



## **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 semanas 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.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 2 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 14223****Identificação**

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

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<sup>[1]</sup>.

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<sup>[2]</sup>, 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, precisam 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<sup>[3]</sup>. 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”.

#### 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.

#### 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!.

#### **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.

#### **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.

#### **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

<b>Contribuição</b>
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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".</p>
<p><b>Justificativa:</b> 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.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8 – SISTEMA DE CONSULTA PÚBLICA: 15555</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG	<b>Documento:</b> Informações da Res. nº 576
<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Informações da Resolução nº 576
<b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão	
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 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.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> 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.</p> <p>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:</p> <p>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;</p>	



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.

#### **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.

**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.

**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 n°01 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 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;
- 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.

<b>Autor da Contribuição:</b> ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Informações da Res. nº 576 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Informações da Resolução nº 576 <b>Tipo de contribuição:</b> Outros
<b>Contribuição</b>	
<p><b><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></b></p> <p>Em relação às alternativas regulatórias apresentadas no item 4.6.1 da justificativa a esta Consulta Pública (doc. SEI/ANAC N°4587155), 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.</p>	
<p><b><u>Justificativa:</u></b></p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>Ao se realizar uma análise de risco relativa às operações inicialmente efetuadas na modalidade da venda de assentos a partir da publicação da Resolução N°576 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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. DESBUROCRATIZAÇÃO;</li> <li>II. AUMENTO DA SEGURANÇA;</li> <li>III. SATISFAÇÃO DA SOCIEDADE COM O SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELA ANAC</li> <li>V. REDUÇÃO DE CUSTOS ADMINISTRATIVOS E REGULATÓRIOS PARA O SETOR;</li> <li>VI. FACILITAÇÃO DA ENTRADA DE NOVOS AGENTES NA AVIAÇÃO CIVIL;</li> <li>VII. FOMENTO DA AVIAÇÃO EM ÁREAS DE DIFÍCIL ACESSO;</li> <li>VIII. AUMENTO DA OFERTA E DA QUALIDADE DE SERVIÇOS PRESTADOS PELOS REGULADOS;</li> <li>IX. MAIOR SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;</li> <li>X. REDUÇÃO DA ASSIMETRIA DE INFORMAÇÃO ENTRE OS AGENTES DO SETOR;</li> <li>XI. AUMENTO DO COMPLIANCE COM OS PADRÕES INTERNACIONAIS;</li> <li>XII. MAIOR TRANSPARÊNCIA REGULATÓRIA;</li> <li>XIII. MAIS CONCORRÊNCIA NO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL;</li> </ul>	

XIV. MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA; E  
XV. MELHORIA DA IMAGEM DA AGÊNCIA PERANTE OS REGULADOS.

**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 Pentead 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 abordo 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.

Infere-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