

PROPOSTA DE EDIÇÃO DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 90 (RBAC Nº 90) – REQUISITOS PARA OPERAÇÕES ESPECIAIS DE AVIAÇÃO PÚBLICA.

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 90 – RBAC 90 intitulado “Requisitos para Operações Especiais de Aviação Pública”.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA DAS SUBPARTES DA MINUTA DO RBAC 90

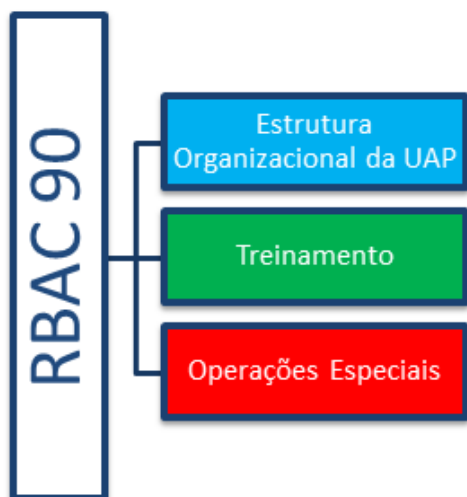
ESTRUTURA DA MINUTA

2.1. A minuta do RBAC 90 foi estruturada sob 3 (três) blocos temáticos, divididos de forma lógica e ordenada, a saber:

I - Estrutura Organizacional da UAP;

II - Treinamentos; e

III - Operações Especiais.



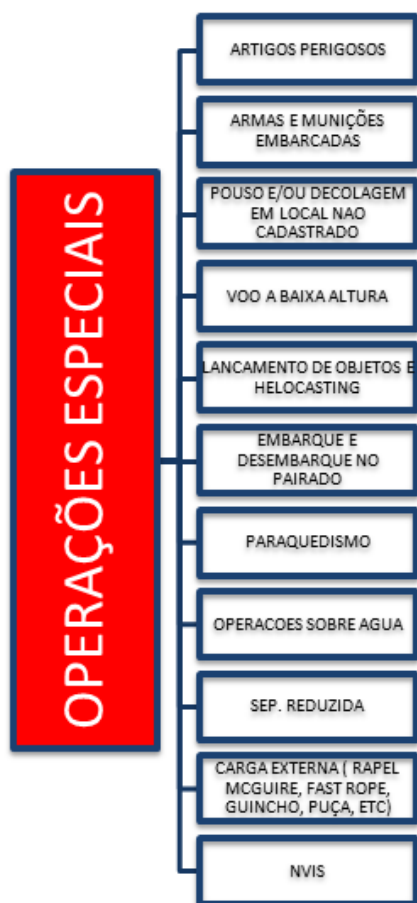
2.2. No primeiro bloco - Estrutura Organizacional da UAP - é apresentado os requisitos relativos ao pessoal de administração e para exercício de função na Unidade Aérea; ao controle documental dos tripulantes, manuais, aeronaves e equipamentos; e ao Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO.



2.3. O segundo bloco - Treinamentos - estabelece requisitos para o treinamento de pilotos, comissários de voo, operadores aerotáticos e de suporte médico, instrutores da UAP, bem como treinamentos especiais para exercício de atribuição específica do Órgão ou Ente Público.



2.4. No último bloco - Operações Especiais - avista-se para positivação das rotinas operacionais das UAPs, com amparo normativo para execução das atribuições específicas dos Órgãos e Entes Públicos, observados os critérios para mitigação dos riscos.



SUBPARTE A - GERAL

APLICABILIDADE

2.5. A minuta do Regulamento, em voga, é aplicável apenas aos Órgãos e Entes da Administração Pública, que possuem atribuições conexas à:

- I - Segurança Pública;
- II - Segurança Pública Nacional;
- III - Fazendárias e Alfandegárias;
- IV - Urgência e Emergência Médica;
- V - Segurança Viária;
- VI - Proteção ao Meio Ambiente;
- VII - Preservação do Patrimônio Indígena;
- VIII - Fiscalização de Serviços Públicos;
- IX - Promoção e Proteção à Saúde; e
- X - Proteção de Dignitários.

2.6. Esses Órgãos e Entes, que estarão submetidos ao RBAC 90, utilizam do modal aéreo para realização de sua missão institucional de cunho tático-operacional – operações especiais. Apresentam, ainda, crescimento expressivo no número de aeronaves e de acidentes aeronáuticos nessas operações, nos últimos anos.

2.7. A minuta do RBAC 90 se propõe a normatizar as operações especiais de aviação pública com critérios de padronização e de mitigação de riscos para manutenção da segurança operacional.

2.8. As demais operações de aviação pública, não constantes no *rol* das atribuições específicas previstas na *Seção 90.5* da minuta do *RBAC 90*, devem ser desempenhadas em consonância com o RBHA nº 91 ou regramentos próprios.

2.9. Desta forma, se completa a estrutura regulamentar da ANAC para todos os nichos de aviação pública, condizentes com a atual realidade operacional, quer seja em *Operações Aéreas de Aviação Pública* no RBHA 91 ou *Operações Especiais de Aviação Pública* no RBAC 90.

DEFINIÇÕES E SIGLAS

2.10. Os conceitos e siglas, presentes no corpo da minuta, foram extraídos da rotina operacional das Unidades Aéreas Públicas, estando em consonância com a legislação nacional, com a literatura doutrinária de autoridades nacionais e internacionais, com as taxionomias definidas pelo *Common Taxonomy Team da ICAO* e com as melhores práticas adotadas pela indústria aeronáutica.

2.11. Alguns conceitos são de aplicabilidade exclusiva nas operações especiais de aviação pública, escopo da minuta, o que justifica a permanência das referidas definições no corpo deste Regulamento.

SUBPARTE B - PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO REQUERIDO; E SUBPARTE C - REQUISITOS PARA EXERCÍCIO DE FUNÇÃO NA UAP

2.12. No âmbito das Unidades Aéreas Públicas, vê-se a necessidade de controle das funções de: gestão, operações, manutenção e segurança. Por conseguinte, a minuta do RBAC 90 estabelece uma estrutura de pessoal para efetivação administrativa composta pelo Gestor da Unidade Aérea, Chefe de Operações, Responsável pelo Controle de Manutenção e Gestor de Segurança Operacional.

2.13. Diante da relevância das funções supracitadas, a minuta inseriu as competências mínimas para exercício de suas prerrogativas. De forma congênere, foram incorporados os requisitos para exercício das funções de PIC, SIC, Operador Aerotático, Comissário de Voo, Gestor da Unidade Aérea Pública, Gestor de Segurança Operacional, Chefe de Operações, Responsável pelo Controle de Manutenção, Operador de Suporte Médico, Profissional de Saúde Embarcado, Examinador Credenciado – Piloto, examinador credenciado para aeronaves remotamente pilotadas e instrutores.

