oferta de operações agendadas realizadas por empresas aéreas certificadas conforme o RBAC 135 é um elemento de inovação no âmbito do setor de transporte aéreo, o que representa um exemplo de efeitos que se buscava ao publicar aquela Resolução.

A ANAC tem o compromisso de avaliar a aplicação, eficácia e resultados da Resolução nº 400/2016, conforme estabelece o próprio art. 42 dessa Resolução.

Portanto, essa alteração na dinâmica do setor será considerada quando da realização dessa avaliação no futuro próximo e eventuais propostas normativas referentes à definição de condições de transporte aéreo específicas para voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público serão submetidas à necessária participação social.

CONTRIBUIÇÃO Nº 10 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 15557**Identificação**

Autor da Contribuição: ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG

Categoria: Outros

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Manter claramente a definição nos regulamentos administrativos relacionados à fiscalização de operações aéreas que o dispositivo legal aplicável à classificação das funções profissionais de tripulantes que realizam operações na modalidade de venda de assentos de acordo com a regulamentação que vier a substituir a Resolução Nº576 de 07 de agosto de 2020 seja o inciso II do art. 5º da Lei Nº13.475 de 28 de agosto de 2017, a saber: “serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo”.

Justificativa:

Nos dois primeiros incisos do art. 5º da Lei Nº13.475 de 28 de agosto de 2017, que trata dos tripulantes de voo e de cabine que exercem suas funções profissionais nos diferentes serviços aéreos, ocorre a distinção entre “I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo” e “II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo”. Posteriormente, em outros artigos da Lei, há implicações deste inciso no enquadramento de aeronautas nas regras de escala, jornada de trabalho, horas de voo e de repouso, e sobreaviso & reserva.

Como a operação de venda de assentos é uma operação realizada por empresas de táxi aéreo não regulares, os aeronautas que nela atuam claramente o fazem de acordo com o inciso II da Lei Nº13.475 de 28 de agosto de 2017, como consta na Resolução Nº576 de 07 de agosto de 2020. Porém, como pode haver divergências de interpretação pelas diferentes áreas fiscalizatórias da ANAC, entendemos recomendável que se esclareça tal entendimento para uso dos profissionais da Agência.

Esta contribuição está de acordo com os seguintes incisos mencionados no item 5.5. da NOTA TÉCNICA Nº 2/2020/GT-ESPRO/GAPI/SPI que regulamentou o programa Voo Simples:

I. DESBUROCRATIZAÇÃO;

III. SATISFAÇÃO DA SOCIEDADE COM O SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELA ANAC

V. REDUÇÃO DE CUSTOS ADMINISTRATIVOS E REGULATÓRIOS PARA O SETOR;

VI. FACILITAÇÃO DA ENTRADA DE NOVOS AGENTES NA AVIAÇÃO CIVIL;

VII. FOMENTO DA AVIAÇÃO EM ÁREAS DE DIFÍCIL ACESSO;

IX. MAIOR SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;

X. REDUÇÃO DA ASSIMETRIA DE INFORMAÇÃO ENTRE OS AGENTES DO SETOR;

XI. AUMENTO DO COMPLIANCE COM OS PADRÕES INTERNACIONAIS;

XII. MAIOR TRANSPARÊNCIA REGULATÓRIA;
XIII. MAIS CONCORRÊNCIA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;
XIV. MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA; E
XV. MELHORIA DA IMAGEM DA AGÊNCIA PERANTE OS REGULADOS.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

Entendemos que a demanda já está atendida, para os voos abarcados pela Resolução nº 576, por meio do art. 2º, inciso III da referida Resolução, que diz explicitamente que devem se aplicar às empresas aéreas que realizam operações no âmbito do RBAC nº 135 dentro do limite máximo de 15 (quinze) voos agendados por semana os requisitos relacionados a serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo constantes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.[1]

Ressalta-se, no entanto que essa aplicabilidade não é imediata para toda e qualquer empresa certificada sob o RBAC nº 135, mas somente às que efetivamente realizam somente operações não agendadas e, ademais, por força da Resolução nº 576, àquelas que quando realizam operações agendadas, o fazem atendendo ao limite de voos estabelecido. De forma geral, a aplicabilidade da norma não depende diretamente da venda de assento ser individual ou não, mas da caracterização da operação como agendada ou não agendada, conforme definido no RBAC nº 01 (aqui, conforme amplamente discutido na justificativa da consulta pública, observa-se que, embora comumente os dois fatores estejam associados, não há uma regra que imponha essa associação).

[1] “Art. 2º Aplicam-se às empresas aéreas que realizam operações no âmbito do RBAC nº 135 dentro do limite máximo de 15 (quinze) voos agendados por semana os requisitos relacionados a:

III - serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo constantes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.”

CONTRIBUIÇÃO Nº 11 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 15558

Identificação

Autor da Contribuição: ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG
Categoria: Outros

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Alterar a definição de “operador regular” como sinônimo de “operação agendada” no RBAC-01, de modo a esclarecer que as operações que ocorrerem na modalidade de venda de assentos, de acordo com a regulamentação que vier a substituir a Resolução N°576 de 07 de agosto de 2020, sejam consideradas operações “não regulares”.

