

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	<a href="#">00058.011302/2019-66</a>	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTNO/GNOS/SPO
<b>Assunto do normativo:</b>	Quantidade de combustível requerida para operadores sob o RBAC nº 121		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

### 1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

Considerando como ponto de partida a proposta da ANAC\* de harmonização dos requisitos de combustível do RBAC nº 121 aos do Anexo 6 Parte I, com exceção somente do item 4.3.6.6, expõe-se a questão de se a ANAC deveria também adotar, em seu regulamento, a possibilidade de aprovação de variações aos requisitos prescritivos, já prevista no Anexo 6 Parte I.

A questão envolve diversos fatores, como a capacidade da ANAC e dos operadores de avaliar o nível de segurança operacional obtido com o cumprimento dos requisitos prescritivos e com as variações que serão eventualmente propostas.

\*Essa citada proposta faz parte de outra audiência pública, de nº 12/2019, aprovada em conjunto com esta. Enquanto a audiência pública 13/2019 trata da harmonização dos requisitos de combustível do RBAC nº 121 aos do Anexo 6 Parte I e inclui a redução do combustível de contingência, de 10% do tempo de voo entre origem e destino para 5% da quantidade de combustível requerida para voar da origem ao destino, esta audiência trata especificamente da variação aos requisitos prescritivos, com a harmonização ao item 4.3.6.6 do Anexo 6 Parte I.

### 2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

1) Não inclusão de regra equivalente ao item 4.3.6.6 do Anexo 6 Parte I. Caso o item 4.3.6.6 não seja adotado, todos os operadores devem cumprir os requisitos prescritivos de combustível. Observa-se que o redespacho continua sendo permitido, pois não representa uma variação, nos termos de 4.3.6.6 do Anexo 6 Parte I. Esta alternativa se preocupa com o fato de que tanto operadores quanto os servidores da ANAC demandariam maior experiência e conhecimento de como conduzir os processos que permitiriam a aprovação de variações aos requisitos prescritivos.

2) Harmonização ao item 4.3.6.6 do Anexo 6 Parte I. Nesta alternativa, o RBAC passaria a prever, como faz o Anexo 6 Parte I, a possibilidade de a ANAC aprovar variações aos requisitos prescritivos, solicitados e justificados por cada operador, com base em análises de risco específicas. Uma vez que está sendo proposto, simultaneamente a esta audiência pública, a alteração dos demais requisitos de combustível do RBAC nº 121, essa permissão de variação, se adotada imediatamente, dificultaria a análise sobre os efeitos específicos de cada alteração na regra.

4) Proposta intermediária entre a 1 e a 2, prevendo a entrada em vigor da harmonização ao item 4.3.6.6 do Anexo 6 Parte I, no prazo de 1 ano da aprovação da emenda ao RBAC nº 121. Esta foi a alternativa escolhida, por ela representar a harmonização integral aos requisitos de combustível do Anexo 6 Parte I, ao final do prazo de 1 ano, ao mesmo tempo em que também atende à preocupação com a necessidade de experiência dos operadores e da ANAC

com as novas regras de combustível (inclusive para a geração de dados que venham a ser usados como base comparativa para se permitir a flexibilização).

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

O ato proposto completará a harmonização dos requisitos de combustível do RBAC nº 121 aos do Anexo 6 Parte I. O prazo de 1 ano para entrada em vigor permitirá aos operadores adquirirem experiência com as demais alterações nos requisitos de combustível do RBAC nº 121, bem como levantarem dados que fundamentem suas análises de risco específicas.  
Ainda, o prazo de 1 ano para entrada em vigor permitira a publicação pela ANAC de Instrução Suplementar baseada no Doc 9976, publicado pela ICAO.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Publicação de Instrução Suplementar. Análise dos manuais dos operadores. Alteração dos checklists de fiscalização.	180 dias	Ações de fiscalização.
Regulados	[Para os operadores que buscarem variações aos requisitos prescritivos] Realização de análises de risco. Adequação dos manuais e dos programas de cálculo de combustível. Treinamento dos pilotos e DOVs.	180 dias	
Outros Órgãos			

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Art. 8º, incisos IV, VII, X, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2015.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

A regra afeta apenas a GCTA/SPO, que foi contatada e se posicionou favorável à alteração.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

( )	ANVISA	( )	COMAER	( )	Polícia Federal	( )	Receita Federal
( )	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não.