2.14. A natureza dessas operações possui um incremento de exposição ao risco não constatado na rotina da aviação geral, como ser alvo de tiros, a exemplo dos casos concretos com a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal e a Polícia Militar do Rio de Janeiro, nos últimos anos. Nesses casos, um dos tripulantes foi atingido ficando incapacitado para exercer suas funções, sendo requerida atuação do tripulante de segurança. De outra ponta, nas operações especiais pode haver o incremento de funções a bordo, tais como a função do operador aerotático na execução de resgate em rodovia, auxiliando o comandante da aeronave durante o pouso na área restrita e após o pouso, garantindo a segurança ao redor do helicóptero.

2.15. Tendo em vista estas particularidades, a minuta estabelece disposição acerca da tripulação operacional para as UAP, que será composta pela tripulação mínima, definida no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, acrescida do pessoal requerido para a realização das operações especiais de aviação pública.

2.16. A derradeira, a *Subparte B* harmoniza-se com a taxionomia e a estrutura já empregadas pelas Unidades, bem como está alicerçada por referências bibliográficas sobre o tema; por amplas discussões com os Unidades Aéreas Públicas; por reuniões direcionadas aos profissionais específicos dos Órgãos e Entes Públicos; e pelas disposições delineadas pelo PSAAC da ALEA; com a devida mitigação de riscos.

SUBPARTE D - CONTROLE E REGISTRO DA DOCUMENTAÇÃO DOS TRIPULANTES DA UAP

2.17. A minuta do RBAC 90 estabelece que o controle e o registro da documentação dos tripulantes devem ser realizados pela Unidade Aérea Pública.

2.18. Em face de cunho público, não é razoável que haja irregularidade quanto a jornada de trabalho; as horas de voo; a validade das habilitações, os certificados e os treinamentos dos tripulantes da UAP. Ressalte-se que estes agentes são representantes da Administração Pública, e esta poderá responder pelos seus atos.

2.19. Sendo assim, a minuta transfere a atribuição de controle e do registro das horas de voo dos tripulantes à UAP, bem como do monitoramento quanto a validade das autorizações para exercício de funções específicas. Além disso, esses Órgãos e Entes possuem fé pública, isto é, presunção de veracidade no conteúdo de documentos expedidos pelas referidas Instituições, situação a qual facilitará os trâmites administrativos com a ANAC.

SUBPARTE E - EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

2.20. As operações aéreas especiais realizadas por Órgãos e Entes Públicos, positivadas na minuta do RBAC 90, não se encontram suportadas pelo RBHA 91, uma vez que o referido Regulamento traça requisitos para aviação geral, de caráter essencialmente privado.

2.21. Nas referidas operações, há um incremento de exposição ao risco, o qual deve ser mitigado, em termos de probabilidade e severidade, para a manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

2.22. No tocante a probabilidade, a minuta mitiga os riscos por meio de procedimentos, treinamentos, experiência da tripulação, entre outros. No que tange a severidade, os Equipamentos de Proteção Individual vêm exercer função precípua.

2.23. Além disso, há disposições acerca da política de uso, inspeção e descarte dos Equipamentos de Proteção Individual, que deverão constar no Manual de Operações da Unidade Aérea Pública.

2.24. Destarte, a minuta estabelece os EPI mínimos para manutenção da segurança e saúde dos profissionais da UAP, com base em suas rotinas operacionais, nas melhores práticas adotadas pela comunidade internacional, nas referências da literatura acadêmica e na análise dos acidentes aeronáuticos para devida mitigação dos riscos.

SUBPARTE F - AERONAVES, MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONSTRUÇÃO E ALTERAÇÃO

2.25. A Subparte K do RBHA 91 estabelece que as aeronaves operadas pelos Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil devem cumprir com os requisitos de certificação específicos. De forma excepcional, as aeronaves podem não cumprir com os requisitos de aeronavegabilidade, desde que apresentem condições seguras de voo, nos moldes da *Seção 21.197 do RBAC 21*.

2.26. Inicialmente, observe-se que a Subparte K do RBHA 91 não alcança todos Órgãos e Entes Públicos que possuem aeronaves em operação no Brasil.

2.27. Por derradeiro, a minuta do RBAC 90 vem suprir a referida lacuna regulamentar; e quanto aos requisitos de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, esses são remetidos, de forma expressa, aos normativos de aeronavegabilidade pertinentes.

SUBPARTE G - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS A BORDO DAS AERONAVES CIVIS PÚBLICAS

2.28. De acordo com a *Lei n 7.565/86*, salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá decolar, voar e pousar no espaço aéreo brasileiro, sem que estejam embarcados o Diário de Bordo, a lista de passageiros e o manifesto de carga, *verbis*:

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

...

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar. (g.n)

2.29. Em consonância com o CBA, o RBAC 137 isenta a obrigatoriedade da manutenção de certos documentos a bordo durante as operações aeroagrícolas, nos termos da *Seção 137.501, Subparte F*:

(a) O operador aeroagrícola deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações aeroagrícolas:

(1) certificado de nacionalidade e de matrícula;

(2) certificado de aeronavegabilidade;

(3) ficha de peso e balanceamento;

(4) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a Inspeção Anual de Manutenção (IAM);

(5) manual de voo ou de operações;

(6) publicação do Comando da Aeronáutica (COMAER) sobre os procedimentos para a notificação e confirmação de acidentes e incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo;

(7) publicação do COMAER sobre as responsabilidades dos operadores de aeronaves em caso de acidente e incidente aeronáutico e de ocorrência de solo;

(8) apólice de seguro; e

(9) licença de estação, se aplicável.

(b) O operador deve providenciar para que os seguintes documentos estejam a bordo da aeronave durante as operações aeroagrícolas:

(1) lista de verificações (checklist); e

(2) *diário de bordo*

2.30. Diante da especificidade da rotina operacional das Unidades Aéreas Públicas a minuta buscou a melhoria do tratamento quanto a obrigatoriedade dos documentos a bordo das aeronaves civis públicas, a exemplo do tratamento utilizado pelo RBAC 137.

2.31. Esta possibilidade também está prevista no CAP 612 da Autoridade de Aviação Civil Inglesa, onde não há obrigatoriedade que os documentos estejam a bordo, quando a decolagem e o pouso forem realizados no mesmo aeródromo, *ipsis literis*:

Chapter 9 Documents to be Carried in an Aircraft^[1]_[SEP]

If a flight is intended to begin and end at the same aerodrome and does not include passage over the territory of any country other than the UK, the documents may be kept at that aerodrome instead of being carried in the aircraft.

