

ANEXO
FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	60800.014964/2010-21		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 ao RBAC 01 com definições relacionadas ao RBAC 91.					
Tipo de ato normativo:	<input checked="" type="checkbox"/> (X)	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"/> (X)	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.

Com relação ao RBAC 01 não identificamos nada que viesse a impactar o mercado de forma relevante, de modo que não será tratado neste Formulário.

A principal razão para a edição do RBAC 91 é a substituição do RBHA 91, que é a norma já vigente, de acordo com o que preconiza o Art. 47, inciso I da Lei 11.182/2005. No entanto, devido ao avanço da aviação civil brasileira, a nova norma contempla requisitos adicionais de modo a atender o interesse público e fomentar o desenvolvimento da aviação civil brasileira, conforme preconiza o art. 8º da Lei 11.182/2005. Abaixo serão descritos os problemas mais relevantes que motivaram alterações de requisitos na proposta de RBAC 91 em relação ao RBHA 91.

a) em casos de desvios à regulamentação por causa de emergências, previsto pelos arts. 16 e 168 do CBAer, não há especificação de prazo máximo para comunicação das ocorrências em acordo com o art. 171 da referida Lei (exemplos: RBHA 91.3(b), 91.15, 91.327(a)(6));

b) A propriedade compartilhada hoje está sendo utilizada como alternativa à certificação de empresas como táxi aéreo, porém sem atrair os requisitos de segurança do RBAC 135;

c) excesso de subjetividade na seção 91.15 (Lançamento de objetos da aeronave) que dificulta a fiscalização em casos de abusos;

d) a atual seção 91.17 não está em harmonia com o avanço da legislação, especialmente a de trânsito, que hoje é bem mais restritiva com relação ao consumo de álcool do que a aviação;

e) carência de requisitos padronizados para autorização de operações específicas (RVSM, PBN, ILS cat. II e III e outras);

- f) discrepâncias nas exigências de equipamentos e instrumentos para as operações de aproximação ILS categorias II e III (a norma atual é mais exigente com as operações categoria II do que com as operações categoria III, que possuem nível de risco maior);
- g) exigências quanto aos documentos que devem ser portados na aeronave (requeridos pela seção 91.203 e 91.503) desatualizados e imprecisos, dando margens a dúvidas;
- h) não estamos atendendo ao Anexo 6 da ICAO Part II, item 3.6.2.1 e Part III item 4.1.3.1 ao não exigir kit de primeiros socorros para todas as aeronaves, mas apenas para os grandes aviões (RBHA 91.513(d));
- i) requisitos de ELT (seção 91.207) são hoje muito menos restritivos do que o estabelecido pela ICAO e recomendado pelo DECEA, que os prevê também para helicópteros. O RBHA 91 exige apenas para aviões e admite várias exceções;
- j) requisitos de ACAS estão aquém das especificações do Anexo 6 Parte II e Anexo 10, Volume IV da Convenção de Aviação Civil Internacional (RBHA 91.221; e Apêndice A - Seção 2 - parágrafo (g));
- k) requisitos de equipamentos de sobrevivência na água estão sendo requeridos apenas para grandes aviões, o que não atende a Seção III da Parte 3 do Anexo 6 da ICAO, itens 4.3, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.2.3; a Parte 2 do Anexo 6 da ICAO, item 2.4.4.3.2; e LAR 91.820;
- l) requisitos de voos acrobáticos, de demonstração, de competição e em eventos em geral insuficientes, especialmente no sentido de se garantir a segurança em eventos que possuem público em solo (RBHA 91.303);
- m) inexistência de requisitos operacionais para aeronaves na categoria leve esportiva;
- n) requisitos muito permissivos e com restrições subjetivas para áreas de pouso eventual ou locais não homologados ou registrados de helicópteros (RBHA 91.325 e 327), o que dificulta a atuação da fiscalização da ANAC;
- o) inexistência de requisitos mínimos para pousos e decolagens na água.
- p) há muitas exceções no parágrafo 91.501(b) que favorecem a ocorrência de operações comerciais não autorizadas.

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.

a) Com relação ao item "a" anterior:

Opção 1: manter a subjetividade do requisito e especificar em IS;

Opção 2: explicitar um tempo máximo adequado para o operador reportar os desvios, de modo que se for ultrapassado a fiscalização poderia atuar com sanções por descumprimento de regra.

