



## RELATÓRIO DE AIR Nº 6/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO

### 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1 Trata-se de estudo referente ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 129, intitulado “Operação de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo público no Brasil (*Operations of foreign air carriers within Brazil engaged in common carriage*)”, para avaliação de oportunidades de alinhamento aos normativos correlatos vigentes e propostos, bem como oportunidades de melhoria identificadas no próprio RBAC nº 129.

1.2 A partir de proposta de resolução que dispõe sobre regras de acesso ao mercado de serviços aéreos de natureza comercial no Brasil por empresas estrangeiras, e revisão da Portaria nº 70/DGAC, de 1999, que dispõe sobre o Código Compartilhado, elaborada pela Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), da ANAC, observou-se que seria conveniente a condução de estudo e possibilidade de revisão do RBAC nº 129 de forma a manter o alinhamento entre os normativos, que afetam os mesmos operadores, por escopos diferentes (um lado econômico, de acesso ao mercado; e outro lado operacional).

1.3 Nos estudos, foi identificada ainda uma oportunidade de alinhamento com a Resolução nº 178, que trata da AVANAC - Autorização de Voo da ANAC, que, embora tenha foco em operadores privados (transporte não remunerado, em benefício do próprio operador), também é aplicável a operações de empresas de táxi aéreo estrangeiras.

1.4 Por fim, foram observadas oportunidades de melhoria no RBAC nº 129, para melhor racionalização do processo de autorização/habilitação de operadores estrangeiros, no que tange aos procedimentos internos à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC.

### 2. INTRODUÇÃO

2.1 O estudo se originou de demanda da SAS/ANAC, que encaminhou à SPO uma proposta de resolução que dispõe sobre regras de acesso ao mercado de serviços aéreos de natureza comercial no Brasil por empresas estrangeiras, e revisão da Portaria nº 70/DGAC, de 1999, que dispõe sobre o Código Compartilhado e, conseqüentemente, na Portaria nº 649/SAS, que regulamenta a primeira.

2.2 Na condução dos estudos, foi incluído ainda alinhamento à Resolução nº 178, já vigente, e oportunidades de melhoria ao próprio RBAC nº 129, como retirada de formulários (que podem ter conteúdo estabelecido em norma de hierarquia inferior, e modelos disponibilizados na página da ANAC), esclarecimento sobre aplicabilidade do RBAC e retirada da exigência de emissão de Especificações Operativas pela ANAC para os operadores regulares estrangeiros.

2.3 De forma geral, se propõem um alinhamento às normas já vigentes ou propostas, sem grandes alterações com impacto regulatório, de forma que se realiza neste estudo uma análise simplificada.

### 3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

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

3.1.1. Algumas situações diferentes podem ser elencadas:

- a) inconsistência entre os procedimentos previstos na Resolução nº 178 para empresas de táxi aéreo estrangeiras e o RBAC nº 129. Enquanto a primeira permite a essas empresas a execução de procedimentos simplificados, idênticos aos aplicáveis a operadores privados (transporte não remunerado, em benefício do próprio operador), o RBAC estabelece a necessidade de constituição de representante legal e apresentação de formulário específico, com declaração de responsabilidade e programações de voos;
- b) formulários estabelecidos nos Apêndices A e B do RBAC nº 129 tornam o processo engessado, uma vez que seria requerida aprovação da Diretoria caso se pretendesse alterar conteúdo e formato do formulário;
- c) falta de clareza na aplicabilidade do RBAC nº 129, uma vez que formalmente se aplica a todas as operações de transporte aéreo público, mas que somente se referia ao Anexo 6 Parte I à Convenção de Internacional de Aviação Civil, que se refere somente a operações comerciais com aviões; e
- d) exigência de emissão de Especificações Operativas pela ANAC, para cada operador regular estrangeiro, acarretando em trabalho burocrático por parte da ANAC e dos operadores, uma vez que a EO emitida pela ANAC normalmente reflete as limitações da EO original, emitida pela autoridade do Estado do operador.