Justificativa:

Acreditamos que a maneira como o RBAC nº01 define “voo regular”, como sendo sinônimo de “agendado”, não reflete a prática das operações de venda de assentos por empresas de táxi aéreo, que é muito diferente do que acontece na linha aérea regular. Quando uma companhia aérea vende uma passagem de A para B em tal dia e horário, isto significa que este voo precisará ocorrer conforme ofertado – inclusive havendo penalização da empresa ofertante caso ele não ocorra. Já para um táxi aéreo que anuncia a venda assentos, não existe o compromisso de que aquele voo realmente irá ocorrer exatamente daquela maneira. Se não houver demanda por uma quantidade mínima de passageiros, o voo é cancelado, ou eventualmente postergado para outro horário. Na verdade, a dinâmica da venda de assentos é muito parecida com os fretamentos convencionais de táxi aéreo, só que para múltiplos contratantes ao invés de apenas um. Também é necessário ressaltar que a quantidade de assentos disponibilizados na modalidade é muito reduzida, e embora o regulamento permita vender assentos em aeronaves com capacidade de até 19 passageiros, no Brasil só há aeronaves que comportam até 9 assentos envolvidas na modalidade. Ou seja: pela dinâmica comercial e pelo baixíssimo número de passageiros, a venda de assentos é muito mais flexível e sujeita a variações em horários (e até mesmo quanto à sua efetiva concretização) do que quem não atua no dia a dia das operações da modalidade poderia supor.

Por este motivo, entendemos que a definição de “voo regular” deveria ser utilizada para caracterizar um voo que efetivamente ocorre de maneira repetitiva em determinada rota e horário em uma longa sequência. Isto não é sinônimo de “voo agendado”, um conceito que não expressa regularidade. Um voo de instrução em um aeroclube, por exemplo, não deixa de ser um voo agendado, uma vez que o aluno escolhe a data e hora em que ele irá iniciar e terminar – e se for um voo de navegação, até sua rota é pré-definida. Mas isto não significa que o voo de instrução seja regular, assim como os voos comercializados na modalidade de venda de assentos não o são. A repetibilidade é uma característica intrínseca dos voos regulares, diferente da operação de táxi aéreo, com ou sem venda de assentos, que são sempre não regulares.

Esta contribuição está de acordo com os seguintes incisos mencionados no item 5.5. da NOTA TÉCNICA Nº 2/2020/GT-ESPRO/GAPI/SPI que regulamentou o programa Voo Simples:

I. DESBUROCRATIZAÇÃO;

III. SATISFAÇÃO DA SOCIEDADE COM O SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELA ANAC

V. REDUÇÃO DE CUSTOS ADMINISTRATIVOS E REGULATÓRIOS PARA O SETOR;

VI. FACILITAÇÃO DA ENTRADA DE NOVOS AGENTES NA AVIAÇÃO CIVIL;

VII. FOMENTO DA AVIAÇÃO EM ÁREAS DE DIFÍCIL ACESSO;

VIII. AUMENTO DA OFERTA E DA QUALIDADE DE SERVIÇOS PRESTADOS PELOS REGULADOS;

IX. MAIOR SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;

X. REDUÇÃO DA ASSIMETRIA DE INFORMAÇÃO ENTRE OS AGENTES DO SETOR;

XI. AUMENTO DO COMPLIANCE COM OS PADRÕES INTERNACIONAIS;

XII. MAIOR TRANSPARÊNCIA REGULATÓRIA;

XIII. MAIS CONCORRÊNCIA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;

XIV. MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA; E

XV. MELHORIA DA IMAGEM DA AGÊNCIA PERANTE OS REGULADOS.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

O conceito do RBAC nº 01 de operação regular (ou agendada) é derivado da regulamentação dos Estados Unidos (14 CFR Part 110), onde é utilizado justamente para caracterizar e para classificar as espécies de operação de serviço de transporte aéreo, definindo, assim, os requisitos aplicáveis a cada voo e as autorizações de cada operador aéreo. Independentemente de se utilizar, para a tradução de “*scheduled*”, o termo “agendado” ou “regular”, o fato é que a classificação das operações depende dessa característica da operação, tanto na regulamentação brasileira, quanto na regulamentação utilizada como referência, dos Estados Unidos. E tal classificação está vigente desde, pelo menos, 2003, no então RBHA 119 (tendo sido levada depois ao RBAC nº 119 e hoje constando no RBAC nº 01).

Pode-se discutir se a repetibilidade deve ser a característica que determine a aplicabilidade de diferentes requisitos operacionais. No entanto, conforme discutido na justificativa à consulta pública, nesse caso voos que hoje são realizados sob as regras de operações não regulares, por não terem característica de agendamento (como, por exemplo, voos contratados por um único cliente e que são realizados sempre no mesmo horário), poderiam ser obrigados a passar a cumprir requisitos adicionais. Considerando os prós e contras de cada modelo, a ANAC decidiu manter o critério adotado.

Sobre a alegada não necessidade de compromisso de que um voo em que foi anunciado a venda de assentos realmente ocorrer exatamente da maneira anunciada, observamos que o art. 4º, parágrafo único da Resolução nº 576 estabelece que devem ser cumpridas, no que couber, as disposições estabelecidas nas Condições Gerais de Transporte (Resolução nº 400) e demais previsões regulamentares referentes à prestação dos serviços.

CONTRIBUIÇÃO Nº 12 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 15559**Identificação**

Autor da Contribuição: ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG
Categoria: Outros

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Outros

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Em relação às alternativas regulatórias apresentadas no item 4.6.1 da justificativa a esta Consulta Pública (doc. SEI/ANAC Nº4587155), a ABAG entende que a opção “d” é a que mais se aproxima do nosso entendimento sobre como a modalidade de venda de assentos deva ser regulada. Tal entendimento fica bastante evidente no exemplo citado na justificativa, que resume a proposta desta alternativa: “operadores que realizam muitos voos de forma não regular (não agendada) passariam a ser cobrados com requisitos mais exigentes, em razão do volume; enquanto operadores que realizam poucos voos, mas de forma regular (agendada), passariam a ser cobrados com requisitos menos exigentes”. Neste sentido, nossa contribuição é que se realize uma análise de risco para determinar em termos de safety qual deve ser o volume de operações recomendável para adoção de requisitos mais ou menos exigentes.

