



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.001193/2018-98	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTNO/GNAD/SIA
<b>Assunto do normativo:</b>	Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - <b>RBAC nº 120</b> - Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil.		
<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 presente documento tem por objetivo expor, de maneira sucinta, os motivos para a proposição de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 120 - PROGRAMA DE PREVENÇÃO DO RISCO ASSOCIADO AO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS NA AVIAÇÃO CIVIL. Tal regulamento trata do tema de psicoativos e estabelece as diretrizes e os requisitos para a devida estruturação e implementação de medidas educativas, preventivas e de tratamento.

Segundo as diretrizes para a qualidade normativa da agência (disponível em:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2017/41-1/anexo-i-diretrizes-para-a-qualidade-regulatoria-da-anac>), a atuação desta deve pautar-se por regras razoáveis e proporcionais, buscando desenvolver um ambiente regulatório sustentável e que considere o risco associado às operações, evitando a insegurança jurídica e o desestímulo aos investimentos e ao desenvolvimento da aviação. Portanto, imbuídos destas diretrizes normativas da agência que é proposta essa revisão do regulamento ora em tela.

Os principais problemas do RBAC nº 120, referem-se à aplicabilidade, que foi afetada por uma externalidade oriunda da edição da emenda nº 05 ao RBAC nº 139, que ampliou o leque de aeródromos que podem ser certificados. Além disso, o escopo das ARSOs apresenta-se de forma abrangente e, para algumas atividades, desproporcional ao risco, havendo desincentivo ao cumprimento do regulamento por parte dos regulados, face aos custos a serem enfrentados. Outro problema detectado trata da obrigatoriedade do envio de documentos (contendo o PPSP e seus sub-programas, a declaração de conformidade e os dados de contato do representante designado do PPSP) à ANAC, que têm se demonstrados como pouco eficazes, além de gerarem ônus administrativo tanto ao regulado quanto à agência. Os principais problemas detectados no RBAC nº 120 podem ser resumidos da seguinte forma:

## Problema 1 – Aplicabilidade

### • **Problema 1.1 – externalidade oriunda da edição da emenda 05 ao RBAC nº 139**

O regulamento RBAC nº 120 entrou em vigência no dia 31/05/2011, sendo aplicável a partir deste momento. Contudo, com a alteração proposta pela emenda 05 do RBAC nº 139, houve impacto direto na aplicabilidade do RBAC nº 120, pois até a emenda 04 do RBAC nº 139 somente eram obrigados a obter o certificado operacional aquele aeródromo que tivesse processado mais de 01 (um) milhão de passageiros. Porém, a partir da emenda nº 05 ao RBAC nº 139, a certificação operacional de aeroportos tornou-se obrigatória para qualquer aeródromo que tenha: *operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC nº 121; operações suplementares, regidas pelo RBAC nº 121, quando houver regularidade; ou operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC nº 129.*

Dessa forma, esse aumento do leque de abrangência do processo de certificação de aeródromos, atingindo também aeródromos pequenos, a SIA recebeu questionamentos por parte regulados, principalmente os de pequeno porte, a respeito das dificuldades para atendimento do RBAC nº 120, alegando questões como alto custo, dificuldade logística para realização de exames e ausência de escalabilidade na aplicação dos programas, alegações essas que provocaram uma reflexão interna acerca de uma possível melhoria na redação do regulamento.

Outro dilema existente atualmente, diz respeito ao fato de que ainda existem alguns aeroportos de grande movimentação que ainda não são certificados, ou seja, estão desobrigados ao cumprimento do RBAC nº 120. Para fins de exemplificação, o aeroporto de Sorriso-MT, Classe IB, deve apresentar um PPSF, mas o segundo maior aeroporto brasileiro em movimentação, o aeroporto de Congonhas - SBSP, não está obrigado a possuir e implementar um PPSF. Isso demonstra a desproporcionalidade da exigência frente ao risco/movimentação, bem como, da imputação de custos aos pequenos operadores de aeródromo.

Acredita-se estar em face de uma questão de regulação desuniforme, onde o risco existe, mas pode ser considerado em nível aceitável, não justificando a normatização como está posta hoje, com todos os seus encargos e principalmente, sem proporcionalidade.