2.32. A propositura decorre da realização de operações aéreas em cenários complexos, como: o de combate a incêndios e os voos táticos com as portas abertas ou removidas, que poderiam comprometer a integridade dos documentos físicos. No caso das Unidades Aéreas Públicas, a minuta faculta que apenas os Órgãos e Entes os mantenham os referidos documentos numa base de operação, definida pela Unidade Aérea Pública no Manual de Operações – MOP.

2.33. Ante ao exposto, tal circunstância não isenta da obrigatoriedade dos documentos, apenas adota uma prática mais eficiente quanto a gestão documental, na sua guarda e preservação.

SUBPARTE H - SISTEMA DE MANUAIS DA UAP;

SUBPARTE I - MANUAL DE OPERAÇÕES - MOP; E

SUBPARTE J - PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PADRONIZADOS - SOP

2.34. A Seção 91.961, Subparte K do RBHA 91, prevê que os Órgãos Públicos devem estabelecer procedimentos operacionais padronizados e de segurança com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em condições especiais, *verbis*:

91.961 – [CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO

(a) O DAC, "a priori", autoriza as seguintes condições especiais de operação, que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, em operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. Cabe ao Órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de voo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais.] (g.n.)

2.35. Não obstante, o RBHA 91 não determina o meio para o cumprimento da referida disposição.

2.36. Conforme a literatura acadêmica, os normativos da Autoridade de Aviação Civil Inglesa (CAP 612 e CAP613) e as melhores práticas adotadas pela *Airbone Law Enforcement Association* (PSAAC), os instrumentos que estabelecem os procedimentos operacionais padronizados e a política de operação de uma Unidade Aérea, são notadamente conhecidos como SOP e Manual de Operações, respectivamente.

2.37. Sendo assim, a minuta do RBAC 90 incorpora esta forma, de Manual de Operações - MOP e os Procedimentos Operacionais Padronizados - SOP, onde estarão descritas as rotinas operacionais padronizadas, que deverão ser aprovadas pelo Gestor da UAP e cumpridas pelo efetivo do Unidade.

2.38. Por fim, a minuta estabelece período de transição, com prazos específicos para elaboração, aprovação, divulgação e implantação dos referidos manuais, de forma exequível e que minimizem possíveis impactos às Unidades Aéreas Públicas.

SUBPARTE K - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

2.39. Em 21 de outubro de 2016, o r.Diretor Presidente da ANAC, publicou a Política de Segurança Operacional da ANAC, por intermédio da Portaria ANAC nº 2843, com previsão para o desenvolvimento e implementação de estruturas regulatórias, que alcancem o mais elevado nível de segurança operacional, *in verbis*:

A ANAC promove e regulamenta a segurança operacional da aviação civil no Brasil, nas áreas em que legalmente lhe foi delegada competência, comprometendo-se com o desenvolvimento e a implementação de estratégias, estruturas regulatórias e processos efetivos, buscando que as atividades sob sua supervisão alcancem o mais elevado nível de segurança operacional possível.

2.40. Na mesma linha, o Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSOE fixa as diretrizes da ANAC no tocante a segurança operacional, conforme seu inciso I e II, Art. 15:

Art. 15. São diretrizes da ANAC, no âmbito da segurança operacional da aviação civil brasileira:

I- garantir que a ANAC possua o arcabouço regulatório requerido para o exercício da regulação e fiscalização da segurança operacional;

II -assegurar que a aviação civil, no escopo de atuação da ANAC, alcance e mantenha um nível aceitável de desempenho da segurança operacional, observando os requisitos estabelecidos pela regulamentação nacional e em referências internacionais; (g.n.)

2.41. Vê-se que o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, presente na Resolução ANAC nº 106/2009, aprovou os requisitos para implantação e manutenção do referido sistema aos Pequenos Provedores de Serviço de Aviação Civil P-PSAC, nos termos do Parágrafo II, Art. 2º, *in verbis*:

Art. 2º Para fins desta Resolução, são considerados pequenos provedores de serviço da aviação civil:

...

II - os operadores aéreos de Segurança Pública e/ou de Defesa Civil (regidos pela Subparte K do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA /Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 91);

2.42. Num primeiro momento, observa-se que a referida Resolução nº 106 alcança apenas os Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil, deixando os relacionados à fiscalização fazendária e alfandegária, operações de urgência e emergência médica, segurança viária, fiscalização dos serviços públicos, de promoção e proteção à saúde, proteção à saúde, meio ambiente e dignitários, e a preservação do patrimônio indígena, sem cobertura dentro da estrutura regulamentar da ANAC.

2.43. Em seguida, a Resolução 106 não compreende as especificidades operacionais dos Órgãos e Entes públicos, limitando-se a tratá-los, como instituições de direito privado. Sendo assim, é imperioso que os requisitos de SGSO atendam as particularidades dos Órgãos e Entes Públicos, para que estejam de acordo com o Art. 40 do PSOE, *ipsis literis*:

Art. 40. As Superintendências devem estabelecer, de forma coordenada e harmonizada entre si, os critérios para a elaboração de métodos aceitáveis de cumprimento com os requisitos de SGSO, conforme as particularidades de cada categoria de PSAC.

Parágrafo único. Os critérios mencionados no caput deste artigo devem ser definidos em instrumento normativo aplicável, levando em consideração o porte organizacional e a complexidade das atividades exercidas pelos PSAC, o nível dos riscos associados às suas atividades, bem como as responsabilidades da ANAC em relação aos usuários dos serviços por eles prestados. (g.n.)

2.44. Além do alinhamento com as especificidades que os Órgãos e Entes Públicos exigem, a minuta do RBAC 90 cumpre com diversas recomendações de segurança do CENIPA no tocante a implantação de SGSO específico junto as Unidades Aéreas Públicas.

2.45. Complemente-se que, em 2015, o NTSB emitiu recomendações específicas a Aviação Pública Norte Americana para que instalassem o SGSO (Safety Management System - SMS) e que incorporassem o uso da *Flight Risk Assessment Tool* (fls.305), as quais também foram tratadas no corpo do RBAC 90.

2.46. Finalmente, a minuta positiva as práticas adotadas nas rotinas operacionais das Unidades Aéreas Públicas, em harmonia com o Anexo 19 e DOC 9859 da ICAO, com as recomendações de segurança do CENIPA, com a estrutura da Administração Pública regente no Brasil, e com o entendimento internacional do NTSB, ALEA e Exército Norte Americano.