Justificativa:

Acreditamos que a alternativa “d” do item 4.6.1. da Justificativa desta Consulta Pública seja a melhor alternativa regulatória, dentre as cinco opções apresentadas na citada Justificativa. Lembramos que ela propõe “a adoção de tetos, em termos de volume de operações (seja no total do operador, seja em média por aeronave)” para a classificação de uma empresa como regular (agendada) ou não regular (não agendada), sendo que esta última é a que se aplica à operação na modalidade de venda de assentos

Concordamos, especialmente, com a afirmação de que esta é uma “possibilidade de um operador certificado como não regular poder utilizar essa abertura para testar mercados, sem a necessidade de primeiro obter nova certificação (incluindo a outorga de concessão)”. A ABAG entende que a venda de assentos tem exatamente esta função principal: ser a porta de entrada da operação regular para empresas de táxi aéreo não regulares. A dificuldade, entretanto, é definir em que patamar deve situar-se estes citados tetos de volume de operações.

Ao se realizar uma análise de risco relativa às operações inicialmente efetuadas na modalidade da venda de assentos a partir da publicação da Resolução Nº576 de 07 de agosto de 2020, poderia ser possível estimar qual o valor destes tetos sob a ótica de segurança de voo. Em nossa opinião, os parâmetros de avaliação devem ser relacionados às quantidades relativas de ocorrências de eventos indesejados (violação de normas, reportes de safety e/ou de security, e acidentes ou incidentes aeronáuticos). A partir destes indicadores seria possível chegar a valores de tetos que façam sentido para a manutenção de níveis adequados de segurança de voo – que, em nosso entendimento, deve ser o principal objetivo a ser perseguido.

Esta contribuição está de acordo com os seguintes incisos mencionados no item 5.5. da NOTA TÉCNICA Nº 2/2020/GT-ESPRO/GAPI/SPI que regulamentou o programa Voo Simples:

- I. DESBUROCRATIZAÇÃO;
- II. AUMENTO DA SEGURANÇA;
- III. SATISFAÇÃO DA SOCIEDADE COM O SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELA ANAC
- V. REDUÇÃO DE CUSTOS ADMINISTRATIVOS E REGULATÓRIOS PARA O SETOR;
- VI. FACILITAÇÃO DA ENTRADA DE NOVOS AGENTES NA AVIAÇÃO CIVIL;
- VII. FOMENTO DA AVIAÇÃO EM ÁREAS DE DIFÍCIL ACESSO;
- VIII. AUMENTO DA OFERTA E DA QUALIDADE DE SERVIÇOS PRESTADOS PELOS REGULADOS;
- IX. MAIOR SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;
- X. REDUÇÃO DA ASSIMETRIA DE INFORMAÇÃO ENTRE OS AGENTES DO SETOR;
- XI. AUMENTO DO COMPLIANCE COM OS PADRÕES INTERNACIONAIS;

XII. MAIOR TRANSPARÊNCIA REGULATÓRIA;
XIII. MAIS CONCORRÊNCIA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;
XIV. MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA; E
XV. MELHORIA DA IMAGEM DA AGÊNCIA PERANTE OS REGULADOS.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

A contribuição objetiva que fossem estabelecidos critérios referentes ao volume de operações. Como exposto na própria contribuição à consulta pública, essa estratégia possui problemas de implantação, em razão da própria variação no mercado de voos, pois os requisitos somente poderiam ser aplicáveis após já terem ocorrido as operações. Além disso, por os requisitos aplicáveis a um serviço não dependerem somente das características intrínsecas daquele serviço (os requisitos dependeriam da quantidade de outros voos realizados pelo operador), haveria diferentes operadores, oferecendo o mesmo serviço, mas com requisitos distintos – o que, embora também seja verdade no caso do valor limitado para operações regulares implementado pela Resolução nº 576, nesse caso se aplica somente a um mercado residual, e não à principal atividade do operador. Por essa razão, entendemos que a quantidade limitada de voos regulares da Resolução nº 576 pode ser entendida como uma forma de exploração de um novo mercado, enquanto a estratégia de adotar o critério de volume de operações para definir aplicabilidade dos conjuntos de requisitos do RBAC nº 135 impactaria todos os regulados e todos os voos sob o RBAC nº 135. Como observado na consulta pública, essa alternativa ainda tem o problema de não possuir nenhum similar em regulamentação de outros países consultados.

CONTRIBUIÇÃO Nº 13 – Encaminhada por processo SEI nº 00058.042912/2020-45

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Empresa Aérea

Documento: Informações da Res. nº 576

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Informações da Resolução nº 576

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A AZUL entende que a melhor medida regulatória para o presente tema é a tratada no item 4.6.1(e) da justificativa apresentada pela ANAC, qual seja, manter o status quo, ou seja, não alterar as regras vigentes e continuar requerendo o mesmo conjunto de requisitos mais exigentes atualmente cobrados de todos os operadores que realizam alguma operação regular (agendada).

Entretanto, caso não seja esta a escolha da Agência, frisa-se as contribuições expostas nos itens III, IV, V, VI e VII referentes a necessidade de informações no sistema SIROS, criação de regras diferenciadas caso a localidade também seja operada por empresa aérea regular sob o RBAC 121, aplicação da Resolução ANAC n 400/16 em toda ocasião em que a passagem individual for comercializada, efetiva fiscalização e regras de transição.

Justificativa:

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 9º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por sua procuradora abaixo assinada, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar suas **CONTRIBUIÇÕES** ao presente processo de Consulta Pública.

Trata-se de processo de consulta pública instaurado por esta I. Agência que propõe resolução que dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, fazendo com que, no âmbito operacional, os operadores sejam autorizados a realizar até 15 voos agendados por semana cumprindo os requisitos associados às operações não regulares, ou seja, sem precisar cumprir requisitos adicionais ou obter autorizações específicas.