### • **Problema 1.2 – dificuldade de cumprimento do regulamento pelas organizações de manutenção de produtos aeronáuticos localizadas no exterior**

As organizações de manutenção localizadas no exterior têm tido dificuldade do cumprimento do RBAC 120, mesmo sendo requerido delas somente a subparte de educação. Legislação local e questões financeiras têm sido apresentadas aos inspetores. Adicionalmente é argumentado que a ANAC é a única Autoridade de Aviação Civil que requer cumprimento, por parte de organizações localizadas no exterior, de requisito relacionado ao uso de substâncias psicoativas.<sup>[i]</sup>

Considerando que o regulamento aplicável às organizações de manutenção, o RBAC 145, baseia-se na regulamentação dos Estados Unidos, foi feito questionamento ao FAA, que nos informou que não é exigido o cumprimento com o CFR Part 120 pelas organizações de manutenção FAA localizadas no exterior.<sup>[ii]</sup>

### • **Problema 1.3 - necessidade de readequação do escopo da ARSO**

Essa parte do problema se caracteriza pelo escopo abrangente das atividades ARSO (Atividade de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil), pois, da forma como exigido no parágrafo *120.1(b)(1)*, atinge atividades de baixíssimo risco à segurança operacional.

A redação contida no parágrafo *120.1(b)(1)* do RBAC nº 120 contém o termo “qualquer” atividade realizada na área de movimento, o que resulta na inclusão de grande quantidade de atividades, sem fazer qualquer distinção do nível de risco das mesmas em relação à segurança da aviação civil.

A aplicabilidade do RBAC nº 120, estendida a qualquer atividade realizada na área operacional, nivelou o risco por igual, colocando atividades potencialmente arriscadas em paridade com atividades de risco muito baixo (e com maior potencial de mitigação). De fato, trata-se de alternativa regulatória que tem se

demonstrado muito rígida na prática pois, se de um lado minimiza o risco, de outro onera em excesso os regulados, em especial prestadores de serviço de pequeno e médio portes.

Em relação aos operadores de aeródromo e às suas empresas contratadas, essa generalização excessiva resulta em baixa aderência, reduzindo a relevância do regulamento na prevenção do uso de psicoativos.

### **Problema 2 – Baixa efetividade da obrigação do envio, pelos regulados, dos Programas de Prevenção ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas (PPSP)**

Atualmente, há obrigatoriedade de protocolar junto à ANAC uma Declaração de Conformidade acompanhada de listagem com métodos de conformidade adotados. No âmbito da SIA, percebeu-se o envio de centenas de documentos com reprodução literal do RBAC nº 120, ou seja, a estrutura dos documentos enviados não produz a eficácia desejada de conscientização sobre o Programa sendo, na prática, replicadores de requisitos.

O racional do requisito é fazer com que o regulado atente para a necessidade de uma política efetiva de prevenção ao uso de psicoativos. Mas, condicionar o protocolo de um documento não está tornando isso eficaz e onera a Agência em um trabalho que pode ser melhor direcionado para outros aspectos da promoção da segurança operacional. Através de ações de vigilância continuada e fomento, a implementação do programa e o desenvolvimento da cultura de prevenção pode ser trabalhada de forma mais eficaz.

### **Problema 3 – exames pós-acidente para organizações de manutenção**

Exames após acidente aeronáutico não são efetivos para as organizações de manutenção tendo em vista que a manutenção da aeronave pode ter ocorrido muito tempo antes do acidente e indícios “durante qualquer investigação” de que a manutenção contribuiu para o acidente, em geral ocorre muito tempo após o acidente (a determinação do fator contribuinte emitido pelo relatório do CENIPA pode demorar anos).<sup>[iii]</sup>

---

[i] Item 4.11.1 da NOTA TÉCNICA Nº 3/2019/GCVC/GGAC/SAR (SEI! nº 2582536)

[ii] Item 4.11.2 da NOTA TÉCNICA Nº 3/2019/GCVC/GGAC/SAR (SEI! nº 2582536)

[iii] Item 4.12.1 da NOTA TÉCNICA Nº 3/2019/GCVC/GGAC/SAR (SEI! nº 2582536)

---

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.

As alternativas consideradas podem ser resumidas abaixo:

**Alternativa 1** – Não revisar o regulamento, mantendo-o como está:

Alternativa padrão de um problema regulatório, ou seja, manter o estado atual deve ser considerada.

A solução de não alterar a regulação vigente acarreta na continuidade do cenário atual de desproporcionalidade ao risco e a manutenção dos impactos de custos aos pequenos e médios operadores de

aeródromo.

