

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	<b>00058.500221/2016-91</b>	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTNO/GNAD/SIA
<b>Assunto do normativo:</b>	Revisão dos normativos da SIA afetados pelo Projeto Prioritário: Remodelagem dos Serviços Aéreos		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

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

O Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos visa, dentre outros objetivos, aprimorar o modelo conceitual referente aos serviços de transporte aéreo público no Brasil, suas implicações, demandas e características de forma a viabilizar melhor entendimento dos elementos que orientam o processo de outorga desses serviços. Nesse cenário, no que tange aos regulamentos da SIA afetados pelas alterações propostas no Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos, surgem os seguintes problemas:

**Problema 1: Alterações pontuais para compatibilização dos normativos da SIA com o Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos**

O Projeto Prioritário Remodelagem de Serviços Aéreos identificou que a utilização de diversos conceitos na ANAC vinha gerando ambiguidades na interpretação entre as superintendências, por vezes, definidos de maneira divergente nos normativos.

Os conceitos considerados oportunos para serem alterados foram: “aviação comercial”, “aviação geral”, “operação charter”, “operação de fretamento”, “táxi aéreo”, entre outras nomenclaturas afetadas.

**Problema 2: Alteração da matriz de Serviços Aéreos**

Em sua maioria, os regulamentos afetados às matérias de competência da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária não utilizam como critérios para sua aplicação (ou aplicação de parte de seus requisitos) as espécies de serviços aéreos existentes na matriz brasileira. Em regra, os regulamentos possuem como critério a natureza da infraestrutura (se pública ou privada), a modalidade do serviço (se "regular" ou "não regular"), o número de passageiros processados anualmente (marcos de 200.000, 600.000, 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros).

Alguns normativos, no entanto, se baseiam nas espécies de serviços aéreos e, por consequência, poderão ser impactados diretamente pela redefinição da matriz brasileira. Destacam-se, nesse cenário, o RBAC n° 139 e o RBAC n° 107.

### **Problema 2.1: RBAC n° 139**

A partir da Emenda n° 05 do Regulamento, a certificação passou a ser exigida dos aeródromos civis públicos que processem "operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121", "operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade" ou "operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129". A regularidade para os fins do RBAC significa a "realização de mais de 2 (dois) movimentos semanais de operações regidas pelo RBAC 121".

Com a redefinição das aeronaves que poderão ser empregadas nas operações suplementares e domésticas, automaticamente serão alterados os limites operacionais que exigirão ou não a certificação do aeródromo.

### **Problema 2.2: RBAC n° 107**

A matriz de serviços aéreos utiliza conceitos diferenciados para "fretamento" e "charter". Já, os conceitos utilizados no RBAC n° 107 seguem o modelo presente na IAC 1227. O RBAC n° 107 é aplicável a aeródromos civis públicos, com base em classificação que integra a infraestrutura disponível (categorização para arrecadação de tarifas), o tipo de serviço aéreo recebido (aviação geral, táxi aéreo, fretamento, aviação comercial) e o número médio de passageiros processados anualmente. Fora da classificação, mas utilizados como critérios para aplicação de seus requisitos (conforme tabela de aplicação constante do Apêndice A), estão também a capacidade da aeronave (número de assentos) e o itinerário de voo (nacional ou internacional).

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.

### **Problema 1: Alterações pontuais para compatibilização dos normativos da SIA com o Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos**

Por serem alterações pontuais nos normativos da SIA, com o intuito de atualizá-los e deixá-los com redação alinhada com os conceitos definidos no Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos, vislumbra-se somente duas opções:

1. Manter a redação atual dos normativos

A alternativa não apresenta custos administrativos para a Agência, mas não elimina o problema da divergência e ambiguidade nos normativos.

1. Adequar e atualizar a redação atual dos normativos.

A alternativa busca alinhar os normativos que tangenciam as atividades da SIA com o Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos. Propõem-se alterações dos termos afetados pelo projeto de remodelagem para o significado que a norma deve alcançar.

