



## RELATÓRIO DE AIR Nº 5/2021/GTNI/SAR

### 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1 O problema regulatório identificado foi a falta de harmonização entre a regulamentação brasileira sobre a certificação das emissões de CO<sub>2</sub> de aviões, estabelecida no RBAC 38, e as práticas mais atuais recomendadas pela ICAO nos Anexos à Convenção de Chicago.

1.2 O RBAC 38 adota por referência a primeira edição do Volume III do Anexo 16. Porém, seguindo as recomendações do CAEP, a ICAO atualizou o Volume III do Anexo 16 com a incorporação da emenda 1.

1.3 A análise de impacto regulatório - AIR - aqui desenvolvida é estruturada com base no artigo 15 da Instrução Normativa nº 154 e indica que o restabelecimento da harmonização entre a regulamentação brasileira e a ICAO atende ao interesse público e tornará mais claro para os fabricantes como demonstrar o cumprimento dos requisitos de emissões de CO<sub>2</sub> por aviões, contribuindo para a diminuição dos impactos sobre o meio ambiente decorrentes das atividades da aviação civil.

### 2. INTRODUÇÃO

2.1 A ANAC foi informada pela ICAO em sua *State Letter* AN 1/17.14 – 20/30, de 09 de abril de 2020, (SEI 4238440), sobre a adoção da emenda 1 ao Volume III do Anexo 16. Uma vez que o RBAC 38 faz referência a esse anexo, considerou-se oportuno revisá-lo e, para tanto, foi aberto processo nº 00058.004368/2021-14.

2.2 Na revisão avalia-se a necessidade de se restabelecer ou não a harmonização entre a regulamentação brasileira e o correspondente anexo da ICAO.

2.3 A partir da Matriz de Aplicação de Níveis de AIR, anexo do Guia de AIR da ANAC, assim como a partir das Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR da Casa Civil, chega-se a conclusão que o assunto é de Nível I pela baixa complexidade. A análise simplificada é suficiente para solucionar o problema regulatório identificado, ou seja, desarmonização internacional das normas de certificação de tipo da agência. Ademais, a correlação entre significância e complexidade do assunto são categorizados como mínimos, pois não há impactos significativos para a segurança de voo, facilitação do serviço de transporte aéreo, meio ambiente, reputação da agência, custos de mercado nem carga administrativa.

2.4 Esclarecemos que o presente assunto não está relacionado com nenhum tema da agenda regulatória da ANAC.

2.5 A análise de impacto regulatório considera os custos e benefícios envolvidos na atualização do regulamento.

### 3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

#### 3.1 Contextualização da situação-problema e definição do problema

3.1.1. O RBAC 38 estabelece os requisitos relativos a emissões de CO<sub>2</sub> de aviões. Baseado no Volume III do Anexo 16 da ICAO, tem por objetivo estabelecer limites para a emissão de CO<sub>2</sub>, tendo em vista a proteção do meio ambiente.

3.1.2. Periodicamente, os padrões contidos no Anexo 16 da ICAO passam por revisão, incorporando recomendações propostas pelo CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection), um comitê técnico dedicado às questões relacionadas ao meio ambiente. A mais recente revisão do Volume III do Anexo 16 incorporou a emenda 1. Esta emenda inclui atualização na definição para projeto de tipo e melhorias de várias definições, bem como esclarecimento sobre a aplicabilidade dos padrões de CO<sub>2</sub> para aviões certificados para emissão de CO<sub>2</sub> que sejam derivados de aviões não certificados originalmente para emissão de CO<sub>2</sub>, introdução de explicações sobre emissão e processo de isenções, e por fim, correções gerais no texto.

3.1.3. O problema regulatório que se coloca é avaliar se o RBAC 38 deve ser revisado com a incorporação da emenda 1 ao Volume II do Anexo 16, tendo restabelecida, assim, sua harmonização com os padrões da ICAO.