Além disso, a não revisão do escopo das ARSO não trará o benefício da redução da quantidade de funcionários abrangidos por um PPSP, que seriam refletidos na redução de custos aos regulados.

**Alternativa 2** – Revisar o regulamento, propondo as seguintes alterações principais:

- Rever a aplicabilidade em relação aos operadores de aeródromo, restringindo aos operadores das classes III e IV, classificados segundo o RBAC nº 153;
- Restringir a aplicabilidade das organizações de manutenção de produtos aeronáuticos àquelas localizadas em território brasileiro;
- Reduzir o espectro amplo das atividades ARSO;
- Organizações de manutenção regidas pelo RBAC 145 estarão dispensadas da realização de exames pós-acidente; e
- Isenção de envio do PPSP e da declaração de conformidade para a ANAC;

Essa alternativa é composta pelo conjunto de ações elencadas acima, e pretende corrigir a distorção de escalabilidade, retomando a aplicabilidade inicial da emenda 00 do RBAC nº 120, em relação aos operadores de aeródromo, ou seja, somente os aeródromos que processem acima de 1 (um) milhão de passageiros estarão obrigados a implementar e manter um Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil (PPSP) e todos seus subprogramas.

Também faz parte do conjunto de ações, a proposta de exclusão da aplicabilidade do RBAC nº 120 às organizações de manutenção aprovadas pela ANAC no exterior, já que essas organizações têm tido dificuldade no cumprimento do RBAC nº 120, mesmo sendo requerido delas somente a subparte de educação. Assim, a proposta da aplicabilidade restringe a aplicação do regulamento para as organizações de manutenção localizadas no território brasileiro.

A terceira ação consiste na revisão do escopo das Atividades de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSO), buscando eliminar a abrangência e generalidade demasiada do escopo das atividades. A proposta objetiva manter no regulamento as atividades de maior relevância do ponto de vista de segurança operacional, buscando uma regulação racional, a partir do equilíbrio minimamente razoável entre segurança e custos. A principal alteração dessa ação proposta consiste na retirada do parágrafo *120.1(b)(1)* da emenda 02, que abrange “*qualquer atividade desempenhada na área operacional não edificada*”, expurgando do regulamento este item genérico e que conduz a um escopo enorme de empregados abarcados por um PPSP. A retirada deste item genérico exige um exercício de manutenção expressa das atividades, consideradas de risco à segurança da aviação civil, dessa forma estão sendo mantidas as seguintes atividades ao escopo da atividade ARSO:

- *atividades realizadas por fiscal de pátio;*
- *atividades de condução de veículos e/ou operação de equipamentos, por pessoas com credencial aeroportuária permanente e que atuem na área operacional, quando prestadas a operadores sob o RBAC nº 121 ou a operadores de aeródromo, excetuando os motoristas funcionários de organizações públicas e os motoristas do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio;*
- *atividades de varredura contra objetos estranhos em área operacional não edificada prestadas a operadores sob o RBAC nº 121;*
- *calço das aeronaves que operem sob o RBAC nº 121, quando realizado em área operacional não edificada; e*
- *exercício do controle operacional de aeronaves em operações sob o RBAC nº 121.*

Além disso, também foi retirada do escopo das ARSOs as atividades de: *prevenção, salvamento e combate a incêndio [parágrafo 120.1(b)(9) da emenda 02]*.

Os parágrafos *120.1(b)(2); (b)(5); (b)(6) e (b)(8)* da emenda 02 tiveram a redação alterada/ajustada, sendo que as atividades elencada nos parágrafos *120.1(b)(2), (b)(5), (b)(8)* foram restringidas aos operadores aéreos sob o RBAC nº 121, quando prestadas a empresas de transporte aéreo, que possuem maior severidade

associada, refletindo assim a proporcionalidade das medidas propostas ao grau de risco associado a cada operação. [i]

Nessa esteira, a atividade do parágrafo 120.1(b)(6) da emenda 02 também se restringiu aos operadores aéreos sob o RBAC nº 121, quando prestadas a empresas de transporte aéreo, e excluindo os operadores aéreos que operam sob o RBAC nº 135, utilizando-se para isso a classificação contida no RBAC nº 108, regulamento este que trata das responsabilidades dos operadores aéreos em relação à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Por questões de organização e técnica legística, todo o parágrafo 120.1(b) foi reescrito e renumerado.