Entende-se que a alternativa n° 2 seja a mais adequada, pois as alterações propostas procuram dar efetividade a *mens legis*, expressão de relevo na ciência hermenêutica que significa o espírito da lei captado na vontade do legislador, de acordo com a sua intenção. Portanto, objetiva-se

materializar o conteúdo fático idealizado durante o processo regulatório.

Seguindo a semântica e a hiperonímia normativa, os termos devem ser substituídos pelas respectivas definições, observando ajustes mínimos necessários para o alinhamento interfrásico.

## **Problema 2: Alteração da matriz de Serviços Aéreos**

### **Problema 2.1: RBAC n° 139**

1. Manter as medidas atuais de assento e de peso da aeronave para efeito de aplicabilidade do RBAC

A alternativa não apresenta maiores custos administrativos para a Agência, pois seria apenas necessária a adequação dos termos “Domésticas ou de Bandeira” para “operações regulares (agendadas) com (i) aviões propelidos a hélice com 10 ou mais assentos para passageiros ou capacidade de carga paga superior a 3400 kg ou (ii) aviões propelidos a jato” e do termo “Suplementares” para “operações não regulares (não agendadas) com aviões com 31 ou mais assentos para passageiros ou capacidade de carga paga superior a 3400 kg”. Isso para adequação ao projeto de remodelagem.

1. Alterar as medidas atuais de assento e de peso da aeronave para efeito de aplicabilidade do RBAC

A alternativa busca alinhar a aplicabilidade do RBAC n° 139 com as alterações propostas pelo RBAC n° 121. De acordo com as simulações de cenários realizadas pela Superintendência, conclui-se que, considerando a matriz de Serviços de Transporte Aéreo Público proposta no projeto do Remodelagem, 63 novos aeroportos passariam a se enquadrar na aplicabilidade do RBAC n° 139 e devendo ser certificados. O critério de maior relevância para determinar essa nova aplicabilidade do regulamento seria o Peso Máximo de Decolagem (PMD) que, se considerado como critério único, responderia pela inclusão de 54 aeroportos na lista.

Entende-se que a alternativa n° 1 seja a mais adequada, pois o critério de aplicabilidade do processo de certificação operacional de aeroportos já foi objeto de sucessivas modificações, de modo que a eventual proposição de modificação temporária especificamente em função da alteração do RBAC n° 121 poderia afetar a estabilidade do setor e a própria imagem do órgão regulador.

Entende-se que essa proposta é vantajosa por tender a uma estabilidade regulatória enquanto a Superintendência reavalia os requisitos relacionados à operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos (RBAC n° 153) e ao projeto de aeródromos (RBAC n° 154).

Ademais, adotando-se a alternativa n° 1, não haverá incompatibilidade de conceitos entre o RBAC 139 e os RBACs alterados no âmbito do Projeto Remodelagem de Serviços Aéreos, pois o critério de aplicabilidade do RBAC 139 deixará de fazer remissão a outros regulamentos e conterà expressamente as definições dos regulados aos quais se aplica.

### **Problema 2.2: RBAC n° 107**

1. Manter a redação atual da aplicabilidade do normativo

A alternativa não apresenta custos administrativos para a Agência, mas não elimina o problema da divergência e ambiguidade no normativo.

1. Alterar a redação atual da aplicabilidade do normativo sem alterar o sentido atual

A alternativa busca adequar o normativo seguindo a linha proposta pelo Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos. A ideia por trás da aplicabilidade do RBAC n° 107 é que a operação em que há a “comercialização dos espaços individuais ao público em geral” possui um maior risco para intervenções ilícitas, uma vez que não haveria um laço entre os ocupantes da aeronave. Assim, permanecendo como o principal critério o “desconhecimento entre os passageiros”, propõe-se a revisão do RBAC n° 107 para utilizar como critério a “venda de assento individual”, sem mencionar os tipos de contratos de “frete” ou “charter”.

Entende-se que a alternativa n° 2 seja a mais adequada, pois o uso da terminologia de comercialização de assentos individualmente ao público em geral, para além da satisfação do espírito normativo, alcança uma melhor qualidade normativa dentro da Agência. A proposta harmoniza o critério frente ao disposto na Res. ANAC n° 400, que estabelece as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional, e voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público.