A opção 2 foi escolhida por se mais apropriada para forçar o cumprimento da regra. Com a opção 1 o operador, ao ser interpelado pelo INSPAC poderia alegar que ainda iria enviar as informações

e que o requisito não estabelece prazo. Uma instrução suplementar também não tem a força de um requisito para obrigar o usuário. Foram estabelecidos prazos para comunicação não só para os requisitos existentes como para alguns novos que foram criados no âmbito do novo RBAC. Os parágrafos implementados foram: RBAC 91.3(d), 91.15(d), 91.329(a)(8), 91.329(c), 91.331(a)(5), 91.1709(b)(2).

b) Com relação ao item “b” anterior:

Opção 1: manter a regulamentação como está atualmente. Mantém o status da nossa regulamentação atual, que não estabelece nenhum requisito adicional para a modalidade de operação em propriedade compartilhada;

Opção 2: Harmonizar a nossa regulamentação à subparte K do *14 CFR Part 91*. Esta opção continua permitindo a modalidade de propriedade compartilhada, porém atraindo requisitos de formação, treinamento, manutenção de aeronaves, etc., semelhantes aos aplicados no RBAC 135 para as operações complementares e sob demanda. A propriedade compartilhada que já opera segundo os RBAC 121 ou 135 não serão afetados pelos requisitos.

A opção 2 foi 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. Não foram identificados impactos negativos significativos para as empresas aéreas e para a sociedade. Por outro lado espera-se aumento do nível geral de segurança operacional tanto para os operadores privados engajados em operações de propriedade compartilhada como para a sociedade em geral.

c) Com relação ao item “c” anterior:

Opção 1: manter o nível atual de subjetividade do atual requisito, que deixa a critério do operador tomar “razoáveis precauções para evitar ferimentos ou danos a pessoas e propriedades”.

Opção 2: estabelecer critérios segundo os quais ele seria autorizado a lançar objetos de aeronaves, de modo a aumentar o nível de segurança operacional.

A opção 2 foi escolhida, de forma que para toda operação planejada o operador solicite uma autorização, quando então o operador deverá detalhar o que pretende fazer e a ANAC aprovará segundo critérios de razoabilidade. A autorização também poderá conter recomendações ou exigências adicionais de segurança, baseado em aprovações similares e em experiências passadas. Por outro lado, se o operador precisar alijar objetos em emergência da aeronave ele está autorizado a fazê-lo, mas deverá depois fazer um reporte da ocorrência à ANAC. Os requisitos foram implementados na seção 91.15 da proposta de RBAC 91.

d) Com relação ao item “d” anterior:

Opção 1: manter os requisitos como estão hoje em vigor;

Opção 2: adequar os requisitos ao avanço da legislação nacional com relação ao consumo de álcool e drogas.

A opção 2 foi escolhida tendo-se em vista a evolução do entendimento a respeito da legislação de álcool e drogas. Foi eliminada, no parágrafo 91.17(c) a obrigação inconstitucional de o tripulante fornecer provas contra si mesmo, no entanto, foi estabelecida sanção para aquele que se recusar a realizar os exames com o etilômetro (bafômetro) e laboratoriais (em caso de

suspeita justificada). Foi também estabelecido o nível “zero” de tolerância ao álcool no desempenho das funções, em harmonização com a atual legislação de trânsito.

e) Com relação ao item “e” anterior:

Opção 1: manter o nível de discricionariedade atual para a ANAC autorizar uma operação específica requerida pelo operador;

Opção 2: estabelecer critérios mínimos, unificados e padronizados, que atendam a quaisquer tipos de solicitações que sejam requeridas.

A opção 2 foi adotada de modo a requerer, de modo padronizado, a elaboração de um manual, treinamento, verificação da capacidade das aeronaves para realizarem as operações, inclusão nas EO da empresa ou autorização via LOA. A Subparte N se aplicará a todas as operações específicas que a ANAC hoje aprova e há abertura para inclusão de novas operações que venham a ser futuramente criadas. Deverão ser editadas futuramente instruções suplementares para detalharem cada processo de autorização em especial.

f) Com relação ao item “f” anterior:

Opção 1: implementar no RBAC 91 todos os requisitos de equipamentos referentes à aproximação ILS categoria III que estão contidos em documentos da ICAO ou do FAA;

Opção 2: remover os requisitos existentes para a categoria II contidos no atual Apêndice A do RBHA 91, inserir um requisito genérico que pode ser remetido para documentações técnicas ou instruções suplementares que trarão os equipamentos requeridos para cada categoria de aproximação específica.

