

PROPOSTA DE EDIÇÃO DA EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 120 (RBAC Nº 120) – PROGRAMA DE PREVENÇÃO DO RISCO ASSOCIADO AO USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS NA AVIAÇÃO CIVIL

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 120 – RBAC nº 120, intitulado “*Programas de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil*”;

1.2. A presente proposta de emenda visa revisar alguns pontos críticos do referido regulamento, destacando-se os seguintes pontos: aplicabilidade do regulamento, em relação aos operadores de aeródromo, às organizações de manutenção localizadas no exterior, ao escopo das Atividades de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSOs) e a dispensa do envio de manual e da declaração de conformidade para a ANAC;

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Competência Legal

2.1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, por meio do seu art. 8º, IV, atribui à ANAC a competência de realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil.

2.1.2. O Brasil é signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), promulgada através do Decreto nº 21.713 de 27 de agosto de 1946.

2.1.3. A Convenção sobre Aviação Civil Internacional da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, concluída em Chicago a 07 de dezembro de 1944, firmada pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945, e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, prescreve que os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em seus regulamentos.

2.1.4. A resolução nº 381, de 14 de junho de 2016 (Regimento interno da Agência Nacional de Aviação Civil), por meio do seu art. 31º, inciso XIII, atribui às superintendências a competência comum de submeter propostas de atos normativos e de fiscalizar os serviços auxiliares ao transporte aéreo, nas atividades de sua esfera de competência;

2.2. Problemas identificados e resumo das alterações propostas

2.2.1. 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 (como manuais, declaração de conformidade) à ANAC, que têm se demonstrados como pouco eficazes, além de gerarem ônus administrativo tanto ao regulado quanto à agência.

2.2.2. Com base nisso a ANAC apresenta a presente proposta de emenda, que apresenta as seguintes alterações principais:

a) Rever a aplicabilidade em relação aos operadores de aeródromo, restringindo aos operadores das classes III e IV, classificados segundo o RBAC nº 153;

b) Restringir a aplicabilidade das organizações de manutenção de produtos aeronáuticos às aquelas localizadas em território brasileiro;

c) Reduzir espectro amplo de atividades ARSO;

d) Organizações de manutenção regidas pelo RBAC 145 estarão dispensadas da realização de exames pós-acidente; e

e) Isenção de envio de manual e da declaração de conformidade para a ANAC;

2.3. Custos e benefícios da proposta

2.3.1. Em relação aos regulados que hoje são obrigados a cumprir o regulamento não haverá custos adicionais. 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.

2.3.2. 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.

2.3.3. As organizações de manutenção de produtos aeronáuticos localizadas no exterior serão beneficiadas pela dispensa de implementação e manutenção de um PPSP.

2.3.4. 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).

2.3.5. 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.

2.3.6. 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.

2.4. FUNDAMENTAÇÃO

- a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, IV;
- b) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946;
- c) Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 31º, inciso XIII;
- d) RBAC nº 120, emenda nº 02, de 10 de junho de 2014; e
- e) Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009.

3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

3.1. Convite

3.1.1. 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, a respeito da proposta ora apresentada.

3.1.2. As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico:

<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

3.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão devidamente analisados pela ANAC e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a deliberação da Diretoria da ANAC a respeito da proposta. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos.

3.2. Prazo para contribuições

3.2.1. Os comentários referentes a esta Audiência Pública devem ser enviados no **prazo de 45 dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

3.3. Contato

3.3.1. Para informações adicionais a respeito desta Audiência Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA
Gerência Técnica de Normas – GTNO
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C
Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil
e-mail: gtno.gnad.sia@anac.gov.br