A quarta ação consiste na dispensa da realização de exames pós-acidente pelas organizações de manutenção regidas pelo RBAC 145.

A última ação dessa alternativa não tem o objetivo de desobrigar a elaboração da declaração de conformidade e do PPSP exigidos no regulamento, mas visa apenas reduzir a carga administrativa ao regulado e, em maior dimensão, para a Agência. Essa proposta permitirá direcionar melhor o trabalho interno da agência para outros aspectos relevantes da promoção da segurança operacional.

**Alternativa 3** – Revisar o regulamento, propondo somente a seguinte alteração:

- Rever a aplicabilidade em relação aos operadores de aeródromo, restringindo aos operadores de aeródromo classe III e IV;
- Restringir a aplicabilidade das organizações de manutenção de produtos aeronáuticos àquelas localizadas em território brasileiro;
- Reduzir espectro amplo de atividades ARSO;
- Organizações de manutenção regidas pelo RBAC 145 estarão dispensadas da realização de exames pós-acidente;

Essa alternativa é similar à alternativa 2, mas sem tirar a obrigatoriedade de entrega da declaração de conformidade, acompanhada dos programas (PPSP), pelos regulados. Ou seja, traz todos os benefícios da alternativa 2, exceto quanto à redução da carga administrativa para agência, além de não solucionar o problema da pouca efetividade dos documentos protocolados na agência, que acabam sendo, na prática, mera reprodução do regulamento.

### **Da alternativa escolhida:**

Após avaliação das alternativas disponíveis e após reuniões e acordos entre a SIA, SPO e SAR, entende-se que a **alternativa 2** é a mais adequada para encaminhar o tratamento da emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - **RBAC nº 120** - Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil.

A justificativa para a escolha dessa alternativa é que a mesma contém a maior quantidade de antídotos para solução dos problemas elencados, beneficiando os regulados, especialmente os operadores de aeródromos certificados, da classe I e II, que serão desobrigados a cumprir o regulamento, bem como para as organizações de manutenção de produtos aeronáuticos localizadas no exterior. Além disso, a alternativa também apresenta uma edição do escopo das atividades de risco à segurança operacional na aviação civil (ARSO), eliminando a abrangência e generalidade demasiada do escopo das atividades, mantendo no regulamento as atividades de maior relevância do ponto de vista de segurança operacional. Essa revisão no escopo das ARSO irá beneficiar as empresas de transporte aéreo e os operadores de aeródromo.

A dispensa da realização de exames pós-acidente pelas organizações de manutenção regidas pelo RBAC 145 é proposta por questões de efetividade, já que a manutenção da aeronave pode ter ocorrido muito tempo antes do acidente e indícios “durante qualquer investigação” de que a manutenção contribuiu para o

acidente, em geral ocorre muito tempo após o acidente (a determinação do fator contribuinte emitido pelo relatório do CENIPA pode demorar anos).

Por último, a alternativa busca eliminar a carga administrativa interna da agência, permitindo o redesenho da força de trabalho interno para outros aspectos relevantes da promoção da segurança operacional.

[i]. Iten 6.12 e 6.13 da NOTA TÉCNICA Nº 50/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI! nº 3039627)

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

A revisão do RBAC nº 120 sanará os problemas elencados no item 1, conforme descrito abaixo:

#### Problema 1 – Aplicabilidade

- **Problema 1.1 – externalidade oriunda da edição da emenda 05 ao RBAC nº 139: a aplicabilidade não estará mais vinculada aos detentores de certificado sob o RBAC nº 139, restringindo-se agora** aos operadores de aeródromo classe III e IV, ou seja, todos os aeródromos que processam acima de 1 milhão de passageiros, independentemente de serem certificados. A medida retoma a aplicabilidade originalmente prevista na emenda 00 do RBAC nº 120, além de ser proporcional ao risco e buscando o equilíbrio entre segurança e custos impostos, desonerando assim, pequenos operadores que têm dificuldades no cumprimento do regulamento.
- **Problema 1.2 – dificuldade de cumprimento do regulamento pelas organizações de manutenção de produtos aeronáuticos localizadas no exterior:** a revisão propõe a limitação da aplicabilidade às organizações de manutenção sob o RBAC nº 145 localizadas em território brasileiro que aprovelem para o retorno ao serviço aeronaves envolvidas em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, eliminando assim a dificuldade de cumprimento do regulamento, por parte das organizações localizadas no exterior.
- **Problema 1.3 - necessidade de readequação do escopo da ARSO:** a revisão proposta também focou na readequação do escopo das atividades de risco à segurança operacional na aviação civil (ARSO), eliminando a abrangência e generalidade demasiada do escopo das atividades, e mantendo no regulamento as atividades de maior relevância do ponto de vista de segurança operacional.