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

3.2.1. As situações elencadas provêm de um regulamento que foi editado há quase 10 anos, quando se adotava um postura mais burocrática e que não observou adequadamente a relação com outros normativos da ANAC sobre o assunto (como a Resolução nº 178, anterior).

3.2.2. Como consequência, tem-se um regulamento que engessa procedimentos internos e que, quando lido no contexto dos demais atos normativos da ANAC, não apresenta com clareza o que os regulados devem cumprir.

### **3.3 Identificação dos agentes afetados**

3.3.1. São afetados os operadores estrangeiros de transporte aéreo público, em operações regulares e não regulares.

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

3.4.1. Art. 8º, incisos IV, VII, X, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005

### **3.5 Descrição dos objetivos**

3.5.1. Tem-se como objetivos o alinhamento do RBAC nº 129 com demais normativos correlatos (vigentes ou com proposta de alteração) e a simplificação e racionalização do processo autorização/habilitação de operadores estrangeiros, no que tange aos procedimentos internos à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC.

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

### **4.1 Mapeamento da experiência internacional**

4.1.1. A maior parte das situações levantadas são específicas do Brasil, como relação com a Resolução nº 178 e os formulários constantes em RBAC. Especificamente com relação às Especificações Operativas (EO), observa-se que:

- a) o FAA, dos Estados Unidos, emite, conforme estabelece o 14 CFR Part 129;
- b) a EASA não emite, conforme estabelece a Regulation (EU) No 452/2014 - Third Country Operators. No entanto, a EASA emite uma autorização, e possui as prerrogativas e limitações associadas em uma especificação associada a ela. No entanto, não se refere a esse documento como EO, nos termos do Anexo 6, da ICAO.

c) o SRVSOP, no LAR 129, não prevê a emissão de EO pela autoridade nacional, mas somente o reconhecimento pela autoridade nacional do Certificado de Operador Aéreo (COA) e da EO emitidos pela autoridade estrangeira, que certificou originalmente o operador.

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

4.2.1. Não ação. Nesta opção, a ANAC não alteraria o RBAC nº 129, mantendo-se os problemas identificados.

4.2.2. Somente correção e alinhamento aos normativos correlatos (Resolução nº 178 e à resolução proposta pela SAS). Nessa alternativa, se realizariam somente as alterações essenciais para manter alinhamento aos normativos correlatos, como o tratamento das operações de táxi aéreo estrangeiras, e correções, como o esclarecimento de aplicabilidade para helicópteros.

4.2.3. Correções e alinhamento aos normativos correlatos, mais os procedimentos de desburocratização (como retirada dos formulários e retirada da exigência de emissão da EO pela ANAC).

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

4.3.1. Em razão do prazo para conclusão do processo, não foi considerada a possibilidade de retirada dos requisitos de equipamentos do RBAC nº 129. Esses requisitos já são abordados no Anexo 6 à Convenção Internacional de Aviação Civil - que os operadores já são obrigados a cumprir de acordo com as seções 129.11 e 129.12 - e, dessa forma, poderia se pensar em alinhar aos requisitos do Anexo 6 ou somente regular por referência, como é feito em 129.11 e 129.12.

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

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

5.1.1. A análise se pautou no atingimento dos objetivos o alinhamento do RBAC nº 129 com demais normativos correlatos (vigentes ou com proposta de alteração) e a simplificação e racionalização do processo autorização/habilitação de operadores estrangeiros, no que tange aos procedimentos internos à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC.