## **3.2 Identificação e análise das causas e consequências**

3.2.1. O problema regulatório identificado foi a falta de harmonização entre a regulamentação brasileira sobre a certificação das emissões de CO<sub>2</sub> de aviões e as práticas mais atuais recomendadas pela ICAO no Anexo 16 à Convenção de Chigaco. A referência ao Anexo 16 é utilizada, por exemplo, por países europeus, membros da EASA, e pelo Canadá. As alterações introduzidas com a emenda 1 ao Volume III do Anexo 16 esclarecem como os fabricantes devem proceder a demonstração de cumprimento dos requisitos de emissão de CO<sub>2</sub>.

3.2.2. Cumpre observar que a única autoridade de aviação civil estrangeira de referência que adota abordagem diferente é a FAA dos EUA, que o faz não por questões técnicas, mas principalmente devido a questões relacionadas à sua competência que é decorrente de delegação específica da Agência de Proteção Ambiental – EPA daquele país.

## **3.3 Identificação dos agentes afetados**

3.3.1. Os fabricantes de aeronaves são afetados pelo problema regulatório por poderem ter dificuldade no entendimento sobre como demonstrar o cumprimento dos requisitos de certificação de emissão de CO<sub>2</sub>;

3.3.2 A sociedade também poderia ser afetada devido ao interesse em relação à preservação do meio ambiente. Embora a emenda promova maior clareza para que os fabricantes certifiquem as emissões de CO<sub>2</sub> por aviões, considera-se que não haverá impacto sobre o meio ambiente.

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

3.4.1. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 5º, art. 8º, IV, X, XLVI.

3.4.2. RBAC 38.

## **3.5 Descrição dos objetivos**

3.5.1. Tornar mais claro para os fabricantes como deve ser a implementação dos padrões para a certificação da emissão de CO<sub>2</sub> por aviões;

3.5.2. Harmonização internacional, igualando os requisitos brasileiros à prática internacional; e

3.5.3. Simplificar o trabalho para os fabricantes de aeronaves e para a ANAC, pois o trabalho desenvolvido pelas demais autoridades de aviação civil na verificação do cumprimento dos requisitos poderá ser aproveitado pela ANAC. Isto também se aplica para os produtos com certificação primária pela ANAC e validados pelas autoridades aeronáuticas estrangeiras. O aproveitamento do trabalho das demais autoridades também reduzirá os custos para os fabricantes.

# **4. IDENTIFICAÇÃO E IDEIAÇÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO**

## **4.1 Mapeamento da experiência internacional**

4.1.1. A abordagem estabelecida é consistente com aquela adotada pela maioria das autoridades de aviação civil consideradas como referência mundial na certificação de produtos aeronáuticos.

4.1.2. A ICAO traz, no Volume III de seu Anexo 16, padrões para a certificação da emissão de CO<sub>2</sub> por aeronaves.

4.1.3. O TCCA, na Subparte C do CAR Subchapter 516, adota por referência os padrões da ICAO.

4.1.4. A EASA, em sua CS-CO<sub>2</sub>, adota por referência os padrões da ICAO.

4.1.5. A única autoridade de aviação civil estrangeira de referência que adota abordagem diferente é a FAA dos EUA, que o faz, não por questões técnicas, mas principalmente devido a questões relacionadas à sua competência que é decorrente de delegação específica da Agência de Proteção Ambiental – EPA daquele país. Por conta desta especificidade, a atualização dos regulamentos da FAA relacionados ao meio ambiente se torna defasada em relação às recomendações da ICAO.

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

4.2.1. Uma opção seria manter o RBAC 38 em sua emenda atual.

4.2.2. Uma alternativa é emendar o RBAC 38 em consonância com a publicação da emenda 1 ao Volume III do Anexo 16 da ICAO.

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

4.3.1. Não foi considerada a opção de adoção de regulamento de autoridade estrangeira. Essa opção foi discutida quando da publicação da emenda original do RBAC 38, quando a ANAC resolveu referenciar o Volume III do Anexo 16.

## **5. ANÁLISE DE IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES**

### **5.1 Descrição da estrutura de análise**

5.1.1. Basicamente, foram analisados qualitativamente os benefícios e os custos relacionados à manutenção do regulamento em sua atual emenda e sua atualização em conformidade com a publicação da emenda 1 ao Volume III do Anexo 16 da ICAO.