**Problema 2 – Baixa efetividade da obrigação do envio, pelos regulados, dos Programas de Prevenção ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas (PPSP):** a isenção do envio, pelos regulados, da declaração de conformidade acompanhada do PPSP, busca eliminar a carga administrativa interna da agência, permitindo o redesenho da força de trabalho interno para outros aspectos relevantes da promoção da segurança operacional.

**Problema 3 – exames pós-acidente para organizações de manutenção**

A dispensa da realização de exames pós-acidente pelas organizações de manutenção regidas pelo RBAC 145 é proposta por questões de efetividade, já que a manutenção da aeronave pode ter ocorrido muito tempo antes do acidente e indícios “durante qualquer investigação” de que a manutenção contribuiu para o acidente, em geral ocorre muito tempo após o acidente (a determinação do fator contribuinte emitido pelo relatório do CENIPA pode demorar anos).

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	- Publicação e divulgação do regulamento alterado; - Divulgação das mudanças aos agentes regulados e orientação aos servidores da Agência que atuam nos processos de fiscalização e de certificação.	- Após a publicação da emenda de alteração	- Monitoramento de dúvidas e sugestões dos agentes  - Ações de fiscalização.
Regulados	- Demonstrar cumprimento com os requisitos	- A partir da publicação do ato	-
Outros Órgãos	-	-	-

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

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de Criação da ANAC), em especial o art. 8º, incisos IV, XII, XXI e XXX.

Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 (Regimento interno da Agência Nacional de Aviação Civil), art. 31º inciso XIII.

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

Sim. SPO e SAR.

Ambas participaram da construção desta proposta de emenda ao RBAC nº 120, através de reuniões, nota técnicas e e-mails.

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

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

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

Não se aplica.

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

Sim. A OACI, nos Anexos 1 e 2 à Convenção de Chicago, tratou do tema de prevenção ao uso de psicoativos para pilotos, tripulantes e profissionais de atividades críticas à segurança, e complementou com o DOC 9645. Os países signatários devem seguir as diretrizes desses documentos. A FAA americana publicou regulamentação sobre o assunto na década de 90, seguida da CASA Austrália, CAA UK e EASA. Na América Latina, a CLAC, através do SRVSOP, publicou o LAR 120, seguindo os mesmos critérios da OACI. A Transport Canada (TC) possui o TP 14573, que aborda nos capítulos 8 e 10 o conteúdo em questão.

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Austrália, EUA, Inglaterra, União Europeia, Canadá, América Latina.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	- Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, que trata das políticas públicas sobre drogas e da instituição do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD, e dá outras providências. - Decreto nº 4345, de 26 de agosto de 2002, da Presidência da República, que institui a Política Nacional Antidrogas; e - O atual RBAC nº 120 – Emenda nº 02;
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

Em relação aos regulados que hoje são obrigados a cumprir o regulamento não haverá custos adicionais. Estima-se na verdade que haverá redução de custos, que será tratada no próximo item, já que a emenda proposta revisa a aplicabilidade dos operadores de aeródromo e das organizações de manutenção localizadas no exterior, assim como, restringe a aplicabilidade do escopo das ARSO.

Contudo, haverá custos adicionais para os aeródromos das classes III e IV, e que atualmente não são certificados, pois passarão a ter que cumprir o RBAC nº 120. Na data de 20/09/2019, conforme dados obtidos com a GCOP/SIA, dos 12 aeroportos da classe IV somente 02 não são certificados e dos 17 aeródromos da classe III somente 03 não são certificados, ou seja, 05 aeroportos ainda não são certificados. Dessa maneira, tomando-se um valor médio dos custos constantes na tabela 07 da NT Nº 34/2018/GTNO-SIA/GNAD/siA (SEI! nº 2336331), o custo estimado anual do PPSP, somando esses 05 aeroportos ainda não certificados, é de aproximadamente R\$ 289mil/ano. Contudo, esses 05 aeroportos terão um prazo de 18 meses, a partir da aprovação desta proposta de emenda ao RBAC nº 120, para elaborar e implementar os programas exigidos neste regulamento.