Assim, para operações realizadas sob o RBAC nº 135, os requisitos associados às operações regulares somente seriam aplicáveis caso o operador realize mais de 15 voos agendados por semana.

Para justificar tal medida, a ANAC elaborou um documento denominado “justificativa” contendo o histórico de atividades no processo, análise de impacto regulatório e explicações sobre a proposta de minuta de Resolução.

Dessa forma, seguem abaixo as considerações da AZUL sobre o tema, ressaltando os pontos sensíveis para implementação da norma, que devem ser cuidadosamente analisados por esta I. Agência.

I. DA FLEXIBILIZAÇÃO DO RBAC 135

Inicialmente, cumpre salientar que a AZUL compreende a decisão da Diretoria de forma a flexibilizar os requisitos das operações agendadas no âmbito do RBAC 135, durante a vigência da pandemia Covid-19. O Brasil é um país com dimensões continentais, que repentinamente se viu desprovido de um meio de transporte essencial em várias regiões do Brasil, atingindo principalmente a aviação regional.

Todavia, ainda que plausível a referida medida durante uma situação excepcional de enfrentamento de pandemia mundial, é fundamental se aprofundar nos estudos sobre a viabilidade de extensão desta medida além do estritamente necessário.

Conforme bem ressaltado na fundamentação apresentada pela ANAC, já era possível que operadores sob o RBAC 135 realizassem a venda individual de assentos, desde que fossem observadas medidas adicionais determinadas pela ANAC, principalmente no âmbito do Safety. Portanto, esta manifestação não tem a intenção de que seja proibida a comercialização de assentos individuais por empresas operando sob o RBAC 135, mas sim que seja realizada uma reflexão sobre a viabilidade de extensão no período de flexibilização destes requisitos, uma vez que notoriamente há uma flexibilização nos requisitos de segurança.

Nesse sentido, observa-se que na justificativa elaborada pela ANAC não foi apresentado um estudo sobre a avaliação de risco no que diz respeito ao não cumprimento dos itens que se pretende isentar, ficando abstrato até que ponto há segurança nessas isenções.

Ademais, não observar-se os motivos que levaram à conclusão da ANAC de que voar até 15 (quinze) voos agendados por semana sem atender aos requisitos de operação regular do RBAC 135, atenderia aos requisitos internacionais de segurança da ICAO. Não há essa parametrização na justificativa.

Falta equidade ao autorizar a venda de passagem individual por um operador 135 com regras flexíveis, que geram pouco custo de operação e por outro lado, exigir o cumprimento de regras complexas para o operador 121, que geram um demasiado custo, sendo que atualmente as únicas diferenças entre as operações regulares e não regulares, tanto 121 quanto 135, são o número de assentos e o peso da carga.

Portanto, na visão da AZUL, se observa inconsistência no fundamento de flexibilização dos requisitos para comercialização de passagem individual para operações sob o RBAC 135, principalmente quanto ao ponto de vista do Safety, que será melhor exposto no próximo tópico.

II. QUESTÕES DE SAFETY

A AZUL realizou uma consulta no site da ANAC para verificar as empresas 121 de transporte aéreo regular devidamente registradas e encontrou 12 (doze) empresas, conforme a seguinte lista: ABSA, ASTA LINHAS AÉREAS LTDA, ATA - AEROTÁXI ABAETÉ LTDA, AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A, GOL LINHAS AÉREAS S.A, MAP TRANSPORTES AÉREOS LTDA, MODERN TRANSPORTE AÉREO DE CARGA S.A., PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A., SIDERAL LINHAS AÉREAS LTDA., TAM LINHAS AÉREAS S.A., TOTAL LINHAS AÉREAS S.A. e TWO TÁXI AÉREO LTDA.

Observa-se que todas estas empresas cumprem os requisitos superiores dentro dos respectivos RBACs de homologação.

Quando a mesma consulta foi realizada para localizar empresas aéreas que utilizam o RBAC 135, com atividade descrita como Taxi Aéreo, foram localizadas 123 (cento e vinte e três) empresas no Brasil, e destas em sua grande maioria, utilizam aeronaves com capacidade inferior a 10 (dez) assentos, como exemplo: Abelha Taxi Aéreo, Aerobran táxi aéreo, Aeromaster táxi aéreo, Aerosul táxi aéreo.

Estas empresas utilizando aeronaves menores, podem utilizar-se do RBAC 135 para não cumprir alguns requisitos importantes voltados para segurança de voo, como por exemplo: (i) não cumprimento das exigências contidas em 135.244 – experiência operacional em rota para piloto em comando para os “beneficiados” pela resolução, (ii) não cumprimento das limitações relacionadas ao gerenciamento de fadiga para operadores regulares, conforme cumprimento ao Inciso I do Artigo Quinto da Lei do Aeronauta (Lei 13.475), (iii) não cumprimento do exigido em 135.243 (a)(1) para aeronaves multimotoras, onde se requer licença PLA para piloto em comando, (iv) o requerimento previsto em 135.243 (b)(3) que requer habilitação IFR para avião, não seria atendido, pois o operador “beneficiado” estaria resguardado por 134.243 (d)(2), não sendo realmente um operador autorizado a conduzir operações regulares, fato este, contraditório. Isso é destacado no item 5.3 VII da Justificativa. Ou seja, operando “teoricamente” em condições meteorológicas visuais (VMC), o operador estaria livre para desempenhar uma atividade regular sem estar habilitado a voos por instrumento (IFR). Em caso de qualquer contingência meteorológica, com passageiros a bordo (em operação regular), o piloto em comando não estaria apto ao voo, mesmo já estando em voo, de fato, etc.

Abaixo destaca-se mais diferenças entre os requisitos dos operadores, veja:

1) Gravadores de Voz:

121.359 Gravadores de voz na cabine de comando

(d) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 10 a 19 assentos a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado.