SUBPARTE L – TREINAMENTO –GERAL;

SUBPARTE M – TREINAMENTO PARA PILOTOS;

SUBPARTE N - TREINAMENTO PARA OPERADOR AEROTÁTICO;

SUBPARTE O – TREINAMENTO PARA OPERADOR DE SUPORTE MÉDICO;

SUBPARTE P – TREINAMENTO PARA COMISSÁRIO DE VOO;

SUBPARTE Q – TREINAMENTO PARA INSTRUTOR;

SUBPARTE R – TREINAMENTO PARA GESTOR DA UAP; E

SUBPARTE S – TREINAMENTOS ESPECIAIS

2.47. Os treinamentos descritos na minuta do RBAC 90 são aqueles destinados a capacitação de agentes da UAP, para o exercício das respectivas funções com maestria, ocasionando a mitigação de riscos. Nesse ponto, a minuta facultou ainda às Unidades Aéreas a complementação de treinamentos, para que seus agentes alcancem o nível de proficiência seguro no âmbito daquela instituição.

2.48. Merece relevo, que nos últimos anos, o CENIPA endereçou diversas recomendações de segurança a ANAC no tocante ao estabelecimento de requisitos para treinamentos aos profissionais envolvidos nas operações aéreas dos Órgãos e Entes Públicos, visando a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos.

2.49. Na *Subparte L*, a minuta define requisitos gerais para elaboração coesa de um programa de treinamento, os procedimentos necessários para sua aprovação, bem como os critérios para uso dos dispositivos de treinamento para simulação de voo, no âmbito da UAP. Em reforço, os currículos de treinamento para PIC, SIC, Comissários de Voo e Instrutores devem ser aprovados pela ANAC; já os demais, devem ser aprovados pela Unidade Aérea Pública - UAP, em face das especificidades operacionais, conforme tabela abaixo:

TIPO DE TREINAMENTO	APROVAÇÃO	
	UAP	ANAC
Treinamento para Pilotos - PIC e SIC (Inicial, Periódico, Elevação de Nível, Transição entre Modelos e Diferenças)	SIM	SIM
Treinamento de Ambientação entre Unidades Aéreas Públicas	SIM	NÃO
Experiência Operacional sob Supervisão para Piloto em Comando	SIM	NÃO
Treinamento para Comissário de Voo (Inicial e Periódico)	SIM	SIM
Treinamentos para operador aerotático, operador de suporte médico, gestor da UAP, profissional de saúde embarcado -PSE	SIM	NÃO
Treinamento de Instrutor de Voo (inicial, transição)	SIM	SIM
Treinamento de ambientação de instrutor	SIM	NÃO
Treinamentos especiais (artigos perigosos, armas e munições embarcadas, pouso em local não cadastrado pela ANAC, voo tático a baixa altura, lançamento de objetos, operação <i>helocasting</i> , embarque e desembarque em voo pairado, paraquedismo, operações sobre extensões de água, operação com separação reduzida entre aeronaves, carga externa, NVIS, etc.)	SIM	NÃO

2.50. Além disso, a minuta inova, no âmbito regulamentar da ANAC, em estabelecer a modalidade de Educação a Distância (EAD), de suma importância para Unidades com bases operacionais deslocadas; e em prever regras especiais para a realização de treinamentos entre as Unidades Aéreas Públicas, nos Centros de Instrução e de Treinamento de Aviação Civil, nas Unidades Militares das Forças Armadas, entre outras.

2.51. Entre as Subpartes M a R foram definidos currículos de treinamentos para as diferentes profissionais da UAP para o efetivo exercício de suas funções.

2.52. Na *Subparte S*, a minuta estabelece que a UAP poderá realizar treinamentos especiais, relativos ao exercício de suas atribuições específicas, os quais não estarão sujeitos a aprovação da ANAC.

2.53. Em síntese, as Subpartes cumprem as recomendações de segurança do CENIPA, lastreadas pela literatura acadêmica; pelas melhores práticas e requisitos adotados pela comunidade aeronáutica

nacional e internacional; e por amplas discussões com os diversos profissionais da ALEA, fabricantes e das Unidades Aéreas Públicas, tais como: comissários de voo, operadores aerotáticos, gestores, médicos, enfermeiros, entre outros; sempre à luz da manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

OPERAÇÕES ESPECIAIS

SUBPARTE T - ARTIGOS PERIGOSOS E PRODUTOS CONTROLADOS EMBARCADOS

2.54. Ao longo dos anos, as rotinas operacionais das diversas Unidades Aéreas Públicas demonstraram que o transporte de alguns artigos perigosos é imprescindível para o cumprimento de suas atribuições legais. No entanto, o atual arcabouço regulamentar que traça os requisitos para este tipo de transporte, não alcança as particularidades operacionais adotadas por Órgãos e Entes públicos.

2.55. Mister lembrar da competência regulatória da ANAC sobre a matéria, fundamentada pelo Inciso XI, Art. 8º da Lei nº 11.182 /05, *in verbis*:

...

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde; (g.n.)

2.56. Nesta trilha, as UAPs realizam estas operações em aparente confronto ao previsto no RBAC nº 175, uma vez que a referida norma não se aprofundou na dinâmica da operação aérea das Instituições Públicas. Ou seja, caso a ANAC aplique as regras delineadas pelo RBAC 175, sem atinar para a necessidade dessas unidades, o atendimento a sociedade brasileira poderá estar comprometido. No entanto, foi constatado que o Art. 21 da Lei nº 7.565/86 abriga a possibilidade de autorização especial do órgão competente e o RBAC 175 vislumbra a possibilidade de isenção de cumprimento de alguns requisitos, desde que aprovado pela ANAC e observado o nível de segurança do transporte, *in verbis*:

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

175.1 Aplicabilidade

...

(c) Em casos de extrema urgência ou quando outras modalidades de transporte não sejam apropriadas ou quando o cumprimento de todas as condições exigidas seja contrário ao interesse público, a ANAC pode isentar o cumprimento do previsto neste Regulamento, desde que em tais casos sejam tomadas as providências adequadas para atingir um nível geral de segurança no transporte equivalente ao nível de segurança previsto pelas disposições deste RBAC.

(1) no caso de sobrevoo do território brasileiro, se nenhum dos critérios para conceder uma isenção for relevante, uma isenção pode ser concedida pela ANAC baseada unicamente nos critérios equivalentes de segurança para o transporte aéreo.” (g.n.)

2.57. É cristalino que as operações aéreas especiais realizadas por Órgãos e Entes públicos são, em sua maioria, rotinas de urgência para atendimento de interesse da sociedade. Destarte, a rotina administrativa de aprovação antecipada por parte da ANAC para cada missão não seria razoável.