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

Com relação ao descrito no “Problema 1”, serão feitas alterações nos regulamentos, adequando os termos afetados pelo Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos (e.g. “aviação comercial”, “aviação geral”, “operação charter”, “operação de fretamento”, “táxi aéreo”), deste modo, harmonizando os normativos da Superintendência com o referido projeto. Quanto ao que foi identificado no “Problema 2”, os problemas viabilizam a manutenção do entendimento e da estrutura atual. Com isso, a compreensão das normas torna-se mais fácil, bem como elimina o problema da divergência e ambiguidade nos normativos, estabelecendo bases conceituais claras e únicas, empregadas em toda a Agência.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Conclusão dos processos de revisão dos normativos afetados	Imediato	Diretoria
Regulados	Observância dos novos termos e, quando necessário, adequação às normas	Variável de acordo com a norma	A SIA realizará divulgação sistemática das normas e fiscalizará o cumprimento das normas a partir da entrada em vigor
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

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

Lei n° 11.182, de 27 de setembro de 2005, artigo 8º, incisos X, XXI e XXX.

Decreto n° 5.731, de 20 de março de 2006, Anexo I, artigo 4º, incisos X e XXII.

Decreto n° 7.168, de 5 de maio de 2010, artigo 7º, inciso I e II.

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

O Projeto Prioritário: Remodelagem dos Serviços Aéreos afeta diretamente a SIA, a SAS, a SPO e a SAR.

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

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

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

Foram consultados agentes relevantes do setor como a Secretaria de Aviação Civil (SAC) e o Comando da Aeronáutica (COMAER), sendo percebida, de forma semelhante, a necessidade de atualização dos caminhos regulatórios possíveis frente às novas exigências do mercado.

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

<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	- O Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos visa, dentre outros objetivos, aprimorar o modelo conceitual referente aos serviços de transporte aéreo público no Brasil, suas implicações, demandas e características de forma a viabilizar melhor entendimento dos elementos que orientam o processo de outorga desses serviços.	

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

<input type="checkbox"/>	SIM	Quais?	
<input checked="" type="checkbox"/>	NÃO	- O Projeto Prioritário: Remodelagem de Serviços Aéreos visa, dentre outros objetivos, aprimorar o modelo conceitual referente aos serviços de transporte aéreo público no Brasil, suas implicações, demandas e características de forma a viabilizar melhor entendimento dos elementos que orientam o processo de outorga desses serviços.	

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

Os custos podem ser resumidos nos seguintes aspectos:

- a) Os custos esperados da Agência são aqueles inerentes à condução do processo de revisão de normativos; e
- b) Os custos dos agentes regulados serão limitados, visto que as principais mudanças referem-se a adequação aos novos termos dos normativos, sem alteração da efetiva definição dos termos.

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

O estabelecimento de bases conceituais claras e únicas, empregadas por toda a Agência, é

fundamental para que possam ser exigidos requisitos coerentes com os elementos de segurança operacional, bem como para se permitir que inovações no setor referente, por exemplo, à oferta de serviços, sejam estabelecidas e orientadas em um processo de certificação eficaz, eficiente, coerente e seguro.

A revisão e atualização normativa é salutar para o processo regulatório, permitindo que o regulamento e as práticas da indústria tenham maior sinergia na intenção que uma seja a imagem da outra. De maneira prática, o regulado pode ter melhor acesso ao objetivo das normas, e a fiscalização da ANAC pode ser mais eficaz, tornando-a mais padronizada e de fácil realização, assim como os processos de autuação.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Maior compreensão de determinados requisitos.	Terão o ônus de avaliarem as alterações normativas e adequá-las, quando necessário.
Empresas de transporte aéreo não regular	Maior compreensão de determinados requisitos	Terão o ônus de avaliarem as alterações normativas e adequá-las, quando necessário
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	Maior compreensão de determinados requisitos	Terão o ônus de avaliarem as alterações normativas e adequá-las, quando necessário
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	Maior segurança no transporte aéreo pela regulamentação mais atualizada.	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar)	-	-

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

O monitoramento será efetivado por meio dos processos de certificação e de vigilância continuada executados pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.





A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1979066** e o código CRC **0EF40F24**.

---