### **5.2 Identificação dos impactos positivos e negativos das opções de ação, incluindo a opção de "não ação" e sua tendência de evolução**

5.2.1. Se fosse escolhida a opção descrita no parágrafo 4.2.1, os fabricantes continuariam tendo que cumprir requisitos menos claros que os estabelecidos na nova emenda para a certificação da emissão de CO<sub>2</sub>.

5.2.2 A opção descrita no parágrafo 4.2.2 torna mais claro para os fabricantes como os padrões de emissão de CO<sub>2</sub> devem ser implementados, não havendo impacto para o meio ambiente.

5.2.3 A emenda 1 acrescentou clareza à implementação do Volume III do Anexo 16.

### **5.3. Comparação das opções de acordo com a metodologia descrita**

5.3.1. Se a atual emenda do RBAC 38 for mantida, esse regulamento permanecerá com diferenças em relação à mais recente emenda ao Volume III do Anexo 16 da ICAO, contrariando tanto a uniformização de requisitos preconizada pela ICAO quanto a harmonização dos esforços globais na busca da proteção do meio ambiente.

5.3.2. Uma alternativa é emendar o RBAC 38, em consonância com a publicação da emenda 1 ao Volume III do Anexo 16 da ICAO, tornando mais mais claro como os padrões de emissão de CO<sub>2</sub> devem ser implementados.

5.3.3. Considera-se que o maior custo relacionado à emenda seja o custo do processo administrativo para atualizar o regulamento. Não são exigidos novos ensaios ou padrões mais restritos de emissão para os fabricantes de aviões.

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

5.4.1. A alternativa mais adequada é emendar o RBAC 38, em consonância com a publicação da emenda 1 ao Volume III do Anexo 16 da ICAO.

#### 5.5. Diretrizes para a qualidade regulatória

5.5.1. Oportunamente, foi também analisada a aderência do processo às Diretrizes para Qualidade Regulatória aprovada pela Portaria nº 3.092, de 6 de setembro de 2017, publicada no Diário Oficial da União de 13 de outubro de 2017, Seção 1, página 91.

5.5.2 Para tanto, foi inicialmente avaliada a aplicabilidade do assunto em tela às dimensões e suas respectivas diretrizes conforme apresentado na tabela abaixo.

<b>Dimensão: Diretriz</b>	<b>Aplicabilidade</b>
Ambiente Regulatório: A ANAC deve desenvolver um ambiente regulatório estável e sustentável.	OK
Regulação Técnica: A ANAC deve modelar seu arcabouço técnico-regulatório com base no risco associado às operações e orientado ao desempenho esperado dos entes regulados.	OK
Regulação Econômica: A ANAC deve modelar seu arcabouço econômico-regulatório para promover a concorrência, a fim de ampliar a oferta de serviços do setor.	N/A
Regulamentação: A ANAC deve realizar a adequada intervenção regulatória quando necessária, mantendo sua estrutura normativa compreensível e atualizada.	OK
Planejamento da Fiscalização: A ANAC deve planejar suas ações de fiscalização de forma coordenada, priorizando as atividades que possuam maior exposição ao risco e que configurem maior assimetria de informação às pessoas impactadas pelas operações.	N/A
Execução da Fiscalização: A ANAC deve direcionar seus esforços para que suas ações de fiscalização induzam os entes regulados a apresentarem o desempenho adequado.	N/A

5.5.3. Para cada uma das dimensões consideradas relacionadas, foi avaliada a aderência a cada um dos objetivos específicos e estratégias estabelecidas pela ANAC.