A opção 2 foi adotada. Manter os requisitos de equipamentos e instrumentos para aproximações ILS categoria II e não listá-los também para a categoria III induziria o regulado a pensar que os requisitos para categoria III são menos restritivos que para a categoria II. Por outro lado, não seria adequado listar no âmbito do RBAC 91 todos os equipamentos e critérios técnicos para a operação categoria III, além da complementação que seria necessária para a categoria II, pois os documentos de referência estrangeiros (*AC 120-28D*, *AC 120-29A*, *DOC 9365* da ICAO e a *AC 91-020*) são muito extensos. Desse modo, foi inserido em 91.1703(c)(1) (que se aplica também às aproximações ILS) um requisito que requer que o operador demonstre, de maneira aceitável para a ANAC, que a aeronave é capaz de desempenhar as aproximações requeridas. Para o RBAC 001 se está também propondo uma definição do que seria “aceitável”, que estabelece uma priorização de critérios para a aceitação. Dessa forma, mesmo sem uma instrução suplementar a ANAC poderá aprovar a operação com base em padrões internacionais universalmente aceitos.

g) Com relação ao item “g” anterior:

Opção 1: manter o texto atual;

Opção 2: rever os requisitos para eliminar interpretações a respeito dos documentos que realmente precisam estar presentes na aeronave.

A opção 2 foi implementada. A seção 91.203 contém os documentos aplicáveis a todas as aeronaves e a seção 91.503 contém os documentos aplicáveis somente a grandes aviões. À seção 91.503 foi acrescentado o manifesto de carga e a ficha de peso e balanceamento, que referem-se a documentos que precisam ser realizados e documentados. À seção 91.203 foi incluída a certificação de ruído para as aeronaves que realizam operações internacionais, lista de passageiros (se aplicável), autorizações especiais ou específicas e diário de bordo (prevendo já a

revogação da IAC 3151). Foi também especificado quando seriam exigidos os originais e quando seriam permitidas cópias. Também foi inserida a seção 91.27, com requisitos para Diário de Bordo, importados e adaptados da atual IAC 3151, a fim de que se possa futuramente revogar esta IAC.

h) Com relação ao item “h” anterior:

Opção 1: manter o requisito como está, aplicável apenas a grandes aeronaves, e declarar diferença para a ICAO;

Opção 2: harmonizar o requisito ao que requer o Anexo 6 da ICAO.

Como os itens requeridos na caixa de primeiros socorros são muito simples, contendo basicamente comprimidos de analgésico, um frasco de antiséptico, gaze, esparadrapo, cotonetes, algodão, optamos por requerer em todas as aeronaves como requer o Anexo 6, transferindo o parágrafo 91.513(d) para o parágrafo 91.205(b)(23), de modo que se torne aplicável a todas as aeronaves.

i) Com relação ao item “i” anterior:

Opção 1: manter o nível atual de exigência de ELT apenas para aviões;

Opção 2: harmonizar a nossa regulamentação ao que requer o Anexo 6 da ICAO e ao que recomenda o DECEA.

Em diversas reuniões internas na SPO, com a SAR e com o DECEA, houve o entendimento que devíamos harmonizar os requisitos do RBAC 91 ao Anexo 6 da ICAO, retirando-se a maioria das isenções constantes no RBHA 91.207(f). A SAR manifestou preocupação com os custos da implementação e com o prazo para que isso seja feito. A esse respeito argumentamos que em uma pesquisa de mercado encontramos ELT com valores que variavam entre R\$ 1.000,00 e R\$ 5.000,00. Ainda haverá o custo da instalação (estimado pela SAR entre R\$ 8.000,00 e 16.000,00) e de uma eventual certificação junto à Agência (estimado pela SAR a um valor de aproximadamente R\$ 20.000,00). Porém, esse custo terá que ser desembolsado apenas uma única vez, cabendo então ao operador manter o aparelho. Em princípio estimamos um prazo de 3 anos para as aeronaves fabricadas após 31/12/2000 e 4 anos para as aeronaves fabricadas até 31/12/2000, como suficiente para a adequação. O requisito atual do RBHA 91 exige ELT fixo, enquanto que o Anexo 6 da ICAO apenas requer que eles sejam automáticos ou de sobrevivência (no caso dos fixados em botes salva-vidas). Dessa forma retiramos a obrigatoriedade de que os ELT sejam fixos, mas apenas que sejam automáticos, como requer o Anexo 6, o que permitirá que as aeronaves usem o ELT portátil e não precisem necessariamente de uma certificação da aeronave. Requeremos o ELT de sobrevivência ou automático adicional apenas para quem voar a mais de 100NM da costa, que é a partir de quando será exigido que as aeronaves possuam botes salva-vidas, onde então deverá ser fixado esse ELT. Dessa forma entendemos que é viável técnica e economicamente a nova exigência, o que esperamos que aumentará muito a eficiência no resgate em caso de acidente.

