



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.046296/2018-87	Unidade Responsável (Sigla):	GTNO/GNOS/SPO
Assunto do normativo:	Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 91 (RBAC 91), intitulado “REQUISITOS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS”, em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 (RBHA 91), e de emenda aos RBAC nº 119 e 142, no que se refere à propriedade compartilhada de aeronaves.		
Tipo de ato normativo:	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

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

O processo de edição do RBAC nº 91 é conduzido pelo processo nº 60800.014964/2010-21, que contemplava a discussão sobre requisitos para propriedade compartilhada de aeronaves e que foi submetida à audiência pública nº 17/2015.

No entanto, devido à complexidade do tema, o Diretor relator do processo determinou, por meio do Memorando nº 38/2018/RF/DIR (2230418) a discussão sobre a propriedade compartilhada em um processo separado. Desse modo o processo nº 60800.014964/2010-21 passa a tratar da edição do RBAC nº 91 sem tratar da propriedade compartilhada de aeronaves, enquanto que o presente processo trata especificamente deste tema, que será proposto em forma de emenda à outra proposta principal, caso se opte por regulamentar o tema.

A Portaria nº 3.962, de 20 de dezembro de 2018, foi editada, instituindo um grupo de trabalho composto por representantes da SPO, SAR, SFI e DIR/RF para estudar o tema.

Considerando que já existe no Brasil empresas realizando administração de propriedade compartilhada de aeronaves, o primeiro questionamento do GT foi qual o problema que se queria resolver.

Nesse sentido o GT concordou que há aspectos de assimetria de informação relacionado ao modelo de negócio da propriedade compartilhada, que impede usuários de exercerem controle operacional pleno e de se responsabilizarem pelas operações. Não é uma assimetria no grau de um passageiro de táxi aéreo ou de uma empresa sob o RBAC nº 121, mas em um grau tal que impede os cotistas de exercerem pleno controle operacional dos seus voos. Este argumento concorda com a FAA ⁽¹⁾:

Fractional ownership programs have some of the elements of traditional management services companies, but because of the size and complexity of today's fractional ownership programs, the part 91 rules are not adequate. The part 121 and part 135 rules are not appropriate either because those rules are directed at air carriers and other entities that hold themselves out to provide transportation to the general public.

Além disso, falta de clareza sobre quais modelos de negócio que envolvem a propriedade compartilhada de aeronave são permitidos ou proibidos pelas regras atuais.

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.

Opção 1: não regulamentar especificamente o tema e continuar permitindo que as operações de propriedade compartilhada de aeronaves continuem ocorrendo sob as regras gerais do RBAC nº 91 sem a Subparte K.

Opção 2: remeter os administradores de propriedade compartilhada de aeronaves a uma certificação como empresa de transporte aéreo sob o RBAC nº 119, ainda que não pretenda a execução de serviços de transporte aéreo público.

Opção 3: editar a Subparte K no RBAC nº 91 com inspiração na *Subpart K do Part 91* da FAA americana, com adaptações de texto adequados à realidade brasileira.

A vantagem da opção 1 é que a intervenção regulatória da ANAC não aumentaria. Foram identificadas poucas empresas no ramo e elas parecem atender padrões adequados de *safety*. Mas não há garantias de que esse cenário se manterá, especialmente se a modalidade de compartilhamento de aeronaves experimentar uma expansão, com forte concorrência, que pode fazer com que sejam deteriorados os padrões de *safety*. Cabe mencionar o caso dos EUA, cuja modalidade começou pequena, em 1986, mas no início do ano 2000 haviam 465 aeronaves com 3446 cotistas, e no final de 2001 haviam cerca de 650 aeronaves com mais de 5000 cotistas⁽²⁾. Reativamente, os EUA incluíram, em 2003, a *Subpart K* no *Part 91*. Na audiência pública nº 17/2015 as empresas atuantes não manifestaram preocupação geral com as regras propostas, exceto em alguns pontos, que estão mencionados no Relatório (3147399), tais como as regras para fatoração de pistas. A percepção do GT é que hoje as empresas que atuam no ramo cumprem padrões até superiores às regras propostas na Subparte K e que elas não teriam dificuldades em se adequar. A existência das regras, contudo, impediria a entrada de novos atores com padrões de *safety* muito inferiores, por custo.

