

ANAC abre consulta pública para simplificação das operações de táxi-aéreo (RBAC 135) com introdução da categorização de operadores, de acordo com o tamanho da empresa e com a complexidade da operação, em 04.11.23

Conforme nota postada no dia 24 no seu portal, ANAC divulgou que abriu Consulta Pública (CP) com proposição da introdução da categorização para serviços de operadores regidos pelo RBAC nº 135 (de “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg/7.500 lb. ou helicópteros”) de acordo com o tamanho da empresa e com a complexidade da operação. A mudança trará proporcionalidade de requisitos aos transportadores aéreos, possibilitando que novos negócios se iniciem com uma certificação simplificada, que agrega requisitos conforme o crescimento da empresa, justifica a ANAC.

Segundo ANAC, a proposta, alinhada às melhores práticas internacionais, cria quatro categorias a partir das características e autorizações de operação, quantidade de profissionais envolvidos e quantidade e complexidade das aeronaves utilizadas.

A categoria com a certificação mais simplificada é dedicada a operadores individuais, que possuem apenas uma aeronave e um piloto. As demais categorias devem atender a mais requisitos, que acompanham o porte do operador.

A ANAC sustenta que o nível de segurança da aviação brasileira será mantido. E que as simplificações se destinam a alinhar os requisitos à realidade do mercado, excluindo apenas requisitos que não fazem mais sentido, a exemplo da exigência de um corpo administrativo para um operador individual. De acordo com a agência, essa abordagem permitirá que operadores menores possam concentrar sua atenção nos requisitos que têm maior impacto no aprimoramento dos níveis de segurança operacional.

Na Consulta, as propostas de revisão do RBAC nº 135 e da Instrução Suplementar nº 119-004 (de “Processo de certificação de empresa de transporte aéreo regida pelo RBAC nº 135”), que regulam a certificação e operação do transporte de táxi aéreo, encontram-se abertas para contribuições até o dia 06 de dezembro.

Consulta Pública nº 15/2023 – de 20/10/2023 a 06/12/2023:

Minuta de Resolução

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2023/15/minuta-de-resolucao-cp15-2023>

Emenda ao RBAC 135

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2023/15/minuta-rbac-cp15-2023>

Quadro comparativo

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2023/15/quadro-comparativo-cp15-2023>

Nota Técnica

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2023/15/nota-tecnica-cp15-2023>

Justificativa

<https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2023/15/justificativa-cp15-2023>

Na “Justificativa”, a ANAC apresenta uma ação de proposição de alteração regulatória referente à adoção de critérios diferenciados para pequenos operadores regidos pela RBAC nº 135 com base na complexidade do operador, conforme estabelecido pela Ação 07.01 do Programa “Vôo Simples”, instituído pela Portaria nº 2.626 de 07/10/2020. A diferenciação busca permitir que a ANAC adote alguns requisitos (como SGSO, manuais e programa de treinamento) diferenciados para operadores considerados mais simples, assim como já está previsto para o pessoal administrativo, no RBAC nº 119.

No item de “Exposição Técnica” da “Justificativa”, a ANAC registra que quando se trata dos operadores sob o RBAC nº 135, embora a IS nº 119-004 (no âmbito do RBAC nº 119 – de Certificação Operadores

Serviço Transporte Aéreo) traga a classificação de operadores em grupos I, II e III, a diferença prática com relação à carga regulatória sobre os regulados é pequena.

A IS nº 119-004 define:

- operador aéreo classificado no Grupo I: organização que opere ou que pretenda operar sob as regras do RBAC nº 135 e que:

- (a) possua frota de, no máximo, 3 aeronaves, de uma mesma família de aeronaves;
- (b) possua frota de aeronaves com motor(es) convencional(is) e com configuração máxima para passageiros igual ou inferior a 9 assentos; e,
- (c) seja engajado exclusivamente em operações não regulares, limitado ao território brasileiro.