Foram adicionados requisitos para operadores sob o RBAC nº 135 em períodos de transição, com redução do número de funcionários ARSO (conforme enquadramento em 120.321(i) e 120.331(a)), evitando a desmobilização do PPSP, o que pode causar um aumento do período em que o PPSP se aplica de forma completa. No entanto, também foi concedido igual prazo para os operadores que estejam em períodos de transição, com ampliação do número de funcionários ARSO.

Por fim, convém destacar e que não está ocorrendo a inclusão de atividades no escopo das ARSO, pois a mesmas já estavam abarcadas pelo parágrafo genérico (120.1(b)(1) da emenda 02). Portanto, não há impacto na manutenção expressas das atividades.

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

Para os regulados:

A partir da revisão da aplicabilidade e do escopo das ARSO, estima-se que haverá redução de custos relativos à implementação e manutenção do PPSP e seus subprogramas. Apesar de não ser possível estimar em termos quantitativos, por carência de dados mais detalhados, estima-se que com a retirada do parágrafo genérico e das atividades de salvamento e combate a incêndio (SESCINC) do escopo das ARSO, bem como a restrição de diversas atividades aos operadores aéreos sob o RBAC nº 121, quando prestadas a empresas de transporte aéreo, também trarão redução nos custos de manutenção do PPSP, especialmente quando computada a realização dos exames toxicológicos periódicos exigidos, pois as empresas responsáveis passarão a aplicar o PPSP a uma quantidade menor de funcionários. Com a alteração da definição de ARSO, o PPSP passa a ser cobrado sobre aqueles funcionários cujas atividades influenciam mais diretamente a segurança operacional, tornando o sistema mais eficiente.

Com relação à alteração nos períodos de transição para operadores sob o RBAC nº 135, espera-se também maior eficiência nos gastos com o PPSP, uma vez que a mobilização/desmobilização do programa a cada alteração da classificação do operador aéreo resulta em gastos adicionais, sem se traduzir diretamente em benefícios. Espera-se que, com a redução das transições, o sistema seja mais eficiente.

Em relação aos operadores de aeródromo, segundo dados obtidos junto à GCOP em 20/09/19, 14 aeródromos da classe IB e 2 aeródromos da classe II são certificados, ou seja, esses 16 aeródromos estarão desobrigados a cumprir o RBAC nº 120. Tomando-se metade do valor médio dos custos constantes na tabela 07 da NT Nº 34/2018/GTNO-SIA/GNAD/siA (SEI! nº 2336331), e excluindo dessa conta 02 aeroportos (SBZM e SBJE) da classe IB que já possuem PPSP entregue na ANAC (conforme dados da GFIC/SAI, de 27/09/19), chega-se a um valor estimado de custos que não precisarão ser investidos por 14 aeródromos, na ordem de R\$ 405 mil/ano. Avançando ainda mais, caso considerássemos um cenário hipotético em que todos os aeródromos da classe IB e II fossem todos certificados, teríamos em torno de 105 aeródromos (80 da classe IB e 25 da classe II – pesquisa GFIC de 11-04-2019), ou seja, o benefício estimado nesse cenário hipotético seria na ordem de R\$ 3milhões por ano.

As organizações de manutenção de produtos aeronáuticos localizadas no exterior serão beneficiadas pela dispensa de implementação e manutenção de um PPSP. Já as demais organizações de manutenção também serão beneficiadas com a dispensa da exigência da realização de exames pós-acidente aeronáutico.

A revisão do escopo abrangente das atividades ARSOs, também provocará a redução de custos, especialmente para as empresas de transporte aéreo e para os operadores de aeródromos, pois nos casos destes, a retirada dos bombeiros dos SESCINC e a retirada do parágrafo genérico e a manutenção claras das atividades a serem abarcadas pelo PPSP, reduzirá o número de funcionário ARSOs que deverão passar pelos programas e testes toxicológicos, provocando assim a redução de custos do programa. Além disso, haverá

maior segurança regulatória na relação regulador e regulado, pois haverá maior clareza quanto à implementação dos programas, por parte dos regulados.