#### 5.5.4. Ambiente Regulatório

<b>Objetivos Específicos</b>
------------------------------

Promover um ambiente regulatório que possibilite a segurança jurídica para a construção de planos de negócio dos diversos segmentos do setor de transporte aéreo brasileiro.	OK	O RBAC 38 já adotava por referência o Volume III do Anexo 16 da ICAO
Estabelecer um modelo regulatório que permita a sustentabilidade das bases econômicas, sociais e ambientais do setor.	OK	A adoção por referência do padrão da ICAO está harmonizada com autoridades europeias e canadense.
<b>Estratégias</b>		
Manter o Planejamento Estratégico atualizado e condizente com a maturidade institucional da Agência.	N/A	Assunto desenvolvido não tem relação ou qualquer impacto no Planejamento Estratégico da agência.
Desenvolver mecanismos de planejamento em todos os tipos de atividade regulatória que estimulem o adequado e consciente comportamento dos entes regulados do setor, a fim de promover a segurança das operações e a qualidade do serviço prestado à sociedade.	N/A	O modelo regulatório de padronização das normas de certificação brasileiras relacionadas ao meio ambiente com a ICAO proporciona previsibilidade das ações da ANAC e estimula adequação dos regulados às alterações promovidas.
Adotar mecanismos mais eficientes de participação social e de divulgação das ações planejadas em todos os tipos de atividade regulatória, de modo a zelar pelo interesse público e a criar um ambiente regulatório previsível, capaz de proporcionar maior segurança às decisões regulatórias da Agência e às ações do mercado.	OK	Será realizada consulta pública. Os fabricantes de aeronaves nacionais utilizam o regulamento e estão cientes de sua atualização.
Estabelecer instrumentos de ação regulatória que sejam coerentes com o grau de intervenção necessária, que não gerem empecilhos à evolução tecnológica do setor e que, respeitados os limites aceitáveis de risco, considerem as peculiaridades dos	OK	A adoção desta emenda não gera empecilhos à evolução tecnológica do setor.

diversos entes regulados e minimizem as distorções concorrenciais.		
Garantir que a modelagem de intervenção nos diferentes tipos de atividade regulatória, aplicados aos diversos segmentos do setor, sejam proporcionais à exposição do risco gerado à sociedade, ao comportamento histórico do segmento e à condição econômica do ente regulado.	OK	O modelo de intervenção adotado é compatível com o histórico do setor, práticas internacionais e com os riscos associados.
Estabelecer um arcabouço regulatório, composto de regulamentações e orientações aos entes regulados, atualizado e claro, que contemple os Tratados Internacionais reconhecidos pelo Estado Brasileiro, com o propósito de garantir a integração do sistema de aviação civil brasileiro ao sistema internacional, sempre considerando a adequada e plausível aplicabilidade na conjuntura nacional.	OK	A proposta em tela restabelece a aderência do RBAC 38 ao Anexo 16 da ICAO.
Instituir um modelo de vigilância continuada, compreendendo as atividades de auditorias e inspeções remotas e presenciais, que efetivamente promovam a níveis aceitáveis a condição de segurança e que estimulem a qualidade na prestação do serviço à sociedade.	N/A	O regulamento estabelece apenas os requisitos de certificação de emissões de CO <sub>2</sub> por motores de aviões.
Aplicar devidamente medidas de natureza preventiva, sancionatória e cautelar que visem manter a segurança das operações e a qualidade do serviço prestado à sociedade.	N/A	O regulamento estabelece apenas os requisitos de certificação de emissões de CO <sub>2</sub> por motores de aviões.
Realizar o acompanhamento e orientação aos entes regulados que demonstrarem comprometimento com a solução das suas deficiências.	N/A	O regulamento estabelece apenas os requisitos de certificação de emissões de CO <sub>2</sub> por motores de aviões.