2.58. Sendo assim, é oportuno, que as operações aéreas com artigos perigosos e/ou controlados sejam incorporadas ao RBAC 90, como uma operação especial, refletindo a rotina perene das unidades aéreas públicas e observadas as medidas para manutenção da segurança, alertada pelo RBAC 175. A minuta positivou a rotina operacional das UAPs, no tocante ao transporte de artigos perigosos, evitando demandas administrativas a ANAC para concessões de isenções urgentes aos Órgãos e Entes Públicos; minimizando assim, os impactos negativos do não cumprimento das atribuições específicas das UAPS, devido as obstruções regulamentares não aplicáveis às suas demandas.

2.59. Nessa ótica, a minuta foi elaborada conforme os requisitos já empregados pela Autoridade de Aviação Civil Inglesa - CAA, previstas no Capítulo 4, do CAP nº 612 – Police Air Operations Manual. Documento este, que traça os requisitos operacionais mínimos de segurança para condução de operações aéreas de segurança pública na Inglaterra.

2.60. Além do exposto, a minuta está alicerçada pelas melhores práticas apresentadas pelos Órgãos e Entes públicos apresentadas durante as audiências dirigidas e consoante entendimento firmado pela Gerencia Técnica de Artigos Perigosos da Superintendência de Padrões Operacionais da ANAC.

2.61. Por fim, esta Subparte preenche a lacuna regulatória, positiva boas práticas operacionais já incorporadas em determinadas UAPs, mitiga os riscos associados a esta operação e mantém o objetivo precípuo de proporcionar o melhor atendimento às demandas da sociedade brasileira.

SUBPARTE U - ARMAS E MUNIÇÕES EMBARCADAS

2.62. A utilização de armas e munições para cumprimento das atribuições legais nas operações aéreas dos Órgãos e Entes Públicos não está capitulado no *RBHA 91* e o RBAC 175 limita a atuação da Unidade Aérea Pública.

2.63. Dada a inexistência de regulamento que permita o efetivo transporte, porte e uso de armas e munições embarcadas, nas operações aéreas de segurança pública e congêneres, foi redigida a Subparte U na minuta do RBAC 90.

2.64. Mister lembrar que a referida competência da ANAC encontra guardada no *Inciso XI, Art. 8º da Lei 11.182* e no *Art. 21 da Lei 7.565/86, in verbis:*

Lei 11.182...

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;” (g.n.)”

Lei 7.565/86

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou

substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

2.65. Vê-se que o assunto em voga é tratado no *Capítulo 3 – Weapons and Munitions on Normal and Special Operations do CAP612* pela r.Autoridade de Aviação Civil Inglesa (*Civil Aviation Authority–CAA*) de onde se extraiu embasamento inicial para elaboração desta Subparte. A minuta está, ainda, foi alinhado ao *Decreto nº 3.665/2000*, complementada pelas melhores práticas adotadas pelas Unidades Aéreas Nacional e Internacional e pelas demais referências bibliográficas, acostadas ao presente processo.

2.66. A “*Subparte U - Armas e munições embarcadas*” preenche a lacuna regulatória para o alcance das especificidades das operações aéreas especiais realizadas pelas Órgãos e Entes Públicos, com inclusão de medidas mitigatórias de risco para manutenção da segurança operacional.

2.67. Ressalte-se que esta Subparte se restringiu a regulamentar o transporte, porte, uso de armas e munições nas operações aéreas especiais dos Órgãos e Entes, que detinham a competência para a utilização destes no exercício de suas atribuições específicas, não adentrando nas esferas de atuação exclusiva destas Instituições Públicas.

2.68. A minuta prevê o devido gerenciamento de riscos à aeronave, aos tripulantes, aos passageiros, às pessoas e às propriedades em solo para manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

2.69. Conclui-se assim, que a Subparte U soluciona o problema regulamentar relativo ao transporte, porte, uso de armas e munições embarcadas das UAPs, positiva boas práticas operacionais, mitiga os riscos e mantém o objetivo precípua do melhor atendimento a sociedade brasileira.

SUBPARTE V - POUSO OU DECOLAGEM EM LOCAL NÃO CADASTRADO PELA ANAC (NÃO HOMOLOGADO OU REGISTRADO)

2.70. As operações aéreas conduzidas por Órgãos e Entes Públicos, descritas na minuta do RBAC 90, requerem pouso e decolagem em local não cadastrado para o exercício de suas atribuições específicas. Esta afirmação se evidencia, por exemplo, nas operações aéreas de fiscalização aduaneira, no resgate às vítimas de acidente automobilístico, nas operações de urgência e emergência médica, na operação de desembarque de tropa policial numa incursão emergencial, nas ações de defesa civil, na fiscalização ambiental, entre outras.

2.71. A Subparte K do RBHA 91 prevê o pouso em local não cadastrado, apenas para operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. Conforme explicitado acima, os Órgãos e Entes Públicos que carecem desta prerrogativa não se restringem as missões de segurança pública e de defesa civil. Sendo assim, a ANAC não pode despedir-se do dever normativo de tornar prevalente a ótica já adotada na *Subparte K do RBHA 91 e na AIC 27/14 do DECEA*, ampliando a possibilidade para pouso e/ou decolagem em locais não cadastrados, aos demais Órgãos e Entes Públicos previstos na minuta.

2.72. A minuta do RBAC 90, além de estender o escopo das operações, incorporou as melhores práticas adotadas pelas Unidades Aéreas Públicas e pela literatura acadêmica, com a mitigação dos riscos para manutenção do nível aceitável de segurança operacional. Incluiu, ainda, requisitos para operações em locais não cadastrados no período noturno, onde as características operacionais são mais complexas com riscos associados a iluminação e a visualização de obstáculos. Vedou ainda, as

operações em locais não cadastrados em condições meteorológicas de voo por instrumentos - IMC, entre outras.

2.73. Na minuta, está harmonizada com a *Resolução ANAC nº 158/2010, o RBHA 91 e ICA 100-4* do DECEA, minimizando possíveis conflitos de entendimentos entre eles.

2.74. Ressalte-se que, em virtude das medidas mitigadoras que foram incorporadas à minuta do RBAC90, foram excluídos os procedimentos para solicitação à ANAC, de autorização para pouso em local não cadastrado pelos Órgãos e Entes Públicos, estabelecidos no *Parágrafo (b), Seção 91.327 do RBHA 91*, visando a simplificação administrativa para realização deste tipo de operação.