Nas empresas 121 brasileiras, todas utilizam aeronaves com maior capacidade, assim necessitando utilizar gravadores de voo.

135.152 GRAVADORES DE DADOS DE VOO

(a) Exceto como previsto no parágrafo (k) desta seção, nenhuma pessoa pode operar segundo este regulamento um multimotor com motores a turbina, avião ou helicóptero.

Nas empresas 135, em sua maioria, possuem aeronaves com menos de 10 passageiros, assim não havendo a necessidade de ter a bordo os gravadores de voo.

2) Treinamento de Pilotos

121.437 Qualificação de pilotos.

Documentos requeridos (a) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de um avião (ou como segundo em comando em um avião em operações internacionais que exijam 3 ou mais pilotos), a menos que esse piloto possua licença de piloto de linha aérea, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um CMA de 1º classe válido. (Redação dada pela Resolução nº 526, de 06.08.2019)

135.243 Qualificações para piloto em comando

(a) O detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros Emenda nº 08 Origem: SPO 80/188 (1) as quais seja utilizado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião multimotor empregado em operações regulares, se essa pessoa possuir uma licença de piloto de linha aérea na categoria avião, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, conforme aplicável, todas válidas; ou (Redação dada pela Resolução nº 526, de 06.08.2019)

Neste sentido, é descabido aceitar que um passageiro possa ser transportado por um operador em que o Piloto em Comando não tenha passado por período experiência em rota, conforme preconizado pelo item 135.244 do RBAC 135, de forma regular, ao passo que outros operadores já em caráter regular (outorgados) pelo RBAC 135 cumprem com este requisito.

A própria ANAC ressalta este lado negativo da escolha regulatória feita, veja:

“Entendo que isso é ruim considerando a visão do passageiro, que, ao buscar contratar um serviço certificado pela ANAC, espera um nível de segurança (ainda que somente subjetivo, dado que o passageiro não possui conhecimento específico sobre os requisitos cumpridos e os níveis de segurança associados) e não tem, a priori, informação sobre um operador ser mais ou menos cobrado pela ANAC em termos de requisitos.”

3) Aeródromos

121.97 Aeródromos. Informações requeridas

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que cada rota submetida à aprovação é apoiada em aeródromos em quantidade e qualidade adequada, considerando aspectos como dimensões, resistência e superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público (security), sinalização e auxílios luminosos, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e controle de tráfego. (Redação dada pela Resolução nº 526, de 06.08.2019)

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e divulgar para o pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ele utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nos mesmos. As informações aeronáuticas devem incluir o seguinte: (Redação dada pela Resolução nº 526, de 06.08.2019)

O RBAC 135: Não possui tal requisito

4) Segurança Operacional

121.1229 Componente “garantia da segurança operacional”

(i) medir o desempenho da segurança operacional do detentor de certificado, estabelecidos de acordo com o parágrafo 121.1225(a)(3);e

(ii) monitorar a eficácia da mitigação dos riscos à segurança operacional desenvolvida conforme o parágrafo 121.1227(b)(2); (2) caso seja observado um baixo desempenho de segurança operacional do detentor de certificado em relação ao estabelecido no parágrafo 121.1225(a)(3), realização de um gerenciamento de riscos à segurança operacional, conforme seção 121.1227, visando o restabelecimento do NADSO aceito pela ANAC;

135.709 Garantia da segurança operacional

Os indicadores de desempenho da segurança operacional não possuem obrigatoriedade de acompanhamento por parte da ANAC.

5) O Programa de Acompanhamento e Análise de Dados de Voo é aplicável:

a) compulsoriamente a detentores de certificado operando segundo o RBHA 121 aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 27.000 kg.

Caso a frota inclua aviões com peso máximo de decolagem superior e igual a 27.000 kg, toda a frota deve ser incluída no PAADV da empresa.

b) voluntariamente a detentores de certificado operando segundo os RBHA 121 ou 135 somente com aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado igual ou inferior a 27.000 kg.

Por fim, ressalta-se uma incongruência por parte da Agência que houve por bem extinguir a Ligação Aérea Sistemática, todavia, neste momento, pretende resgatar pontos obsoletos da IAC nº 202-1001, e até mesmo estabelecer pontos menos restritivos, de forma a retroceder no âmbito normativo regulatório.

III. INFORMAÇÕES SISTEMA SIROS

O artigo 6º da minuta proposta dispõe que as empresas aéreas operam devem encaminhar mensalmente à ANAC, as informações referente aos voos agendados realizados.

Todavia, não ficou claro se haverá obrigatoriedade de publicação destes voos no sistema SIROS, já que a definição de operação regular está definida no RBAC 01 “Operação regular (ou agendada) significa uma operação de transporte aéreo público no qual o horário de partida, o local de partida e o local de destino são definidos e ofertados previamente pelo detentor do certificado, seu representante ou operador comercial.”

Caso não haja obrigatoriedade, a AZUL sugere a criação da seguinte regra, para as localidades que serão atendidas simultaneamente por companhia aérea comercial e por taxi aéreo:

“Art. x: As operações em localidades já atendidas por uma linha regular só poderão ser aprovadas se for comprovado atendimento insatisfatório das necessidades das localidades atendidas.