j) Com relação ao item “j” anterior:

Opção 1: Manter a regulamentação como está atualmente;

Opção 2: Harmonizar a nossa regulamentação aos anexos da ICAO no que se refere à instalação e utilização de sistemas ACAS.

A opção 2 foi a escolhida, pelas razões a seguir. As ocorrências no ar, especialmente as quase colisões aéreas (NMAC) estão no escopo de discussão dos grupos de trabalho e projetos do RASG-PA, conforme item 3.2.2 e 3.4 do WP/03 da 16ª Reunião do RASG-PA, realizado em Lima, Peru, em 12-13/3/2013, o que mostra que os eventos de quase colisão no ar são objeto de preocupação da ICAO. Além disso, a nossa regulamentação atual está aquém do que é requerido pelos Anexos da Convenção de Aviação Civil Internacional (a saber, ao Anexo 6 Parte II seção 3.6.10 e ao Anexo 10 Volume IV item 4.3.5). Segundo a opção escolhida, serão afetados pela nova regra os aviões com motores a turbina com peso máximo de decolagem acima de 5700kg e todas as aeronaves que a partir de 36 meses após publicação do RBAC 91 terão que ter os seus sistemas ACAS adequados de acordo com as disposições do novo parágrafo 91.221(h). O impacto da implementação da regra foi estimado entre R\$ 32.000,00 e R\$ 76.000,00 por aeronave, incluindo o custo de uma eventual necessidade de certificação suplementar de tipo. Esse custo de adaptação das aeronaves que não estejam adequadas, embora significativo, pensamos que não seja tão significativo para aquele em condições de possuir uma aeronave com mais de 5700kg PMD, de modo que entendemos que o aumento do nível de risco à segurança operacional compensa o custo de implementação da regra. Por outro lado estamos propondo prazos de transição de 12, 24 e 36 meses para a plena implementação da regra, de modo que os custos podem ser diluídos nesse período após a publicação do RBAC 91. Não há impacto esperado nos operadores internacionais, visto que estamos propondo harmonização à regulamentação da ICAO.

k) Com relação ao item “k” anterior:

Opção 1: manter a harmonização ao *14 CFR Part 91*, que requer os equipamentos apenas para grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina;

Opção 2: harmonizar ao Anexo 6 da ICAO, que requer os equipamentos para todas as aeronaves.

A opção 2 foi a escolhida. Os usuários que se afastarem mais de 50 milhas da costa deverão possuir apenas coletes salva-vidas (91.231(a)), o que entendemos que não trará impactos financeiros relevantes para adequação de todas as aeronaves. O impacto maior será para os que se afastem mais de 100 milhas da costa, que deverão então também possuir botes salva-vidas, dispositivos pirotécnicos e cabo de segurança (91.231(b)). As aeronaves muito pequenas talvez tenham dificuldades de possuir um bote salva-vidas, porém entendemos também que, nestes casos, estas aeronaves não deveriam se afastar mais de 100 milhas da costa. Nesse sentido optamos por harmonizar o RBAC 91 ao Anexo 6 da ICAO.

l) Com relação ao item “l” anterior:

Opção 1: manter a harmonização atual da regra ao *14 CFR Part 91*, que contém requisitos do DECEA e não protege eventos com público no solo;

Opção 2: estabelecer requisitos que protejam pessoas no solo em eventos com público.