#### 5.5.5. Regulação Técnica

<b>Objetivos Específicos</b>
------------------------------

<p>Proteger a sociedade dos efeitos adversos de circunstâncias cujos riscos ela não dispõe de meios para avaliar.</p>	<p>OK</p>	<p>O processo de certificação de emissões de CO<sub>2</sub> por aviões garante a mitigação de riscos ambientais associados à emissão CO<sub>2</sub> por aviões, os quais não podem ser avaliados pela sociedade.</p>
<p>Promover o serviço adequado à sociedade, por meio de ações regulatórias que estimulem o constante aprimoramento técnico dos entes regulados.</p>	<p>OK</p>	<p>A nova emenda torna mais claro como os padrões de emissão de CO<sub>2</sub> devem ser implementados pelos fabricantes de aviões.</p>
<p><b>Estratégias</b></p>		
<p>Estabelecer requisitos com padrão de desempenho esperado, devendo ser possível a sua mensuração e comprovação por parte do ente regulado e pela fiscalização da Agência.</p>	<p>OK</p>	<p>Os requisitos propostos estão alinhados com padrões internacionais os quais possuem meios de cumprimento estabelecidos para permitir sua comprovação.</p>
<p>Ao estabelecer os requisitos técnicos, promover meios de incentivo à inovação e evitar que constituam obstáculo ao desenvolvimento do setor ou que causem entraves à concorrência.</p>	<p>OK</p>	<p>Os novos requisitos ambientais não serão obstáculo ao desenvolvimento de inovação nem à concorrência, pois estão alinhados com os padrões mais modernos utilizados por autoridades estrangeiras.</p>
<p>Estabelecer meios de avaliação dos riscos operacionais, com a utilização dos dados e informações disponíveis, para a modelagem da regulação técnica de maneira proporcional ao risco identificado e para o monitoramento do desempenho dos entes regulados.</p>	<p>N/A</p>	<p>O modelo de intervenção adotado é compatível com o histórico do setor, práticas internacionais e com os riscos associados.</p>
<p>Desenvolver mecanismos para o reconhecimento dos processos de certificação realizados por autoridades reguladoras estrangeiras, a fim de evitar exigências redundantes aos entes regulados.</p>	<p>OK</p>	<p>A padronização da aderência ao Anexo da ICAO que trata do meio ambiente facilita o reconhecimento mútuo em processos de certificação.</p>

Harmonizar os requisitos exigidos no Brasil aos especificados nos Anexos da Convenção de Aviação Civil Internacional, adotando ou adaptando normas e práticas internacionais à realidade do sistema brasileiro e, quando necessário, propondo modificações e atualizações aos padrões internacionais.	OK	A proposta prevê a adoção da emenda mais recente do anexo da ICAO.
Promover um ambiente colaborativo com os entes regulados que possibilite o aprimoramento contínuo do sistema de aviação, incentive condutas conscientes de observância aos requisitos e desenvolva a cultura de segurança.	OK	A proposta em tela restabelece a aderência do RBAC 38 ao Anexo 16 da ICAO, sendo que o conteúdo deste é de notório saber dos interessados, ou seja, fabricantes de aeronaves.

#### 5.5.6. Regulamentação

<b>Objetivos Específicos</b>		
Garantir que os custos associados à intervenção regulatória sejam justificáveis perante os benefícios gerados.	OK	Considera-se que o maior custo esteja relacionado ao processo de atualização do regulamento, sendo justificável em virtude da harmonização obtida com os padrões internacionais.
Promover a contínua melhoria da ação regulatória da Agência, por meio da avaliação da efetividade das intervenções realizadas.	OK	GCPP informará a GTNI sobre qualquer problema relacionado à adoção da emenda em tela observada eventualmente durante processos de certificação de drenagem de combustível e de emissões de motores de aeronaves.
<b>Estratégias</b>		
Aplicar técnicas de avaliação do impacto regulatório desde os estágios iniciais do processo de formulação de novas propostas de regulamentação, com o levantamento de alternativas e a análise dos benefícios previstos versus os custos decorrentes da proposta para a	OK	A avaliação considera os custos e benefícios envolvidos na atualização do regulamento.