Parágrafo primeiro: As empresas que desejarem autorização para operar em localidades que já possuem linha regular deverão demonstrar que cumprem os mesmos requisitos que a(s) empresa(s) que opera(m) na localidade:

Parágrafo segundo: Para o cumprimento do caput acima, deverá ser comprovado:

- a) Um sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional implantado, documentado e eficiente;
- b) Atendimento aos requisitos previstos na Resolução 400;
- c) Um sistema de Prevenção contra atos ilícitos implantado e eficiente; e
- d) Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga que atenda aos requisitos do Apêndice C, do RBAC 117”

Ademais, caso os voos não sejam definidos e ofertados previamente via sistema SIROS, sugere-se que a ANAC implemente um método “seguro” de controle dessas operações (incluindo o controle de assentos vendidos, atendimento a legislação exemplo: porcentagem dos voos agendados/voos cancelados), uma vez que a ausência clara de regras para a oferta desses voos abre brechas para a regularização do TACA, ou seja, qualquer operador poderá assediado passageiros nos aeroportos e decolar somente quando “o voo estiver cheio”, prejudicando empresas que ofertam voos regulares na localidade.

IV. DA FISCALIZAÇÃO

No que se refere a fiscalização, a minuta proposta não deixou claro de que forma será garantido o respeito à limitação de 15 (quinze) voos semanais. Conforme apresentação da justificativa da ANAC, item 4.9.1, a Agência poderia realizar uma fiscalização no diário de bordo dos voos pretéritos, todavia, a ANAC conclui que poderia se pautar pelo princípio da boa-fé, dependendo de denúncias.

Os operadores “beneficiados” pela nova Resolução proposta pela ANAC, estariam a um passo do não cumprimento da limitação de voos, gerando assim, uma concorrência visivelmente desleal relativa aos operadores já certificados para a operação regular. Como de conhecimento de toda a comunidade aeronáutica, bem como da própria ANAC, há uma cultura operacional e de segurança falha na maior parte dos operadores 135 no Brasil.

Inferre-se, a partir daí, que não havendo uma fiscalização assídua por parte da Agência (como é possível verificar na justificativa), haverá muita liberdade para esses entrantes no que diz respeito à segurança operacional e limitações da resolução.

Portanto, a AZUL sugere que a ANAC adote medidas efetivas de fiscalização, a fim de que não haja extrapolação do limite de 15 (quinze) voos semanais, isto na remota hipótese da minuta ser implementada pela ANAC, em que pese os argumentos desfavoráveis apresentados pela AZUL.

V. NECESSIDADE DE CLÁUSULA DE TRANSIÇÃO

Na proposta apresentada, a ANAC não estabeleceu regras de transição entre os operadores em cumprimento da Resolução proposta, para o modelo de operação regular certificada, e já prevista no RBAC 135, de forma a respeitar a todos os requisitos, quando esgotar o prazo previsto no artigo 8º (07/08/2022).

Dessa forma, a AZUL sugere que a ANAC crie uma cláusula de transição entre os normativos.

VI. APLICAÇÃO RESOLUÇÃO ANAC Nº 400/16

O artigo 1º da Resolução ANAC 400/16 prevê a territorialidade das condições gerais de transporte aéreo, sendo que em seu parágrafo único é disposto que sua aplicação também se dará para voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público, in verbis:

Art. 1º Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

Diante de tal dispositivo, é imprescindível que as empresas aéreas sob o comando deste novo normativo, respeitem os direitos dos passageiros previstos na Resolução ANAC nº 400/16 independentemente do número de voos comercializados individualmente, sejam 15 ou 30 frequências semanais.

VII. DA NECESSIDADE DE ESCLARECIMENTO – Artigo 4º

A justificativa apresentada pela ANAC é pautada no limite de 15 (quinze) voos agendados por semana, refletindo na redação do artigo 2º da minuta apresentada, veja:

Art. 2º Aplicam-se às empresas aéreas que realizam operações no âmbito do RBAC nº 135 dentro do limite máximo de 15 (quinze) voos agendados por semana os requisitos relacionados a:

I - operações não regulares constantes no RBAC nº 135;

II - operações não regulares constantes no RBAC nº 119; e

III - serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo constantes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

Todavia, em uma leitura da minuta proposta, verifica-se a existência do artigo 4º, que possibilita que empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 poderão praticar a comercialização de assentos individuais ao público, independente do volume de operações ou de uma série sistemática de voos, contudo, não há menção sobre quais requisitos seriam necessários serem cumpridos, podendo gerar uma interpretação de que os requisitos do RBAC 135 para comercialização de voos individuais também estariam sendo flexibilizados neste artigo, o que não parece ser razoável e nem ao menos foi abordado na justificativa apresentada:

Art. 4º As empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 poderão praticar a comercialização de assentos individuais ao público, independentemente do volume de operações ou de uma série sistemática de voos.

Parágrafo único. As empresas aéreas descritas no caput deverão cumprir, no que couber, com as disposições estabelecidas nas Condições Gerais de Transporte (Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016) e demais previsões regulamentares referentes à prestação dos serviços.

Portanto, a AZUL entende ser necessário o esclarecimento deste artigo 4º, principalmente no que tange aos requisitos que serão exigidos para a comercialização de assentos individuais em empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135.

VIII. CONCLUSÃO

Diante dos argumentos expostos, a AZUL entende que a melhor medida regulatória para o presente tema é a tratada no item 4.6.1(e) da justificativa apresentada pela ANAC, qual seja, manter o status quo, ou seja, não alterar as regras vigentes e continuar requerendo o mesmo conjunto de requisitos mais exigentes atualmente cobrados de todos os operadores que realizam alguma operação regular (agendada).

Entretanto, caso não seja esta a escolha da Agência, frisa-se as contribuições expostas nos itens III, IV, V, VI e VII referentes a necessidade de informações no sistema SIROS, criação de regras diferenciadas caso a localidade também seja operada por empresa aérea regular sob o RBAC 121, aplicação da Resolução ANAC n 400/16 em toda ocasião em que a passagem individual for comercializada, efetiva fiscalização e regras de transição.

Sendo o que restava para o momento, a AZUL permanece à disposição para mais esclarecimentos, bem como aproveita o ensejo para manifestar protestos de elevada estima e consideração.

Barueri/SP, 05 de Novembro de 2020.