A opção 2 foi a escolhida. Para os eventos que não envolvam público em solo está sendo mantido praticamente o mesmo nível de regulamentação atual, tendo sido apenas importado alguns requisitos adicionais já constantes da IAC 91-1001. No caso de voos que envolvam público em solo, está sendo requerido a aprovação prévia da ANAC com solicitação com pelo menos 60 dias antes do evento, com separação de segurança do público. A aplicabilidade da seção também foi expandida para abranger não apenas voos acrobáticos, mas também voos de demonstração, de competição e em eventos em geral. A nova disposição afetará apenas aqueles que hoje realizam

essas atividades envolvendo público e que hoje não precisam solicitar autorização alguma à ANAC. Porém entendemos ser a medida necessária a fim de proteger pessoas no solo em eventos festivos.

m) Com relação ao item “m” anterior:

Opção 1: não regular o assunto no âmbito do RBAC 91;

Opção 2: harmonizar a regulamentação em harmonização ao *14 CFR Part 91*.

A opção 2 foi escolhida. As aeronaves leves esportivas já se encontram sob as regras gerais do RBHA 91 e continuarão sob o RBAC 91. Porém, como o RBHA 91 é anterior ao estabelecimento das aeronaves leves esportivas, a seção 91.327 não existia e é necessário o complemento regulamentar a fim de garantir nível mínimo de risco à segurança operacional. Os operadores não devem ter dificuldades para atender os requisitos. A ausência dos requisitos pode proporcionar desvios de comportamento que afetem o nível de segurança operacional, especialmente no que se refere a danos a terceiros (externalidades).

n) Com relação ao item “n” anterior:

Opção 1: manter a regulamentação atual, que possui elevado nível de discricionariedade e é de difícil fiscalização;

Opção 2: propor novos requisitos que solucionem ou mitiguem os problemas da regra atual.

A opção 2 foi a escolhida. Foi eliminado da proposta o requisito que só permitia as operações de helicópteros em locais não cadastrados, caso a operação não fosse rotineira ou frequente, visto que esses termos são muito difíceis de delimitar e menos ainda de fiscalizar. Dessa forma o piloto poderá realizar quantas operações ele desejar, mas foram estabelecidas exigências adicionais hoje não existentes, como a área ser desabitada em um raio de 300 metros e longe de vias públicas pelo menos 50 metros. O limite de 50 metros visa unicamente evitar danos a pessoas ou objetos nas vias públicas. Já o limite de 300 metros foi estabelecido tomando-se como parâmetro os requisitos de ruído do RBAC 161, de modo que entendemos que pousos ou decolagens realizadas além desta distância não devem ocasionar perturbações às vizinhanças. No entanto, propriedades que estiverem dentro deste raio poderão autorizar a operação, ainda que tacitamente, cabendo ao operador negociar diretamente com eles. A discricionariedade, entretanto, para autorizar ou não a operação será dos proprietários das áreas dentro do raio de 300 metros e não do operador da aeronave e, caso não autorizem, a ANAC poderá autuar o operador pelo descumprimento da regra caso eles operem assim mesmo. O impacto no mercado é que provavelmente algumas das operações que são feitas hoje fora dos critérios estabelecidos terão que se adequar, ou então terão que deixar de ser feitas, ou então terão que cadastrar um heliporto. Todos os novos requisitos foram concentrados na seção 91.329.

o) Com relação ao item “o” anterior:

Opção 1: não regular;

Opção 2: regular minimamente para proteger as pessoas que nada têm a ver com tais operações (externalidades).

A opção 2 foi a escolhida. Foram estabelecidos na seção 91.331 requisitos mínimos de distância de objetos na água para pousos e decolagens, observância a regras de tráfego aéreo, comunicação de anormalidades, inexistência de proibição para operar no local e responsabilização do piloto em comando pela operação. O impacto no mercado não deve ser

relevante e as aeronaves já devem atender as disposições mesmo sem a existência da regra. Sua existência apenas cria itens de fiscalização para coibir eventuais abusos na operação e uma instrução suplementar poderá ser futuramente editada para detalhar os requisitos gerais inseridos na nova seção.

p) Com relação ao item “p” anterior:

Opção 1: manter as disposições tais como na regra atual;

Opção 2: eliminar as exceções e proibir qualquer tipo de remuneração do operador em operações não comerciais, mesmo que com o fim de cobrir apenas custos.

A opção 2 foi escolhida. As disposições tais como estão expressas atualmente criam condições para operações comerciais em aeronaves não certificadas e/ou não autorizadas para operações comerciais, que seriam então remuneradas a título de compensação financeira sem fins lucrativos. O impacto no mercado é que os operadores que desejarem realizar alguma das operações listadas nas antigas exceções deverão incorporar isso aos seus custos, ou então deverão solicitar à ANAC uma isenção de cumprimento de regra, quando então deverão justificar o que quererão ter financeiramente compensado, criando item de fiscalização para a ANAC.