2.75. À derradeira, a *Subparte V* atualiza os requisitos previstos no RBHA nº 91, com práticas condizentes com a realidade operacional das Unidades Aéreas Públicas, em conjunto com a mitigação dos riscos para manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

SUBPARTE W - VOO TÁTICO A BAIXA ALTURA

2.76. O voo tático a baixa altura faz parte da realidade operacional das Unidades Aéreas Públicas, que podem ser observados nas operações de combate a incêndios florestais, resgate, carga externa, patrulhamento aéreo policial ou ambiental, segurança aerotática para equipe em terra, controle de conflitos e tumultos, entre outros.

2.77. Conforme regulamentação vigente, direcionada a aviação geral e aos serviços aéreos públicos ou privados, verifica-se a nítida obstrução regulamentar para realização de voo tático a baixa altura em operações especiais de aviação pública, conforme Seção 91.119 do RBHA 91, *in verbis*:

Exceto quando necessário para decolagem ou pouso, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave abaixo das

seguintes altitudes:

(a) em qualquer lugar. Uma altitude que permita, no caso de falha de um motor, fazer um pouso de emergência sem riscos indevidos a pessoas e propriedades na superfície.

*(b) sobre área densamente povoada. Sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade ou sobre qualquer conjunto de pessoas ao ar livre, **uma altitude de 1000 pés (300 m) acima do mais alto obstáculo dentro de um raio horizontal de 2000 pés (600 m) em torno da aeronave.***

*(c) sobre áreas não densamente povoadas. **Uma altitude de 500 pés (150 m) acima da superfície**, exceto sobre águas abertas ou áreas escassamente povoadas. Nesses casos, a aeronave não pode ser operada a menos de 500 pés (150 m) de qualquer pessoa, embarcação, veículo ou estrutura.*

*(d) helicópteros. **Helicópteros podem ser operados abaixo dos mínimos estabelecidos nos parágrafos (b) ou (c) desta seção se a operação for conduzida sem riscos para pessoas ou propriedades na superfície.** Adicionalmente, cada pessoa operando um helicóptero deve obedecer a quaisquer rotas ou altitudes especificamente estabelecidas pela autoridade aeronáutica com jurisdição sobre a área da operação.(g.n.)*

2.78. A minuta regulamenta a realização destas operações e define limites com mitigação dos riscos, tais como: a obrigatoriedade para que esta operação seja realizada apenas sob Condições Meteorológicas

de Voo Visual – VMC, a exigência que a tripulação esteja devidamente treinada para este tipo de operação, o dever que rotina operacional esteja definida no SOP e no MOP da Unidade Aérea Pública, e que os parâmetros de desempenho da aeronave sejam observados, entre outros.

2.79. A referida Subparte trará benefícios as Unidades Aéreas Públicas e a sociedade, uma vez supre a lacuna regulatória sobre o tema, positiva a operação em Regulamento e estabelece requisitos para a manutenção do nível aceitável de segurança operacional.

SUBPARTE X - LANÇAMENTO DE OBJETOS E OPERAÇÃO HELOCAST

2.80. As operações aéreas para lançamento de objetos ou de profissional qualificado na água são técnicas empregadas pelas Unidades Aéreas Públicas, em especial nas operações de resgate a vítimas no litoral brasileiro, no salvamento aquático, contenção de tumultos e rebeliões, dentre outras.

2.81. O Código Brasileiro de Aeronáutica, nos *Arts. 16 e 171*, estabelece que o lançamento de objetos a bordo da aeronave está condicionado a permissão prévia da autoridade de aviação civil brasileira, devendo ser registradas no Diário de Bordo da Aeronave pelo comandante.

2.82. Na minuta do RBAC 90 se regulamenta a permissão legal com a inclusão de requisitos gerais e específicos para realização destas operações. Inclui-se ainda a definição do termo Helocast como o *“lançamento do operador aerotático, mergulhador ou profissional qualificado na água, com vistas à realização do salvamento aquático ou treinamento.”* A referida definição, até então inexistente na estrutura regulamentar da ANAC, está alinhada aos normativos do Exército e da Marinha Norte Americana, considerados referências na execução desta operação no mundo. Já quanto as práticas e procedimentos para operação Helocast, os requisitos da minuta do RBAC 90 foram fundamentados, principalmente, na *Marine Corps Warfighting Publication (MCWP)2-15Ground Operations, no Field Manual 3-55.93 do Department of Army*, nas rotinas operacionais adotadas pelas Unidades Aéreas Públicas do Brasil, entre outras.

2.83. Quanto a Seção da minuta relativa ao lançamento de geradores de fumaça e similares, encontrou amparo nas práticas adotadas pela Autoridade de Aviação Civil Inglesa - CAA (*CAP nº 612, Section 5, Chapter 7 - Dropping of Articles*).

2.84. Por fim, a proposta em tela propicia amparo regulamentar para a execução das operações aéreas de lançamento de objetos e Helocast pelas UAPs, demandadas pela sociedade brasileira, com a devida mitigação de riscos para manutenção da segurança operacional.

SUBPARTE Y - EMBARQUE OU DESEMBARQUE EM VOO PAIRADO

2.85. As operações aéreas realizadas pelos Órgãos e Entes Públicos, em sua grande maioria, vislumbram atender emergências para preservação da vida.

2.86. Nesta trilha, em algumas operações especiais é necessário acessar um local onde o pouso é impossível sem comprometer o nível de desempenho da segurança operacional. Sendo isso, o embarque e o desembarque de pessoas e equipamentos, em voo pairado, se torna o único meio para que a equipe consiga acessar a vítima ou o cenário da missão.

2.87. Ao analisar o arcabouço regulamentar que reveste as operações de helicóptero em voo pairado, é inegável que há silêncio normativo da ANAC sobre o embarque e desembarque de equipamentos necessários ao cumprimento da missão pública.

2.88. Somado a isto, no *parágrafo (a)(4) da Seção 91.961 da Subparte K do RBHA 91*, há previsão para embarque e desembarque de pessoas com o motor em funcionamento. no entanto em regime de marcha lenta, nas “*operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público*”, sem contemplar procedimentos de mitigação de riscos, olvidando que em tal regime o voo pairado é impossível. Por fim, o mesmo Regulamento não alcança os demais Órgãos e Entes Públicos, que demandam desta prerrogativa para cumprimento de suas atribuições legais, *in verbis*:

91.102 – Regras Gerais

(e) Nenhum piloto em comando de uma aeronave pode permitir que passageiros embarquem ou desembarquem de sua aeronave com o(s) motor(es) da mesma em funcionamento, a menos que:

(1) para um avião, a geometria do mesmo permita que os passageiros possam utilizar uma porta normal de embarque e desembarque sem passar à frente ou atrás de motor(es) em funcionamento; ou

(2) para um helicóptero, além dos requisitos aplicáveis do parágrafo (f)(1) desta seção, seja possível parar o(s) rotor(es) principal(ais) ou, se isso não for possível, os motores sejam mantidos em marcha lenta e a altura do plano do rotor principal mais baixo seja suficiente para permitir a passagem dos passageiros sob o mesmo com margem de segurança; e

(3) o piloto em comando assuma a responsabilidade da operação e tome as providências cabíveis para assegurar a segurança da mesma.” (g.n.)