Para a ANAC: ocorrerá redução da carga administrativa interna da agência, permitindo o redesenho da força de trabalho interno para outros aspectos relevantes da promoção da segurança operacional.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuição do custo operacional de implementação e manutenção do PPSP;</li> <li>• Segurança da aviação, a partir da mitigação do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventuais ajustes administrativos e de gestão quanto aos funcionários e contratados, em função do ajuste de escopo das ARSOs;</li> </ul>
Empresas de transporte aéreo não regular	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuição do custo operacional de implementação e manutenção do PPSP, especialmente, especialmente pela redução do escopo de maior parte das ARSOs às empresas operadas sob o RBAC nº 121;</li> <li>• Segurança da aviação, a partir da mitigação do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;</li> <li>• Para operadores sob o RBAC nº 135, maior estabilidade nos períodos de transição com relação à aplicabilidade dos requisitos que dependem do número de funcionários ARSO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajustes administrativos e de gestão quanto aos funcionários e contratados, em função do ajuste de escopo das ARSOs;</li> </ul>
Empresas de serviços aéreos especializados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuição do custo operacional de implementação e manutenção do PPSP, especialmente pela redução do</li> <li>• escopo de maior parte das ARSOs às empresas operadas sob o RBAC nº 121;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajustes administrativos e de gestão quanto aos funcionários e contratados, em função do ajuste de escopo das ARSOs;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segurança da aviação, a partir da mitigação do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;</li> </ul>	
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segurança da aviação, a partir da mitigação do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajustes administrativos e de gestão quanto aos funcionários, em função do ajuste de escopo das ARSOs;</li> </ul>
Operadores de Aeródromos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuição do custo operacional de implementação e manutenção do PPSP;</li> <li>• Retirada dos custos para os aeródromos certificados das classes I e II, segundo o RBAC nº 153;</li> <li>• Segurança da aviação, a partir da mitigação do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajustes administrativos e de gestão quanto aos funcionários, em função do ajuste de escopo das ARSOs;</li> <li>• Alguns aeroportos que já tenham implementado o PPSP (02 da classe IB) estarão desobrigados a cumprir o RBAC nº 120.</li> </ul>
Fabricantes de Aeronaves	Não são afetados.	Não são afetados.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não são afetados.	Não são afetados.
Proprietários de aeronaves	Não são afetados.	Não são afetados.
Empresas de manutenção aeronáutica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retirada dos custos para as empresas de manutenção localizadas no exterior;</li> <li>• Segurança da aviação, a partir da mitigação do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;</li> <li>• Redução de custos, com a dispensa da exigência da realização de exames pós-acidente aeronáutico.</li> </ul>	-
Mecânicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuam sendo abarcados pelo regulamento. Assim, os efeitos atuais são mantidos, com benefícios</li> </ul>	-

	diretos para a saúde do trabalhador, acesso a informações adequadas e de qualidade sobre o uso de substâncias psicoativas e suas consequências, oferecendo oportunidade para reflexão e mudança de estilo de vida;	
Escolas e Centros de Treinamento	Não são afetados.	Não são afetados.
Tripulantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuam sendo abarcados pelo regulamento. Assim, os efeitos atuais são mantidos, com benefícios diretos para a saúde do trabalhador, acesso a informações adequadas e de qualidade sobre o uso de substâncias psicoativas e suas consequências, oferecendo oportunidade para reflexão e mudança de estilo de vida;</li> </ul>	-
Passageiros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segurança da aviação, a partir da mitigação do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil;</li> </ul>	-
Comunidades	Não são afetados.	Não são afetados.
Meio ambiente	Não são afetados.	Não são afetados.
Outros (identificar)		

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

O monitoramento será feito por meio nas empresas afetadas pelo regulamento, devendo ser feita a análise do PPSP das empresas afetadas e verificação do cumprimento dos subprogramas.

Além disso, serão reforçadas as ações para implementação e monitoramento efetivo dos resultados do programa, conforme exigido na seção **120.307 - Resultados do Programa**, tendo sido prevista na proposta de ato normativo multa específica para a não entrega dos relatórios, no prazo solicitado.



---

Documento assinado eletronicamente por **Vagner de Menezes Neto, Gerente Técnico de Normas, Substituto**, em 03/01/2020, às 14:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Humberto Terra Calcagno, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas**, em 03/01/2020, às 17:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3096299** e o código CRC **C1AECB7B**.

---