Opinando então no sentido de que deveria haver uma regulamentação do tema a fim de garantir padrões mínimos de *safety*, o GT cogitou em utilizar as próprias regulamentações já existentes (o RBAC nº 135 ou 121, a depender do porte da aeronave). Mas para averiguar a conveniência dessa opção era preciso levantar as diferenças efetivas entre os requisitos da Subparte K e os requisitos do RBAC nº 135 (que é o regulamento que comportaria a quase totalidade das aeronaves em propriedade compartilhada, considerando o porte). Se os requisitos fossem praticamente os mesmos ou com diferença não significativa, essa opção seria viável. Se a diferença de requisitos fosse significativa, então talvez conviesse editar a Subparte K nos moldes do *Part 91* da FAA americana.

O item 5.4 da Nota Técnica nº 22/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (2701737) analisou e comparou o RBAC nº 135 e a proposta de Subparte K ao RBAC nº 91 e concluiu que as diferenças eram significativas, de modo que seria justificável a edição da referida Subparte K, de modo a manter um padrão de controle intermediário entre o RBAC nº 91 "puro" e a certificação sob o RBAC nº 119 para operar sob o RBAC nº 135.

Desse modo, a opção 3 foi a escolhida.

Esta opção impactará a Superintendência de Padrões Operacionais e a Superintendência de Aeronavegabilidade, com procedimentos similares à certificação de empresas. Os operadores que hoje operam sob a modalidade de propriedade compartilhada também deverão se adequar às regras em até 2 anos.

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

A criação da Subparte K estabelecerá padrões adequados de *safety* a serem cumpridos pelos administradores de programa de propriedade compartilhada.

Cabe ressaltar que a Subparte K apenas se aplicará ao administrador de programa quando este se responsabilizar tecnicamente pelo voo, fornecendo inclusive a tripulação para os cotistas.

Operações privadas sob o RBAC nº 91 "puro" com aeronaves incluídas em um programa de propriedade compartilhada não estarão absolutamente proibidas pela regra. Contudo, quando o cotista prover o seu próprio piloto habilitado, que não tenha, por exemplo, passado pelo programa de treinamento do administrador de programa (previsto na Subparte K), presume-se que este cotista então detenha controle operacional do voo, não cabendo, portanto, responsabilização do administrador de programa pelo voo em si. No entanto, este deverá se responsabilizar pelas manutenções que tenha feito na aeronave.

Neste caso, o administrador de programa deverá ter meios de evidenciar a uma fiscalização ou a autoridades competentes os períodos em que não deteve o controle operacional dos voos, a fim de que não seja enquadrado em descumprimento à nova Subparte K.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Edição de Resolução de edição de emenda ao futuro RBAC nº 91 e de emenda aos RBAC nº 119 e 142.	Até 2 anos para início da exigibilidade (vide proposta de Resolução).	Fiscalização (CEF).
Regulados	Deverão se adequar às novas regras.	Até 2 anos para início da exigibilidade (vide proposta de Resolução).	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

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

- Art. 8º, incisos IV, X, XVI, XVII, e Art. 11, inciso V da Lei no 11.182/2005.
- Art. 34, inciso II, da Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016.
- Art. 35, inciso I, da Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016.

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

A proposta afeta a Superintendência de Padrões Operacionais, a Superintendência de Aeronavegabilidade e a Superintendência de Ação Fiscal.

A SAR se manifestou diversas vezes nos autos do processo nº 60800.014964/2010-21 por meio dos seguintes documentos: Memorando nº 51/2012/GTPN/SAR (fls. 1155/1162), Memorando nº 24(SEI)/2016/GTPN/SAR (0276486), Nota Técnica nº 57/2018/GTPN/SAR (2024970), dentre outros documentos de menor relevância não citados.