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

a) Com relação ao item “a” do item 1:

Passa a ser estabelecido objetivamente prazos para que o operador realize os reportes, o que torna possível a fiscalização e aplicação de sanção em caso de descumprimento.

b) Com relação ao item “b” do item 1:

Espera-se que a publicação da subparte K desestimule o mascaramento de operações comerciais como se fossem operações privadas de propriedade compartilhada (que hoje possuem regras menos restritivas), e por outro lado, discipline, com requisitos técnicos adequados de segurança, as legítimas pretensões de operação de propriedade compartilhada.

c) Com relação ao item “c” do item 1:

Espera-se que a medida aumente o nível de segurança operacional nas operações planejadas de lançamento de objetos de aeronaves (o que se dá em geral em eventos festivos, funerais e em épocas eleitorais), devido ao fato de o operador ser obrigado a descrevê-la e obter autorização prévia da ANAC. A autorização também conterà recomendações de segurança que poderiam passar despercebidas caso nenhuma autorização fosse solicitada. Quanto aos alijamentos de emergência, estes não ficam proibidos, mas precisam ser reportados em prazo determinado.

d) Com relação ao item “d” do item 1:

A ANAC estará mais alinhada à evolução da legislação a respeito do consumo de álcool e drogas e poderá planejar e realizar fiscalizações e sanções efetivas a fim de coibir as operações de tripulantes enquanto sob efeito de substância psicoativa.

e) Com relação ao item “e” do item 1:

Passará a ser requerido, de forma uniformizada, requisitos mínimos para autorização de operações específicas, o que facilitará tanto o regulado como a atuação dos INSPAC da ANAC. A proposta também contempla operações específicas futuras que venham a ser criadas.

f) Com relação ao item “f” do item 1:

A exclusão do atual Apêndice A requer que se procure por critérios técnicos atualizados para aprovação das aproximações ILS categorias II e III, que poderão ser estabelecidas em IS ou utilizados critérios técnicos internacionalmente aceitos, além de eliminar a possibilidade de falsa interpretação de que as operações categoria III requerem menos equipamentos e instrumentos que a categoria II, quando não é isso o que de fato ocorre.

g) Com relação ao item “g” do item 1:

Foram listados os documentos obrigatórios que visam garantir que certos procedimentos fundamentais sejam executados e foi estabelecido quando os documentos originais serão exigidos ou quando será admitida a cópia.

h) Com relação ao item “h” do item 1:

A regulamentação brasileira passará a estar alinhada com o Anexo 6 da ICAO com relação à exigência de kit de primeiros socorros em todas as aeronaves.

i) Com relação ao item “i” do item 1:

Aumento da eficiência dos resgates de aeronaves em casos de acidentes e passaremos a estar alinhados com as recomendações internacionais expostas no Anexo 6 da ICAO e com as recomendações do DECEA.

j) Com relação ao item “j” do item 1:

Esperamos um aumento sensível no nível de segurança operacional nas operações, além de passarmos a estar em acordo com as disposições da ICAO.

k) Com relação ao item “k” do item 1:

Esperamos um aumento do nível de segurança em operações sobre grandes de extensões de água com as exigências estendidas a todas as aeronaves e não apenas aos grandes aviões, e estaremos harmonizados ao Anexo 6 da ICAO.

l) Com relação ao item “l” do item 1:

Esperamos que eventos que envolvam público em solo estejam mais protegidos pela simples existência de regras balizadoras, que mais tarde poderão ser detalhadas em instruções suplementares.

m) Com relação ao item “m” do item 1:

Esperamos que o nível de segurança operacional aumente com a implementação dos novos requisitos, visto que as não conformidades técnicas passarão a ser itens de fiscalização da ANAC.

n) Com relação ao item “n” do item 1:

Esperamos que o nível de segurança operacional aumente nas operações de helicópteros em áreas não cadastradas, especialmente no que se refere às externalidades, e que a eficácia das fiscalizações aumente pelo estabelecimento de critérios objetivos que poderão ser observados.

o) Com relação ao item “o” do item 1:

Esperamos que o nível de segurança operacional aumente nos pousos e decolagens na água, especialmente no que se refere às externalidades, e que a eficácia das fiscalizações aumente pelo estabelecimento de critérios objetivos que poderão ser observados.

p) Com relação ao item “p” do item 1:

Esperamos que não haja mais ocasião para transporte comercial irregular com fins lucrativos a título de “compensação financeira de custos de voo”.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Edição de Resolução de edição do RBAC 91 e RBAC 01.	De 1 a 4 anos, segundo disposições transitórias.	Fiscalização.
Regulados	Deverão se adequar às novas regras.	De 1 a 4 anos, conforme estipulado nas disposições transitórias.	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, Art. 10 e Art. 11, inciso V da Lei nº 11.182/2005.
- Art. 43, inciso I, alíneas a e c, da Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009.
- Art. 51, inciso I, alíneas a e b, da Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009.

