



## VOTO

**PROCESSO: 00058.500221/2016-93**

**INTERESSADO: DIRETORIA - RICARDO FENELON JUNIOR**

**RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR**

### 1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182, de 27/09/2005, em seu art. 8º, incisos XIII e XIV combinado com o art. 11, incisos III e V, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência. Dessa forma, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar a presente proposta normativa.

1.2. Nesse sentido, o Projeto Prioritário “Remodelagem dos Serviços de Transporte Aéreo Público” foi criado com a finalidade de propor melhorias ao atual modelo conceitual referente à certificação.

1.3. Espera-se que a clareza dos conceitos e a simplificação dos processos de certificação e outorga favoreçam o desenvolvimento do setor, com redução de custos regulatórios e melhoria da segurança operacional.

1.4. Após detalhados estudos e amplos debates com o setor regulado, a equipe de Projeto propôs a mudança do paradigma de certificação de empresas aéreas, tornando-o menos prescritivo e mais flexível à criação de novos modelos de negócio. Os princípios que nortearam a elaboração da proposta foram:

- a) a ênfase na harmonização dos conceitos básicos do processo de certificação entre os diversos regulamentos da Agência;
- b) a dissociação entre características operacionais e comerciais;
- c) a busca por gatilhos de requisitos que sejam coerentes com as características de cada operação;
- d) a busca por simplificação e clareza do processo de certificação; e
- e) a busca por uma base de certificação que viabilize modelos inovadores de negócios, sem prejuízo à segurança operacional.

1.5. Cabe ressaltar, que o paradigma proposto se distancia parcialmente do modelo adotado atualmente, o qual se alinha à autoridade de aviação civil dos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration* – FAA), e se aproxima do desenho de certificação concebido pelo Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional – SRVSOP, iniciativa dos países sul-americanos coordenada pelo escritório regional da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI.

1.6. A acentuada mudança conceitual se materializa de forma mais marcante na extinção das “espécies de operação” previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 119 – por demanda, complementar, suplementar, doméstica e de bandeira – e das “linhas aéreas sistemáticas” previstas na Instrução de Aviação Civil – IAC 202-1001, bem como do fim da classificação das empresas aéreas entre “operadores 135” e “operadores 121”.

1.7. Em substituição a essas modalidades, é corroborada a possibilidade de estabelecimento de uma base única de certificação para empresas aéreas. Será viabilizada às empresas certificadas sob o novo RBAC 119 ampla flexibilidade de frota, podendo operar sob o mesmo Certificado de Operador Aéreo (COA) aeronaves certificadas segundo o RBAC 25 – operadas conforme o RBAC 121 – e aeronaves certificadas segundo os RBAC 23, 27 e 29 – operadas conforme o RBAC 135.

1.8. Na base única de certificação, o modelo prevê a adoção escalonada de requisitos técnicos, associada às características da operação de cada requerente. Assim, o objetivo é que as seguintes características, entre outras, possam ser utilizadas como gatilhos para o estabelecimento de requisitos no processo de certificação dos operadores de transporte aéreo público:

- a) o pré-agendamento dos voos ou sua realização sob demanda;
- b) a operação ser nacional ou internacional;
- c) o uso de aeronaves de determinado porte; ou
- d) o atingimento de determinado volume de operações.

1.9. Vale destacar que as minutas de regulamentos apresentadas pela Equipe de Projeto não abordam os requisitos técnicos e, portanto, não são suficientes para a mudança de modelo de certificação. Ao contrário, apenas estabelecem uma nova base conceitual e de paradigma para tal mudança, de forma que a aprovação final dessas emendas trará como desdobramento a necessidade de revisão de normas das Superintendências de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, de Padrões Operacionais – SPO, de Aeronavegabilidade – SAR, de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS e de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA. Tais impactos foram identificados pela Equipe de Projeto e estão detalhados nos autos (SEI 1616619 e 1616635).

1.10. A equipe identificou, ainda, os impactos sobre os operadores já certificados, sendo que determinados grupos de operadores podem ter, em um primeiro momento, o ônus de se adequar a requisitos mais rígidos do que aqueles a que atualmente estão submetidos (SEI 1616619 e 1616635). Todavia, espera-se que a maior clareza e a simplificação de processos obtidas, ao final da implementação do novo modelo, compensem tal ônus, resultando ainda em um incremento da segurança operacional e o estabelecimento de maior coerência técnica.

1.11. Além da mudança de paradigma, a proposta traz o mérito da harmonização e da consolidação de entendimentos, tais como:

- a) de que formas de contratação de serviços como o fretamento e a venda individual de assentos são, a princípio, independentes dos requisitos operacionais e podem ser adotadas livremente por qualquer empresa;
- b) de que toda empresa aérea, respeitando sua característica de certificação regular (agendado) ou não regular (não agendado), pode realizar a venda de assentos individuais; e
- c) de que empresas aéreas brasileiras podem operar aeronaves registradas em outros países sob determinadas condições.

1.12. Por fim, cabe destacar que, devido aos impactos da proposta sobre o setor e sobre a própria ANAC, para a revisão das normas da Agência impactadas direta e indiretamente, bem como a gradual adequação das empresas aéreas já certificadas, propõe-se um período de 3 (três) anos de transição.

## 2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de audiência pública por 45 dias das emendas aos RBACs 01, 119, 121 e 135 e da revogação da IAC 202-1001, nos termos propostos pela equipe do Projeto Prioritário.

2.2. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 12/06/2018, às 16:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1810670** e o código CRC **33BAB02B**.

SEI nº 1810670