Por fim, no âmbito do presente processo houve a criação do grupo de trabalho por meio da Portaria nº 3.962, de 20 de dezembro de 2018, onde servidores de todas as superintendências afetadas puderam participar das discussões.

Por parte da SAR, foram emitidas a Nota Técnica nº 5/2019/GCVC/GGAC/SAR (2624846), a Nota Técnica nº 6/2019/GCVC/GGAC/SAR (2631660), a Nota Técnica nº 26/2019/GCVC/GGAC/SAR (3069680) e a Nota Técnica nº 1/2019/GTRAB/SAR (2624948).

Por parte da SFI foi emitida a Nota Técnica nº 1/2019/GEOP/SFI (2629659).

O representante da assessoria DIR/RF emitiu a Nota Técnica nº 1/2019/RF/DIR (2621900).

Por parte da SPO foi emitida a Nota Técnica nº 4/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (2607348).

Todos os representantes do GT, de todas as superintendências afetadas, assinaram a Ata de Reunião GTNO/GNOS (2607347) e a Nota Técnica nº 22/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (2701737).

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

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

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

Não são afetados.

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	- Os EUA possuem o <i>14 CFR Part 91</i> , no qual é baseada principalmente a nova proposta.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Não há regras especificamente para a propriedade compartilhada de aeronaves, no entanto, essas operações hoje precisam cumprir o regramento existente para a aviação geral.
<input checked="" type="checkbox"/> NÃO	-	

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

Haverá custo financeiro, não estimado, no cumprimento dos requisitos da subparte K, e uma necessidade de gestão.

Para a ANAC haverá um novo processo semelhante em alguns aspectos a um processo de certificação de empresa de transporte aéreo público.

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

O benefício do ato como um todo é que haverá a garantia do estabelecimento de um nível mínimo de *safety* para as operações de propriedade compartilhada de aeronaves.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular		

	Não há.	Não há.
Empresas de transporte aéreo não regular	Não há.	É possível que uma parte da clientela de táxi-aéreo migre para a modalidade de propriedade compartilhada de aeronaves.
Empresas de serviços aéreos especializados	Não há.	Não há.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não há.	Não há.
Operadores de Aeródromos	Não há.	Não há.
Fabricantes de Aeronaves	Não há.	Não há.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	N/A	N/A
Proprietários de aeronaves	Aumento do nível de segurança operacional em operações controladas tecnicamente pelos administradores de programa.	As regras podem aumentar o nível de comprometimento financeiro na adesão à modalidade de propriedade compartilhada.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não há.	Não há.
Mecânicos	Não há.	Não há.
Escolas e Centros de Treinamento	Não há.	Não há.
Tripulantes	Não há.	Não há.
Passageiros	Não há.	Não há.
Comunidades	Não há.	Não há.
Meio ambiente	N/A	N/A
Outros (identificar)	N/A	N/A

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

O monitoramento se dará como atualmente ocorre sob o RBHA 91 e no RBAC nº 135, ou seja, por meio de fiscalização.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE

REFERÊNCIAS

(1) Fonte: *Federal Register /Vol. 68, No. 180/Wednesday, September 17, 2003/Rules and Regulations, p. 54521.* (3147309)

(2) Fonte: *Federal Register /Vol. 68, No. 180/Wednesday, September 17, 2003/Rules and Regulations, p. 54520.* (3147309)



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Gasparini Moreira, Gerente Técnico**, em 04/07/2019, às 17:14, 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 **Davi Loureiro Mangueira, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 04/07/2019, às 17:25, 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 **Luciana Ferreira da Silva, Gerente Técnica**, em 05/07/2019, às 13:54, 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 **Marcelo de Souza Carneiro Lima, Gerente**, em 05/07/2019, às 14:59, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3146869** e o código CRC **66EF05BE**.