Vanessa Marchette Reis
OAB/SP nº 325.663

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

Esta análise está dividida em duas partes: primeiramente, tratamos dos aspectos de segurança operacional (safety), sob competência da Superintendência de Padrões Operacionais. Em seguida, tratamos dos aspectos sob competência da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos.

Observamos que os pontos do RBAC nº 135 levantados já constavam na análise apresentada na consulta pública. Como se apontou no estudo, na norma de origem de tais requisitos, qual seja, o 14 CFR Part 135, eles são aplicados da mesma maneira que a constante na Resolução nº 576, considerando que a definição de operação “on demand” do 14 CFR Part 110 já abarca operações regulares (no caso, com aviões a hélice de até 9 assentos, ou helicópteros), também com um limite (no caso, de 5 circuitos fechados semanais). Assim, ainda que sejam diferenças com relação ao que vinha sendo aplicado no Brasil, há, na verdade, um alinhamento às normas na sua origem, uma vez que, até o momento, vínhamos adotando as regras de forma diversa da sua intenção original.

Os requisitos de 135.244 – experiência operacional; 135.243(a)(1), referente ao PLA para piloto em comando de aeronaves multimotoras; e a exigência de IFR de piloto em comando por 135.243(b)(3), sem a permissão da exceção por 135.243(d) não constam no Anexo 6 Parte I, publicado pela OACI. Quanto a diferentes limitações relacionadas ao gerenciamento de fadiga, não há associação a requisitos diferentes no Anexo 6 Parte I de acordo com as operações serem ou não regulares.

Consultando a regulamentação da EASA, esse conjunto de requisitos também não está associado a operações regulares. É permitida a operação de piloto em comando que possua somente a licença de PC em aeronaves multimotoras, e é permitido que o piloto não possua habilitação IFR (vide ORO.FC.A.250) – independentemente de serem operações regulares ou não. Quanto à experiência operacional, há requisitos em ORO.FC.205(a)(4), porém os requisitos não estão associados ao fato de a operação ser regular ou não.

Ademais, observo que não é adequada a comparação com os requisitos sob o RBAC nº 121, pois as aeronaves de que trata a Resolução nº 576 somente podem operar sob o RBAC nº 135 e, sendo cumpridos os requisitos adicionais para operações regulares constantes no RBAC nº 135, já podem ser utilizadas para realizar quantos voos regulares o operador pretender. Obviamente que, considerando a complexidade das operações e das aeronaves, bem como o porte da aeronave e a maior quantidade de passageiros/carga transportados, os requisitos do RBAC nº 121 são mais exigentes do que os do RBAC nº 135. Essa é a realidade nos Anexos da OACI e nas regras de aviação aplicáveis em diferentes países do mundo (FAA, EASA, SRVSOP, Canadá, Austrália, entre outros) e, embora possa se discutir o grau das diferenças, não se levanta a hipótese de que as aeronaves devam cumprir todas o mesmo conjunto de requisitos. Por isso, os estudos se focaram em comparar os requisitos do RBAC nº 135 aplicáveis às operações não regulares com os requisitos do RBAC nº 135 aplicáveis às operações regulares.

Com relação ao texto proposto no item III da contribuição, considerando que empresas com aeronaves diferentes operam sob regras diferentes, não é viável requerer que todas operem sob mesmas regras.

Com relação ao item IV, de fiscalização, observa-se que o princípio da boa fé se aplica a todos os operadores, não inviabilizando que alguma informação seja desmentida pela fiscalização. Ao fiscalizar um diário de bordo, seja da Azul ou de um operador sob o RBAC nº 135, assume-se que a informação registrada é verdadeira, a menos que se verifique, por outras fontes, que ela não registra adequadamente a realidade. Isso já ocorre assim, independentemente da Resolução nº 576.

Com relação ao item V, não se pretendeu estabelecer um prazo de transição para o cumprimento dos requisitos completos de operações regulares porque a norma não é, necessariamente transitória, considerando que uma das possibilidades é a manutenção permanente do critério de separação entre conjunto de requisitos mais restritivos e menos

restritivos do RBAC nº 135, em alinhamento ao adotado pelo FAA. Tal possibilidade foi concretizada com a edição da Resolução nº 700, que retirou o prazo de vigência da Resolução nº 576.

Passamos, a seguir, à análise dos assuntos sob competência da SAS.

Em relação ao artigo 6º da minuta, o envio das informações conforme definido pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO está associado à questão de segurança da aviação (safety). O envio mensal à ANAC referente aos voos agendados realizados, assim como o quantitativo de possuir 15 voos agendados por semana não estão associados ao registro no SIROS.

Entretanto, é importante destacar que existe a obrigatoriedade de publicação no SIROS dos voos com assentos individuais comercializados para as operações agendadas que se constituírem uma série sistemática de voos, e que isso seria definido por portaria específica da SAS, conforme artigo 5º da Resolução 576:

Art. 5º A exigência do registro dos serviços de transporte aéreo constante na Resolução nº 440, de 2017, para operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, somente será aplicável se constituírem uma série sistemática de voos.

Parágrafo único. Para os efeitos do caput, uma série sistemática de voo é aquela definida em Portaria específica da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS.

Ou seja, o registro não é obrigatório para toda e qualquer operação aérea agendada no âmbito do RBAC nº 135, mas apenas aquela que possua uma série sistemática de voos, e por definição aquela estabelecida em Portaria específica da SAS.

Nesse sentido, de forma a atender ao comando normativo, esta SAS publicou a Portaria nº 2177/SAS de 26 de agosto de 2020, que disciplinou o que seria necessário registrar no SIROS (Res. 440/2017):

Art. 3º São dispensadas do registro de serviços de transporte aéreo as operações no âmbito do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 135.