91.961 – [CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO

(a) O DAC, "a priori", autoriza as seguintes condições especiais de operação, que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, em operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. Cabe ao Órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de vôo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais.]

...

(4) dispensa das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(e) deste RBHA para o embarque ou desembarque de pessoas da aeronave com os motores em funcionamento.]

2.89. Diante do exposto, a minuta do RBAC 90 supre as lacunas relacionadas ao embarque e desembarque para equipamentos em voo pairado, estende a autorização do referido procedimento aos Órgãos e Entes Públicos específicos e implementa requisitos para mitigação de riscos. Os requisitos estão lastreados pelas rotinas operacionais das Unidades Aéreas nacionais, pelos procedimentos definidos pela Autoridade de Aviação Civil Inglesa - CAA-UK (*CAP nº 612, Section 5, Chapter 5 - Hover Emplaning and Deplaning*) e compatível com os dispositivos jurídicos da Administração Pública.

SUBPARTE Z - PARAQUEDISMO

2.90. As atividades de paraquedismos já fazem parte da rotina operacional da Unidades Aéreas Públicas, seja durante os treinamentos, seja nas missões em campo.

2.91. A Seção 91.307 do RBHA 91 remete, em regra, a autorização para consecução de paraquedismo, desde que atendidas as disposições estabelecidas RBAC 105, *in verbis*:

91.307 – Paraquedas e Paraquedismo

(b) Exceto em uma emergência, nenhum piloto em comando pode permitir e nenhuma pessoa pode efetivar um salto de pára-quedas dentro do Brasil, a menos que sejam atendidas as provisões do RBHA 105. (g.n.)

2.92. No entanto, os procedimentos previstos no RBAC 105 não se aplicam aos Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil, conforme delineado no parágrafo (b)(3) da Seção 105.1 do referido instrumento normativo, *ipsis literis*:

(b) Este regulamento não se aplica:

...

(2) a saltos de paraquedas realizados com o objetivo de atender a emergências na superfície, desde que executados de modo a não aumentar os riscos à segurança de pessoas e propriedades criados pela emergência;

*(3) às atividades de paraquedismo realizadas pelos **órgãos de segurança pública**, em operações aéreas especiais, ou seja, saltos de paraquedas realizados por membros dos órgãos de segurança pública, em atividades destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente, ações de defesa civil e atividades de bombeiros militares, a partir de aeronaves públicas.*

2.93. Desta forma, constata-se a inexistência de previsão regulamentar que abarque as operações de paraquedismos em condições normais de trabalho e durante a realização de treinamentos das Unidades Aéreas Públicas.

2.94. Conclui-se que a Subparte Z soluciona o problema regulamentar vigente quanto a atividade de paraquedismo realizada pelas UAPs, com a positivação de boas práticas operacionais extraídas dos Órgãos e Entes Públicos, autoridades de aviação civil internacionais e com a devida mitigação de riscos.

SUBPARTE AA - OPERAÇÕES AÉREAS SOBRE EXTENSÕES DE ÁGUA

2.95. Em face das peculiaridades geográficas do país, em especial, no litoral brasileiro e na região amazônica, diversas operações de socorro e resgate são conduzidas sobre a água, tornando a referida operação necessária ao atendimento das demandas da sociedade.

2.96. As Seções 91.509 e 91.511 do RBHA 91 não fazem alusão às operações aéreas de helicóptero sobre a água, limitando-se a utilização de aviões. Ressalte-se que no âmbito das operações de resgate sobre a água, estas são realizadas eminentemente por helicópteros, as quais, estão ausentes no regramento atual, *in verbis*:

91.509 - EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA PARA OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA

*(a) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião para um vôo sobre água afastado mais de 93 km (50 milhas marítimas) da costa mais próxima, a menos que o **avião** esteja equipado com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante do avião.*

*(b) Nenhuma pessoa pode decolar com um **avião** para um vôo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de vôo da costa mais próxima, a menos que o avião esteja equipado com os seguintes equipamentos de sobrevivência:*

...

91.511 - EQUIPAMENTO RÁDIO PARA OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA

(a) Exceto como estabelecido nos parágrafos (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode decolar com um avião para um vôo sobre água, com mais de 30 minutos de tempo de vôo ou mais de 185 km (100 milhas marítimas) de distância da costa mais próxima, a menos que o avião possua, pelo menos, o seguinte equipamento em condições de operação:

2.97. A minuta do RBAC 90 sana a incongruência apontada e estabelece os requisitos de treinamento e operação sobre a água, tendo por base as práticas empregadas pelas Unidades Aéreas Públicas do Brasil, pelo CAP 612 da Autoridade de Aviação Civil Inglesa, pelo *Public Safety Accreditation Commission - PSAAC da Airbone Law Enforcement Association - ALEA* e por referências literárias, com a mitigação dos riscos para manutenção do nível de desempenho aceitável da segurança operacional.

SUBPARTE BB - OPERAÇÃO AÉREA COM SEPARAÇÃO REDUZIDA ENTRE AERONAVES

2.98. As operações táticas de policiamento voltadas para o embarque ou desembarque rápido para incursão de tropa e as operações de combate a incêndios florestais, com lançamento de água/retardante, são exemplos de missões que requerem, de forma frequente, uma distância reduzida entre as aeronaves para sua efetivação.

2.99. O regramento atual da ANAC silenciou quanto a previsão de distância reduzida entre aeronaves para realização das referidas missões.

2.100. Não obstante, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, na ICA 100-12 item 4.1.10, dispõe acerca da possibilidade da realização do voo em formação com distanciamento reduzido entre aeronaves, no âmbito de suas competências.