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 Aeronavegabilidade, que se manifestou diversas vezes nos autos por meio dos seguintes documentos: Memorando nº 29/2010/GTPN/SAR (fls. 260/264), Memorando nº 51/2012/GTPN/SAR (fls. 1155/1162), Memorando nº 5/2013/GTPN/SAR (fls. 1168/1175), NT nº 70/2013/GTPN/SAR (fls. 1412/1415) e ata de reunião concernente a essa NT (fls. 1583/1585) e Despacho nº 70/2014/GTPN/SAR.

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

() ANVISA (x) COMAER () Polícia Federal () Receita Federal

(x) Outros: órgãos de segurança pública, órgãos de defesa civil e órgãos da administração pública

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

O DECEA se manifestou acerca da proposta por meio do Ofício nº 5/NOR1/5465, de 22/3/2013 (fls. 1176/1182) e segundo a Memória de Reunião protocolada sob o número 00065.121770/2013-63, anexada aos autos.

Os demais órgãos estão submetidos à atual subparte K do RBHA 91. Porém, não se está propondo mudanças significativas na nova regulamentação que implicasse em restrições que

justificassem consultas formais a todos os órgãos públicos. Ademais, está em discussão proposta de RBAC nº 90 que substituirá essa subparte, de modo que todas as discussões estão sendo feitas no âmbito da elaboração daquele regulamento.

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. - A ICAO possui o Anexo 6 Partes I, II e III, que regulam as operações privadas e comerciais de aviões e helicópteros.
<input type="checkbox"/>	NÃO		

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Há apenas o atual RBHA 91 e o RBAC 01, que se propõe substituir e emendar respectivamente.
<input type="checkbox"/>	NÃO		

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

Especialmente para os operadores privados há previsão de impacto financeiro a fim de que adaptem suas operações ou aeronaves às novas regras (aqueles que porventura ainda não estiverem adaptados). Porém os custos mais significativos terão que ser desembolsados uma única vez (ELT, TCAS, botes e coletes salva-vidas para quem voa muito afastado da costa). De resto estão sendo inseridos requisitos que exigirão do regulado maior organização, planejamento e disciplina nas suas operações.

Os operadores comerciais sob os RBAC 121 e 135, por já atenderem a uma regulamentação bem mais restritiva, praticamente não serão impactados pelo novo RBAC 91. O único impacto significativo esperado é a eventual necessidade de instalação de ELT ou ELT adicional.

Os itens 1, 2 e 3 deste Formulário descrevem os impactos com maiores detalhes.

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

O benefício do ato como um todo é que teremos um ganho significativo em nível de risco à segurança operacional para o sistema de aviação civil, especialmente na aviação geral.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Aumento do nível de segurança operacional.	Impacto financeiro (os principais são a eventual necessidade de instalação de ELT ou ELT adicional e substituição / adaptação do ACAS).
Empresas de transporte aéreo não regular	Aumento do nível de segurança operacional.	Impacto financeiro (os principais são a eventual necessidade de instalação de ELT ou ELT adicional e substituição / adaptação do ACAS).

Empresas de serviços aéreos especializados	Aumento do nível de segurança operacional.	Impacto financeiro (o principal é a eventual necessidade de instalação de ELT).
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.	Impactos financeiros descritos nos itens 1, 2 e 3.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não há.	Não há.
Mecânicos	Não há.	Não há.
Escolas e Centros de Treinamento	Aumento do nível de segurança operacional.	Impacto financeiro (o principal é a eventual necessidade de instalação de ELT).
Tripulantes	Aumento do nível de segurança operacional.	Não há.
Passageiros	Aumento do nível de segurança operacional.	Não há.
Comunidades	Aumento do nível de segurança operacional.	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, ou seja, por meio de fiscalização.

Servidor Responsável pelo preenchimento

Gerente Responsável

Superintendente