VOTO

PROCESSO: 00058.046296/2018-87

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu artigo 8º, inciso X, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar, entre outros temas, os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos.

1.2. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar a alteração normativa proposta.

2. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. As emendas aos RBACs nº 01, 91, 119, 135 e 142 resultam de esforço de grupo de trabalho multidisciplinar constituído para aprofundar os estudos referentes à propriedade compartilhada de aeronaves. A regulamentação proposta estabelece requisitos adicionais para serviços privados que se enquadrem em seus critérios de aplicabilidade.

2.2. As áreas técnicas apontam a existência de assimetria de informação nas operações com aeronaves de programa de propriedade compartilhada, já que o cotista não exerce o efetivo controle operacional da aeronave. Essa falha, no entanto, é observada em menor grau do que a experimentada por passageiros que utilizam serviços de operadores certificados segundo o RBAC nº 119. Dessa forma, a proposta da subparte K é mais flexível do que o estabelecido no RBAC nº 135 e no RBAC nº 119 em seu conjunto, não se justificando, portanto, a imposição de certificação sob o RBAC nº 119 para aqueles operadores que desejem unicamente compartilhar aeronaves sob um programa de propriedade compartilhada.

2.3. Conforme explicitado no voto do Diretor Ricardo Fenelon Junior, quando da instauração de consulta pública (SEI 3255440), as regras atuais do RBAC 91 não apresentam impedimento a este modelo de negócio. Atualmente, diversos operadores exploram esse mercado sem nenhum tipo de padronização pela falta de normativo referencial.

2.4. Nesse contexto, a Agência busca conferir maior segurança jurídica aos operadores, com a criação da figura do administrador do programa e o estabelecimento de requisitos para a obtenção das chamadas Especificações Administrativas – EA.

2.5. Ademais, a regulamentação também deverá garantir uma maior segurança operacional aos usuários, com a previsão de requisitos de treinamento de tripulantes similares aos observados no RBAC 135, bem como a implementação de um sistema de gerenciamento da segurança operacional.

2.6. Conforme já mencionado no relatório, a proposta foi amplamente debatida com a sociedade, oportunizando ampla e irrestrita transparência ao processo normativo e possibilitando a coleta de contribuições para aprimorar os estudos desenvolvidos pelas áreas técnicas.

2.7. Vale ressaltar que, buscando compreender as peculiaridades do setor e robustecer a proposta, realizei audiências com operadores que atuam ou pretendem atuar no segmento de propriedade compartilhada, além de agentes que atuam no mercado de táxi aéreo . Os pontos mais relevantes das discussões foram objeto de diligência, resultando em aprimoramentos na regulamentação ora em deliberação.

2.8. Não obstante, esta relatoria buscou aderência da proposta com as diretrizes do programa Voo Simples, o qual busca simplificar, desonerar, fomentar a competitividade e o crescimento do setor, sem perder o foco na segurança operacional.

2.9. Contextualizada a aplicabilidade e breve histórico, passo a tecer comentários sobre as alterações e aprimoramentos realizados no curso do processo.

2.10. Inicialmente, concordo com as alterações de oportunidade propostas pela SPO na Nota Técnica Nº 91/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI 3482896) e que não foram objeto de Consulta Pública, por se tratar de flexibilizações aos normativos atualmente vigentes e não implicar em aumento de restrições para os usuários.

2.11. Quanto aos aspectos de fatoração, foi inserida a possibilidade de flexibilização da regra de modo a permitir o planejamento de pouso completo no aeródromo de destino dentro de até 80% do comprimento efetivo da pista. Assim, harmoniza-se esse requisito com o previsto pela *Federal Aviation Administration - FAA*. Importante destacar que a SPO propõe também essa mesma flexibilização a operadores regidos pelo RBAC 135. Nesse âmbito, considero positivas as alterações propostas e entendo serem também necessárias avaliações criteriosas dos aspectos de infraestrutura e aeronavegabilidade que serão considerados nos pedidos porventura apresentados pelos operadores.

2.12. Considerando a alteração na seção 91.1009 (a), no sentido de que o administrador do programa deverá constar como operador das aeronaves junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, julgo ser pertinente a flexibilização da seção 91.1015 (a)(1) de forma harmonizada à regulamentação aplicada às empresas que operam segundo o RBAC 135 e RBAC 137, não exigindo os números de série e marcas de nacionalidade e matrícula nas Especificações Administrativas dos operadores.

2.13. Já para o Programa de Treinamento Operacional - PTO, a regra geral será aprovação inicial prévia ao início do treinamento, com a possibilidade de flexibilização em casos específicos, conforme orientação da área técnica.

2.14. Acerca da alteração proposta para o RBAC 01, inicialmente concordo com a revogação das definições dos termos “grande avião categoria transporte” e “pequeno avião categoria transporte”, as quais geram incertezas quanto à aplicabilidade dos aspectos de fatoração citados anteriormente. Considerando, entretanto, a necessária cautela e de modo a evitar problema conceitual com regulamentos de outras superintendências da Agência, julgo ser pertinente a realização de consulta a essas Unidades e posterior submissão da proposta a Consulta Pública.

2.15. Quanto à exigibilidade das regras da subparte K no RBAC 91, concordo com o o prazo proposto pela SPO na proposta de ato (SEI 4949028), todavia, entendo ser crucial que–as Instruções Suplementares pertinentes estejam publicadas em até 6 meses contados da publicação da Emenda do regulamento, de forma a aumentar a previsibilidade das etapas aos regulados que operam no setor.

2.16. Ressalto também a necessidade de alteração do §2º do Art. 3º da proposta de ato encaminhada (SEI 4949028), de forma a possibilitar que empresas que já operam na presente data tenham um prazo de 12 meses para protocolar o seu pedido para obtenção das Especificações Administrativas.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação** da:

a) Emenda 02 ao RBAC 91 - Requisitos gerais de operação para aeronaves civis;

b) Emenda 08 ao RBAC 119 - Certificação: Operadores de Transporte Aéreo Público;

c) Emenda 09 ao RBAC 135 – Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400kg (7.500 lb), ou helicópteros; e

d) Emenda 03 do RBAC 142 - Certificação e Requisitos Operacionais: Centros de treinamento de aviação civil, conforme proposta apresentada pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO (SEI 4949028).

3.2. Por fim, determino à SPO que:

a) Publique as Instruções Suplementares disciplinando o processo de emissão das Especificações Administrativas em até 6 meses, contados a partir da publicação da Emenda ao RBAC 91;

b) Implemente, em conjunto com a Assessoria de Segurança Operacional - ASSOP, rotinas de coleta de dados anual que possibilitem o acompanhamento do desenvolvimento do mercado de compartilhamento de aeronaves, contemplando, inclusive, informações de segurança operacional;

c) Envolva a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA e a Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR na elaboração dos critérios para flexibilização da fatoração de pista em até 80%, bem como na análise de eventuais pedidos.

3.3. É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira**, **Diretor**, em 11/02/2021, às 16:27, 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://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade, informando o código verificador **5308827** e o código CRC **CBB40323**.