2.101. Sendo assim, a minuta do RBAC 90 estabeleceu requisitos para realização das operações com separação reduzida entre aeronaves, no âmbito das atribuições da ANAC. Tendo por suporte as recomendações emanadas pelo 160th/SOAR, as previsões do CAP 612 da Autoridade de Aviação Civil Inglesa, as referências da literatura acadêmica, a realidade operacional das Unidades Brasileiras, com a devida mitigação dos riscos para manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

SUBPARTE CC - OPERAÇÃO DE HELICÓPTERO COM CARGA EXTERNA

2.102. As operações de helicóptero com carga externa são realizadas em inúmeros cenários de atuação dos Órgãos e Entes Públicos, tais como: combate a incêndios florestais com helibalde, resgate com *McGuire*, salvamento aquático no litoral com Pulcá de Salvamento ou Guincho, incursão policial com Fast Rope ou Rapel, transporte de cargas perigosas, etc.

2.103. No âmbito de aviação civil, as operações de carga externa são regulamentadas pelo RBAC 133. Não obstante a realização de todas as operações de carga externa supracitadas, o referido normativo

não é aplicável aos Órgãos da Administração Pública, conforme *parágrafo 133.1(c)(5) do RBAC 133* transcrita abaixo:

(c) As regras de certificação deste Regulamento não se aplicam para:

...

(5) operações com aeronaves públicas conduzidas pela administração pública direta, seja federal, estadual ou municipal. (g.n)

2.104. Na minuta do RBAC 90 foram inseridas condições para operação de carga externa e treinamento, e definidas as nomenclaturas inerentes a rotina operacional das Unidades Aéreas, tais como: *Short Line, Long Line, Fast Rope*, Rapel, Pulça ou Cesto de Salvamento, *McGuire*, etc. Os referidos conceitos e procedimentos, até então ausentes no arcabouço normativo desta Autarquia, estão embasados nos manuais do Ministério de Defesa Britânico, nas práticas adotadas pelas Autoridades de Aviação Civil Internacionais e na rotina operacional das UAPs.

2.105. Conclui-se que a Subparte CC positiva as práticas já adotadas pelas Unidades Aéreas Públicas tendo em vista a mitigação dos riscos para a manutenção do desempenho da segurança operacional.

SUBPARTE DD - SISTEMA DE IMAGEM DE VISÃO NOTURNA (NIGHT VISION IMAGING SYSTEMS - NVIS)

2.106. As operações aéreas com Sistema de Imagem de Visão Noturna no Brasil é uma realidade operacional recente das Unidades Aéreas Públicas. Tal prática já é adotada pela Polícia Militar de Minas Gerais, pelo Grupamento Tático Aéreo de Sergipe, entre outros. Ademais, a Polícia Federal e a Polícia Militar do Rio de Janeiro adquiriram aeronaves adaptadas ao uso dos óculos de visão noturna e realizaram, em 2015, treinamento NVIS com o grupo especializado - *160th/SOAR/Night Stalkers*. Além disso, há estudos voltados a demonstrar a importância do uso do NVIS nas operações aéreas da Polícia Militar de Minas Gerais e São Paulo.

2.107. O NVIS é um sistema intensificador de luz que potencializa as operações aéreas no período noturno. É novo quanto a utilização no país, complexo, de uso restrito e requer regulamentação. As autoridades de aviação civil internacional já possuem normativo sobre o assunto, tais como: FAA, CAA, EASA. Em contraposição, a ANAC, até a presente data, não deu o devido tratamento regulamentar à matéria, mesmo diante de um cenário de franca expansão no emprego da referida tecnologia.

2.108. Diante da constatação, foram realizados estudos sobre o assunto e reuniões com especialistas em operação NVIS do Exército Norte Americano, para a construção de um esboço da Subparte DD. Esse esboço foi encaminhado a unidade aérea da Polícia Militar de Minas Gerais, que já opera NVIS, para aprofundamento sobre a realidade operacional e consequente encaminhamento as demais UAPs, com vistas as discussões técnicas nas Audiências Dirigidas.

2.109. A minuta é contemporânea no sentido de regulamentar tal prática, já que inexistente regulamento no âmbito da ANAC. Está alicerçada na literatura acadêmica; nas melhores práticas com requisitos adotados pelas autoridades aeronáuticas internacionais; e por amplas discussões com os diversos profissionais da ALEA, das Unidades Aéreas Públicas e do *160th/SOAR/Night Stalkers/Army*; à luz da manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional para o atendimento da demanda da sociedade brasileira.

GERENCIAMENTO DA FADIGA HUMANA

2.110. O gerenciamento da fadiga é mais um dos temas necessários a regulamentação no âmbito do Órgãos e Entes Públicos. No entanto, após a realização dos estudos na literatura acadêmica e a verificação da realidade operacional das Unidades Aéreas Públicas, foi averiguado a existência de circunstâncias que impediram, por ora, esta consecução, a saber:

I - *Projeto de Lei nº 8.255/2014* em tramitação no Congresso Nacional que estabelecerá novas diretrizes para tratamento do assunto e que estará sujeito à alterações e emendas;

II - Controvérsia legal em regulamentar novos limites de jornada de trabalho no tocante ao gerenciamento da fadiga da tripulação, para os servidores públicos federais; servidores públicos estaduais e distritais; membros das carreiras policiais e militares das forças auxiliares; e demais agentes públicos, os quais estão subordinados, respectivamente, a *Lei nº 8.112/90*, as leis estaduais e distritais, a legislação específica e a *Lei nº 7.183/84*.

2.111. Diante do exposto, é transparente que o assunto gerenciamento de fadiga das Unidades Aéreas Públicas deve ser objeto de estudo criterioso para emenda ao RBAC 90, após a publicação do texto final do *PL n 8.255/14*.

OPERAÇÃO COM AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA (RPA, VANT, DRONE)

2.112. As operações aéreas com aeronaves remotamente pilotadas fazem parte da atual realidade operacional das Unidades Aéreas Públicas. No entanto, a matéria já é tratada em minuta de regulamento específico, RBAC – E94, foco da Audiência Pública n 13/2015, pendente de providências ulteriores para aprovação e publicação. Não obstante, desde 29 de novembro de 2011, está vigente a *Decisão ANAC nº 127* que autoriza a operação de Aeronave Remotamente Pilotada, no âmbito da Polícia Federal.

2.113. Ante ao exposto, entendeu-se como razoável não dispor sobre o referido assunto no âmbito do RBAC 90.

3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

Os interessados devem enviar os comentários, identificando o assunto, para o endereço informado no item 5 deste documento, por via postal, ou por via eletrônica (e-mail: gtno.spo@anac.gov.br), usando o formulário disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final da proposta poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.

Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de **30 dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

4. CONTATO

Para informações adicionais a respeito desta audiência pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Padrões Operacionais – SPO
Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO
Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200
Brasília/DF – Brasil
Tel.: (61) 3314-4846
e-mail: gtno.spo@anac.gov.br