



## RELATÓRIO

**PROCESSO: 00058.500221/2016-93**

**INTERESSADO: DIRETORIA - RICARDO FENELON JUNIOR**

**RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR**

### 1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de audiência pública para emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil – RBACs 01, 119, 121 e 135 e para a revogação da Instrução de Aviação Civil – IAC 202-1001, no âmbito do Projeto Prioritário “Remodelagem dos Serviços de Transporte Aéreo Público”.

1.2. A iniciativa foi proposta por esta Diretoria e inserida na carteira de Projetos Prioritários da Agência em 06/09/2016 (SEI 0007675), tendo como objetivo inicial a atualização do RBAC 119, com vistas a estabelecer requisitos mais adequados para a certificação dos serviços de transporte aéreo público no atual contexto do mercado brasileiro de aviação civil (SEI 0002093).

1.3. A Equipe de Projeto apresentou, em 20/10/2016, um diagnóstico do modelo vigente e identificou a necessidade de (SEI 0114975):

a) harmonizar os regulamentos da Agência quanto ao uso e ao entendimento de termos frequentemente utilizados, como “transporte regular”, “transporte não regular”, “táxi-aéreo”, “frequências”, “fretamento” e “wet leasing”;

b) ajustar as características das modalidades de prestação de serviços e seus requisitos técnicos, como o que ocorre entre as espécies de operações complementar, doméstica e as linhas aéreas sistemáticas – LAS;

c) preencher lacuna regulatória na especificação de aeronaves admitidas em cada espécie de operação, pois não há previsão do uso de certas aeronaves, como Bandeirante, Phenom 100 e Phenom 300, em operações regulares permanentes; e

d) permitir a criação de novos modelos de negócios que atualmente não se enquadram às características das espécies previstas, tendo em vista a evolução do mercado nacional e internacional.

1.4. A partir do diagnóstico inicial dos problemas, a equipe colheu subsídios junto ao setor regulado, em reunião participativa realizada em 06/07/2017 (SEI 1118976), bem como realizou consulta à Procuraria Federal junto à ANAC (SEI 1518195), com o objetivo de dirimir dúvidas jurídicas.

1.5. Após o período de estudos e consolidação das informações coletadas, a Equipe do Projeto apresentou, em 17/08/2017, relatório com as conclusões e as propostas de diretrizes para o novo modelo regulatório (SEI 1147774).

1.6. A proposta de modelo foi, então, discutida com servidores da ANAC, durante ciclo de apresentações realizado em dezembro de 2017, e com o setor regulado, em nova reunião participativa em 21/02/2018 (SEI 1808986).

1.7. Nas referidas ocasiões, foram discutidas as alterações sugeridas e os impactos identificados. Adicionalmente, entre 20/12/2017 e 26/01/2018, minutas das emendas aos RBACs 01 e 119 foram submetidas a consulta interna, tendo sido recebidas 61 contribuições (SEI 1681712).

1.8. Na fase final do período de instrução e elaboração da proposta, foi realizada uma segunda consulta à Procuradoria para o esclarecimento de dúvidas remanescentes (SEI 1613384).

1.9. A Equipe de Projeto apresentou, então, a consolidação da proposta normativa, por meio da Nota Técnica nº 4 (SEI 1681651) e do Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo (SEI 1681656). Em suma, são propostas as seguintes inovações:

- a) a extinção das “espécies de operação” atualmente previstas no RBAC 119, entre elas: por demanda, complementar, suplementar, doméstica e de bandeira;
- b) a extinção das operações definidas como LAS, com a revogação da IAC 202-1001;
- c) o fim da classificação das empresas aéreas como “operadores 135” e “operadores 121”, em que são emitidos Certificados de Operador Aéreo atrelados aos regulamentos RBACs 135 e 121;
- d) a criação de uma base única de certificação, com a emissão de Certificado de Operador Aéreo segundo o RBAC 119, de forma que uma empresa aérea poderá ter, sob um único certificado, parte de sua frota operando segundo o RBAC 135 e outra parte segundo o RBAC 121;
- e) a previsão para a adoção escalonada de requisitos em função das características das operações de cada requerente, tendo como critério principal o porte da aeronave;
- f) a consolidação do conceito de “operação regular” como uma operação agendada e “operação não regular” como uma operação não agendada, sem estar embutida, nesses conceitos, a ideia de regularidade ou frequência;
- g) a uniformidade de entendimento de termos empregados no processo de certificação, como “operação regular”, “configuração máxima de passageiros”, “táxi-aéreo”, “fretamento” e “*wet leasing*”;
- h) a previsão para a adoção de novos gatilhos para o estabelecimento de requisitos nos mais diversos processos de certificação das atividades que compõem o serviços de transporte aéreo público, condizentes com a natureza e com as características das operações;
- i) a consolidação do entendimento de que qualquer empresa certificada poderá ofertar e vender assentos individuais, tanto em operações regulares quanto em operações não regulares;
- j) a previsão para que qualquer empresa aérea possa realizar operações internacionais, desde que observados requisitos técnicos;
- k) a previsão para que qualquer aeronave certificada possa ser utilizada para a prestação de serviços de transporte aéreo, respeitando os requisitos do processo de certificação, bem como os parâmetros técnicos de operações e de aeronavegabilidade previstos no RBAC 135 ou no RBAC 121; e
- l) a migração da seção de definições do RBAC 119 para o RBAC 01.

1.10. Deste modo, foram anexadas aos autos as fundamentações e as minutas das alterações normativas, com a proposta de instauração de audiência pública documental pelo prazo de 45 dias (SEI 1681688, 1830419, 1681700, 1681706, 1681783, 1681789, 1681797, 1681819, 1794541, 1681662, 1830417, 1681676, 1681683 e 1681754).

1.11. Para o atual momento do Projeto e para as alterações propostas, não foi identificada a necessidade de serem apresentados os Compêndios de Elementos de Fiscalização, conforme requeridos

pela Instrução Normativa nº 81/2014, pois as modificações foram referentes ao paradigma atual e aos conceitos utilizados, e não a requisitos técnicos em si.

1.12. Por fim, importante destacar a identificação dos impactos para o setor, conforme apresentados nos relatórios técnicos de Operações e de Aeronavegabilidade (SEI 1616619 e 1616635).

1.13. É o relatório.

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 **1810647** e o código CRC **EE606FAF**.

SEI nº 1810647