5.1.2. Observa-se que, conforme o art. 4º, incisos III e VII do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, para o "ato normativo considerado de baixo impacto" e para o "ato normativo que reduza exigências, obrigações, restrições, requerimentos ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios", poderia se dispensar a análise de impacto regulatório, exigindo-se, nesse caso, decisão fundamentada e, ainda, nota técnica que fundamente a proposta de edição ou de alteração do ato normativo. Dessa forma, a presente análise de impacto regulatória - embora apresente o problema regulatório, os objetivos que se pretende alcançar e indique as opções de ação - apresenta uma análise relativamente simplificada dessas opções de ação, entendendo ser suficiente para o embasamento da escolha da opção sugerida.

#### **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. Para a opção de "não ação", se manteriam as situações indicadas como problemas.

5.2.2. Para a opção se somente fazer correção e alinhamento aos normativos correlatos, embora a norma estivesse de acordo com os demais normativos da ANAC, seriam mantidas as situações fáticas referente ao engessamento dos processos (pelos formulários constantes no RBAC) e a necessidade de emissão de EO pela ANAC para os operadores regulares. Assim, a alteração normativa resultaria na manutenção do nível de trabalho burocrático pelos operadores e pela ANAC.

5.2.3. Finalmente, para a opção de implementar correções e alinhamento aos normativos correlatos e mais os procedimentos de desburocratização, entende-se que se teria um impacto benéfico de simplificar e racionalizar o processo de autorização/habilitação de operadores estrangeiros, no que tange aos procedimentos internos à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC.

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

5.3.1. Na comparação das alternativas, a opção 3 - correções e alinhamento aos normativos correlatos e mais os procedimentos de desburocratização, atenderia mais adequadamente os objetivos.

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

5.4.1. Considerou-se a opção 3 a mais adequada, por atender às seguintes diretrizes para qualidade regulatória da ANAC:

a) quanto ao ambiente regulatório: "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."

b) quanto à regulação técnica: "Desenvolver mecanismos para o reconhecimento dos processos de certificação realizados por autoridades reguladoras estrangeiras, a fim de evitar exigências redundantes aos entes regulados."

c) quanto à regulamentação: "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." e "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".

5.4.2. Não foi identificada diferença com os Anexos da ICAO, uma vez que se trata principalmente de alinhamento interno. No que tange à emissão de Especificações Operativas para operadores estrangeiros, o assunto não é tratado no âmbito do Anexo 6, que basicamente trata de operadores estrangeiros somente em 3.2 do Anexo 6 Parte I e 1.2 do Anexo 6 Parte III Seção II.

## **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. A principal ação para implementação é a atualização da IS nº 129-001, para que passe a apresentar o conteúdo das solicitações atualmente constantes nos Apêndices do RBAC, bem como a disponibilização de formulários na página da ANAC na internet.

6.1.2. Com relação às empresas de táxi aéreo estrangeiras, deve ser atualizada a IS nº 129-001 para se esclarecer que são consideradas operações de táxi aéreo estrangeira somente aquelas em que seja utilizado um helicóptero de qualquer tamanho ou em que seja utilizado um avião 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). O sistema do SIAVANAC deverá ser atualizado com essa informação.

6.1.3. Há ainda uma alteração de procedimentos interna, no processo de homologação de operadores estrangeiros de operações regulares, para os quais a ANAC deixaria de emitir as Especificações Operativas. Quanto a esse ponto, os operadores devem ser informados de que lhes bastaria usar as próprias EO emitidas

originalmente pelos seus Estados. Por fim, a IS nº 129-001 deve passar a prever quais seriam as alterações consideradas significativas pela ANAC, para as quais se requereria notificação prévia. Exemplos de tais alterações incluiriam: o nome do operador, fusões, limitações ou suspensões de COA impostas pelo Estado do operador e inclusão de novos modelos de aeronave.

## 7. CONCLUSÃO

7.1. Com base nesse relatório, recomenda-se à Diretoria o prosseguimento deste processo regulatório, com a adoção da opção 3 e submissão da correspondente proposta de emenda ao RBAC nº 129 à consulta pública.



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/07/2021, às 13:58, 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 **5995427** e o código CRC **3F8E61CE**.