### 8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Todos os países possuem requisitos de combustível para suas operações. Foram consultados os regulamentos dos Estados Unidos, Europa (EASA) e SRVSOP (adotado como regulamento nacional por alguns países da América Latina), Canadá e Austrália, além do Anexo 6 Parte I, publicado pela ICAO.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

### 9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	O RBAC nº 121 já tratava do assunto. Também possuem requisitos semelhantes outros regulamentos operacionais, como o RBAC nº 135 e o RBHA 91.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

### 10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Os custos decorrem da necessidade da realização das análises de risco e, como custo de transição caso uma variação venha a ser aprovada, alteração dos manuais e sistemas de cálculo de combustível. Potencialmente, haverá uma maior complexidade no cálculo do combustível requerido. No entanto, deve-se observar que não se estabelece obrigação ao operador utilizar uma variação, sendo que é decisão do operador escolher ou não solicitar determinada variação, após considerar os custos e os benefícios envolvidos.

Para a ANAC, haverá custo de análise das solicitações. Esse custo poderá ser reduzido com a publicação de Instrução Suplementar orientando a condução do processo de aprovação de variação aos requisitos prescritivos.

Em termos de segurança operacional, idealmente não haverá custo, pois uma condição para a aprovação é que seja alcançado o mesmo nível de segurança operacional..

### 11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Os benefícios do ato decorrem da possibilidade de diminuição da quantidade de combustível a bordo, mediante manutenção do nível de segurança operacional, e incluem:

- redução do consumo de combustível a cada voo, por a aeronave estar menos pesada;
- aumento da carga paga disponível (o que pode ser intercambiável com o benefício anterior); e
- diminuição da emissão de CO<sub>2</sub> e gases do efeito estufa.

Além disso, há a harmonização dos requisitos de combustível do RBAC nº 121 com os do Anexo 6 Parte I.

### 12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Redução da quantidade de combustível de contingência a bordo para aviões a reação, que implica em: a) redução do consumo de combustível a cada voo, por a aeronave estar menos pesada; e b) aumento da carga paga disponível (o que pode ser	Não há. A proposta acrescenta uma alternativa aos operadores que, caso seja considerada desvantajosa, basta a eles não utilizá-la.

	intercambiável com o benefício anterior).	
Empresas de transporte aéreo não regular	[Aplicável apenas para operadores suplementares] Redução da quantidade de combustível de contingência a bordo para aviões a reação, que implica em: a) redução do consumo de combustível a cada voo, por a aeronave estar menos pesada; e b) aumento da carga paga disponível (o que pode ser intercambiável com o benefício anterior).	[Aplicável apenas para operadores suplementares] Não há. A proposta acrescenta uma alternativa aos operadores que, caso seja considerada desvantajosa, basta a eles não utilizá-la.
Empresas de serviços aéreos especializados		
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo		
Operadores de Aeródromos		
Fabricantes de Aeronaves		
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves		
Empresas de manutenção aeronáutica		
Mecânicos		
Escolas e Centros de Treinamento		
Tripulantes		
Passageiros		
Comunidades		
Meio ambiente	Redução do consumo de combustível e consequente emissão de CO2 e gases do efeito estufa	
Outros (identificar)		

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Ações de fiscalização da ANAC devem gerar dados sobre o cumprimento dos requisitos de combustível alterados. Ocorrências com combustível que requeiram declaração de emergência pelo piloto são registradas pelo CENIPA como incidentes graves.  
Formas específicas de monitoramento podem ser estabelecidas em Instrução Suplementar, como forma de fundamentar solicitações de flexibilização, conforme o parágrafo 121.645(e) proposto.