Parágrafo único. É obrigatório o registro das operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 que excedam a 4 (quatro) semanas consecutivas operando no mesmo dia da semana entre a mesma origem, destino, horário de partida e de chegada.

Em regra, todas as operações aéreas no âmbito do RBAC nº 135 são dispensadas do registro, no entanto, aquelas operações agendadas e que ainda excedam 4 semanas consecutivas operando no mesmo dia da semana entre a mesma origem, destino, horário de partida e de chegada, deverão ser registradas no SIROS.

Portanto, foi definida pela SAS o que é considerada uma série sistemática de voos para fins de necessidade de registro do serviço aéreo para as operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135. Toda a avaliação quanto a esse assunto consta no Processo SEI nº 00058.029169/2020-38, em especial na Nota Técnica Nº 8/2020/GTRC/GEAM/SAS (SEI nº 4652117).

No que diz respeito à aplicação da Resolução nº 400/2016, que estabelece as Condições Gerais de Transporte Aéreo, a presente contribuição sugere ser necessário o esclarecimento do artigo 4º, principalmente no que tange aos requisitos que serão exigidos para a comercialização de assentos individuais em empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135.

A Redação do referido Art. 4º da Resolução nº 576/2020 está inserida no contexto do Capítulo II, que trata “do alcance dos requisitos para registro dos serviços de transporte aéreo e das condições gerais de transporte”.

O parágrafo único desse Art. 4º estabelece que as disposições da Resolução nº 400/2016, bem como demais previsões regulamentares referentes à prestação dos serviços, deverão ser cumpridos pelas empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, no que couber. Portanto, explícito que a Resolução nº 400/2016 é aplicável aos casos de operações agendadas realizadas por empresas aéreas certificadas conforme o RBAC 135, o que é o cerne dessa parte da contribuição recebida.

A expressão “no que couber” representa uma postura regulatória que favorece a avaliação de cada caso sob a ótica da própria regulamentação, o que é percebido pela Agência como coerente para o momento inicial de implantação dessas operações.

Especificamente quanto à Resolução nº 400/2016, citada nesta contribuição, tem-se que alguns de seus dispositivos tem sua aplicação integral prejudicada para esse tipo de operação por conta de suas próprias características, tais como: i. Tendência a menor frequência; ii. Tendência a ausência de regularidade quanto a datas e horários de voos; iii. Oferta em alguns aeroportos de forma exclusiva ou com poucos concorrentes; e iv. Porte menor das aeronaves em comparação às operações realizadas por empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 121.

Exemplos ilustrativos desses dispositivos na Resolução nº 400/2016 são: “obrigatoriedade de ofertar franquia mínima de 10kg para bagagem de mão (Art. 14)” e “obrigatoriedade de oferta de alternativa de acomodação em casos de alterações de voo (Art. 12 e Art. 21)”. No caso da referência para franquia de bagagem de mão em kg, tem-se que o porte da maioria das aeronaves inviabiliza essa oferta e isso encontra respaldo no § 2º desse mesmo artigo da Resolução nº 400/2016, segundo o qual o transportador poderá restringir o peso e o conteúdo da bagagem de mão por motivo de segurança ou de capacidade da aeronave. No caso da obrigatoriedade de oferta de acomodação, que é uma das alternativas a serem oferecidas ao passageiro, considerando que em vários casos esse serviço tende a ter uma reduzida frequência, tal oferta pode ser praticamente inviável e nem mesmo interessar ao passageiro. Nesse caso, sempre garantindo-se o reembolso ao passageiro, nos termos da regulamentação vigente.

Ficam, portanto, ilustrados casos onde a aplicação da Resolução nº 400/2016 pode ser impraticável em virtude das próprias características da oferta desses serviços.

Compreenda-se que o ponto aqui é de mérito regulatório e representa um elemento de indução para a leitura das obrigações da Resolução nº 400/2016 sob a ótica do que é razoável e possível, uma vez que a manutenção dos termos da Resolução nº 400/2016 sem essa indução na Resolução nº 576/2020 pode levar à ampliação de conflitos entre os agentes do setor. Nesse contexto, note-se que o parágrafo único do art. 4º da Resolução nº 576 tem caráter mais informativo do que efetivamente normativo, uma vez que a aplicabilidade já se encontra estabelecida no parágrafo único do art. 1º da Resolução nº 400/2016.

Compreenda-se também que esta postura da Agência é coerente com o atual momento de implantação desses serviços e de acompanhamento dessa implantação. Assim, um melhor cenário fático sobre eventual acomodação desses serviços na dinâmica do setor estará mais evidente no futuro próximo, quanto eventuais ajustes deverão ser endereçados por meio de uma revisão pontual da Resolução nº 400/2016.

Pelo aqui exposto, espera a ANAC que tenha ficado esclarecido a necessidade de manutenção desse dispositivo específico da Resolução nº 576/2020, nos termos submetidos à consulta.

Com relação ao item VII, esclarecemos que a limitação do art. 2º se refere aos requisitos operacionais, ou seja, para realizar operações agendadas cumprindo somente os requisitos listados no art. 2º, há uma limitação no número de voos realizados. Já, no art. 4º, não há qualquer limitação, pois todas as empresas que realizarem operações agendadas (seja aquelas certificadas cumprindo os requisitos mais exigentes – e que, portanto, não possuem limitação no número de voos realizados; seja aquelas certificadas cumprindo os requisitos menos exigentes – e que, portanto, estão limitadas pelos 15 voos agendados do art. 2º) podem realizar a comercialização de assentos individuais. Não fica claro qual limitação a autora pretendia ter no art. 4º, uma vez que se refere a que estariam sendo flexibilizados “os requisitos do RBAC 135 para comercialização de voos individuais”, mas não existem quaisquer requisitos no RBAC nº 135 referente à comercialização de voos (entende-se assentos) individuais.