sociedade, para os entes regulados e para o Poder Público.		
Considerar, além da própria regulamentação, outros mecanismos regulatórios que se demonstrem mais eficientes para promover o adequado e consciente comportamento dos entes regulados.	N/A	O modelo de intervenção adotado é compatível com o histórico do setor, práticas internacionais e com os riscos associados.
Estimular os agentes econômicos do setor a estruturar e apresentar dados que permitam a qualificada avaliação de impacto em todas as etapas do desenvolvimento normativo: na identificação dos problemas e das possíveis soluções, nas discussões das alternativas regulatórias que podem ser consideradas e na elaboração da proposta de regulamentação.	OK	A proposta é decorrente de emenda ao Volume III do Anexo 16 da ICAO. A consulta pública representará uma nova oportunidade para a apresentação deste tipo de dados.
Permitir que os agentes econômicos que possam ter seus direitos ou interesses afetados por proposta de regulamentação tenham acesso a informações básicas que contemplem, ao menos, os devidos esclarecimentos, motivações, referências utilizadas nos estudos, alternativas consideradas e impactos esperados, bem como meios adequados para a sua manifestação junto à ANAC.	OK	Proposta de realização de consulta pública. Destaca-se ainda que os principais fabricantes brasileiros também monitoram e participam das iniciativas da ICAO na atualização de seus anexos.
Respeitar os princípios da transparência e da ampla participação no processo normativo, a fim de garantir a manifestação das necessidades legítimas dos interessados e das partes afetadas pela regulamentação.	OK	Proposta em tela será submetida à consulta pública.
Garantir a participação das Unidades Organizacionais da Agência responsáveis pelas atividades de certificação, outorga e fiscalização no processo de elaboração de proposta de regulamentação.	OK	Assunto coordenado com a GCPP/SAR
Assegurar meios para que a regulamentação proposta seja compreensível e clara e para que as partes interessadas possam facilmente compreender seus direitos e obrigações, garantindo, inclusive, a padronização e uniformização de termos, conceitos e definições.	OK	O RBAC 38 adota por referência o Volume III do Anexo 16 da ICAO, que é acessível e compreensível para as partes interessadas.
Promover a coerência entre os regulamentos da ANAC, os normativos dos demais entes e órgãos públicos e a legislação nacional, evitando a redundância ou o conflito normativo.	OK	A proposta em tela é coerente com a regulamentação nacional.

Garantir que a regulamentação proposta possua requisitos que permitam o estabelecimento de elementos objetivos para a padronização e rastreabilidade da fiscalização exercida pela Agência.	N/A	O regulamento estabelece apenas os requisitos de certificação de emissões de CO <sub>2</sub> por motores de aviões.
Estabelecer mecanismos para monitorar continuamente a eficácia da regulamentação, definindo métricas que permitam a sua avaliação <i>ex ante</i> e <i>ex post</i> .	OK	GCPP informará a GTNI sobre qualquer problema relacionado à adoção da emenda em tela observada eventualmente durante processos de certificação de emissões de CO <sub>2</sub> por aviões.

5.5.7. Do exposto, observa-se que a proposta de emenda ao RBAC 38 é aderente às Diretrizes para Qualidade Regulatória.

5.5.8. Esta proposta restabelece o alinhamento da regulamentação nacional com o Volume III do Anexo 16 da ICAO.

5.5.9. Após aprovação desta proposta, será necessária atualização das Compliance Checklists para esse documento. Também deverão ser atualizados os status no EFOD uma vez que as atuais diferenças existentes com esse documento serão eliminadas.

5.5.10. Será necessário também atualizar as referências à emenda ao RBAC 38, na resposta da Protocol Question – PQ 5.001.

## 6. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

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

6.1.1. Para implementar a opção sugerida, será necessário emendar o RBAC 38 conforme especificado no parágrafo 5.4.1 desta AIR. Após a alteração, durante os processos de certificação de tipo, os requerentes demonstrarão cumprimento e a ANAC avaliará a aderência aos requisitos afetados por essa emenda. Dessa forma, a ANAC poderá monitorar e fiscalizar a proposta.

## 7. CONCLUSÃO

7.1. Com base na exposição técnica, entendemos que a presente proposta de emenda ao RBAC 38 atende ao interesse público e tornará mais clara para os fabricantes como demonstrar o cumprimento dos requisitos de emissões de CO<sub>2</sub> por aviões. A aprovação da proposta restabelecerá a harmonização dos requisitos da ANAC com os novos padrões da ICAO.

7.2. A emenda proposta torna mais claro como os padrões de emissão de CO<sub>2</sub> devem ser implementados pelos fabricantes de aviões. Considera-se que não haverá um custo adicional para o fabricante, pois não são exigidos novos ensaios de certificação ou padrões mais restritos para emissão de CO<sub>2</sub>. Para a ANAC haverá o custo administrativo relacionado à própria edição da emenda, que é justificável em face da harmonização com os anexos da ICAO. Portanto, considera-se tecnicamente justificável a aprovação da referida proposta, de forma a possibilitar uma atuação eficiente da ANAC.

## Anexos

Não aplicável.

## Referências

Não aplicável.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Batista Saito, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/05/2021, às 18:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Luis Fassani, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 31/05/2021, às 07:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Normas e Inovação**, em 08/07/2021, às 15:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5674350** e o código CRC **04FF3B3C**.