- operador aéreo classificado no Grupo II: organização que opere ou que pretenda operar sob as regras do RBAC nº 135 e que:

- (a) possua frota de, no máximo, 10 aeronaves, de até 3 famílias de aeronaves distintas, desde que todas as aeronaves de mesma categoria (aviões ou helicópteros);
- (b) possua frota de aeronaves com configuração máxima para passageiros igual ou inferior a 19 assentos; e,
- (c) seja engajado exclusivamente em operações não regulares, limitado ao território brasileiro.

- operador aéreo classificado no Grupo II: organização que opere ou que pretenda operar sob as regras do RBAC nº 135 e que não se enquadre nas limitações para operadores de Grupo I ou Grupo II.

Ainda, há poucas aberturas ao tratamento diferenciado no RBAC, destacando-se as previstas na seção 135.21 do RBAC nº 135, referente aos manuais do operador, e na seção 119.69 do RBAC nº 119, referente ao pessoal de administração.

Um estudo quanto a tratamentos na forma como os operadores aéreos são classificados em outros contextos regulatórios, a ANAC observou que a autoridade de aviação civil americana FAA prevê uma classificação dos operadores regidos pelo regulamento de transporte 14 CFR PART-135 com base no porte da empresa e na complexidade das operações, de maneira que os métodos de cumprimento para determinados itens dos regulamentos são diferenciados.

Para tanto, o regulamento 14 CFR PART-135 (PART-135) prevê a possibilidade de que a FAA aprove desvios com relação ao sistema de manuais operacionais e de manutenção (135.21) e com relação ao programa de treinamento operacional (135.341), para operadores com operação limitada.

O 14 CFR PART-119 também prevê que a FAA pode aprovar posições e quantidade de pessoas diferentes para o quadro de administração requerido, com base no porte da empresa e na complexidade das operações (119.69).

Na regulamentação americana, os grupos de operadores, classificados de acordo com porte e complexidade, são regulados por meio do *Order* [Instrução] 8900.1, publicado pela FAA, no Volume 2, Capítulo 4, Seção 1. Os critérios englobam número de aeronaves, de pilotos (PIC e/ou SIC) e complexidade das operações autorizadas.

Basicamente, o *Order* 8900.1, publicado pela FAA, no Volume 2, Capítulo 4 e Seção 1, define grupos de empresas de menor porte e os métodos de cumprimento aceitáveis para cada um dos grupos, dos requisitos estabelecidos nas seções 135.21 e 135.341. Além disso, também são previstos desvios e simplificações para o processo de certificação. Os grupos previstos são:

- a. Empresa que utiliza somente um piloto: detentor de certificado que se limita a usar apenas um piloto para todas as operações do 14 CFR Part 135. Esse piloto específico é listado por nome e número de certificado nas EO emitidas pela FAA. Em geral, os regulamentos não exigem que um operador de piloto único desenvolva e mantenha manuais ou programas de treinamento, ou designe um Diretor de Operações, piloto chefe ou um Diretor de Manutenção. No entanto, eles são obrigados a designar os funcionários da gestão responsáveis pelo controle operacional e a fornecer um programa de treinamento em artigos perigosos.
- b. Empresa que utiliza somente um piloto em comando: um detentor de certificado que está limitado a usar apenas um PIC e até três pilotos de segundo em comando (SIC) para todas as operações do Part 135. O PIC e o(s) SIC(s) são listados por nome e número de certificado nas EO emitidas pela FAA. O detentor de certificado está autorizado a usar esses pilotos apenas nas posições de serviço específicas listadas nas EO emitidas pela FAA. Embora exigido por regulamento, desvios podem ser concedidos para um manual obrigatório, programas de treinamento e determinados cargos de gestão. Para que um desvio seja concedido, o operador deve mostrar que a segurança permitirá um desvio desses requisitos. Os detentores de certificado que utilizam PIC único têm limitações no tamanho da aeronave e no escopo das operações permitidas, que incluem:
 - i. As aeronaves são limitadas àquelas com certificado de tipo com nove assentos de passageiros ou menos;
 - ii. As operações estão limitadas aos Estados Unidos, Canadá, México e Caribe; e
 - iii. Nenhuma operação de aproximação por instrumentos de Categoria II (CAT II) ou Categoria III (CAT III) é permitida.
- c. Empresa que utiliza no máximo 5 pilotos e 5 aeronaves: é um detentor de certificado cuja operação é limitada no tamanho e escopo de suas operações. Esses operadores devem desenvolver e manter manuais, programas de treinamento e ter os cargos de gerenciamento necessários. No entanto, devido ao tamanho e escopo limitados desses detentores de certificados, desvios específicos limitados a esses requisitos podem ser autorizados pela FAA. Para que um desvio seja concedido, o operador deve mostrar que a segurança permitirá um desvio desses requisitos. Eles têm as seguintes limitações:
 - i. Máximo de 5 pilotos, incluindo SICs;
 - ii. No máximo 5 aeronaves podem ser usadas nas operações;
 - iii. Máximo de três tipos diferentes de aeronaves utilizadas;
 - iv. As aeronaves são limitadas àquelas TC com nove assentos de passageiros ou menos;
 - v. As operações são limitadas aos Estados Unidos, Canadá, México e Caribe; e
 - vi. Não são permitidas operações de aproximação por instrumentos CAT II ou CAT III.

Os demais operadores do 14 CFR PART-135, que não se encaixam nas limitações acima, são considerados os operadores padrão e não possuem nenhum tipo de limitação operacional, podendo solicitar que as EO apresentem todas as autorizações previstas no PART-135.

O *Order* 8900.1 ainda define simplificações para o processo de certificação inicial, caso a empresa queira se certificar inicialmente com as limitações de um dos grupos. Assim, operadores pequenos tem maior incentivo para solicitar certificação pelo PART-135, uma vez que as barreiras de entrada são reduzidas.

A ANAC destaca que, associada à flexibilização de alguns requisitos, existe uma limitação da complexidade dos operadores. Operadores que desejam ter mais prerrogativas e realizar operações mais complexas devem ter estrutura compatível com tais operações, de forma que não lhes seria permitido aproveitar-se da flexibilização. Cabe aos operadores a opção, dentre o leque de opções oferecido pela ANAC, de como ele deseja se enquadrar, pesando entre as flexibilizações e as limitações associadas.

Na proposta de RBAC, as flexibilizações (4) contidas entre os RBAC 119 e 135 seriam:

- a) Sistema de manuais (135.21);
- b) Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional - SGSO (135.29);
- c) Programa de Treinamento Operacional (135.341 e 135.343); e,
- d) Pessoal de administração (119.69).

Pela proposição, a ANAC estabeleceria, na Instrução Suplementar (IS) nº 119-004, os critérios para aplicação das diferenças no processo de certificação, com a classificação dos operadores aéreos nos (4) grupos A, B, C e D (o padrão).

A combinação entre quais são as flexibilizações específicas para cada grupo, bem como as limitações específicas para cada grupo, constará da IS nº 119-004.

Ainda, como contrapartida, a ANAC incluiria no RBAC a exigência de envio de informações e dados de desempenho de segurança operacional, em 135.51. Observa-se que tal prática já ocorre hoje, com base no Ofício Circular nº 1(SEI)/2016/GOAG/SPO-ANAC (SEI 0071182), bem como, no caso específico das operações regulares realizadas sob a Resolução nº 576, com base na Portaria nº 1996/2020.

Na “Justificativa”, a ANAC também destaca que a proposta inclui também os seguintes pontos:

- a) atualização dos parágrafos 135.323(a)(2) e 135.325(b), de forma a incluir em regulamento, como exceção, a possibilidade de que um treinamento realizado anteriormente à aprovação do programa de treinamento operacional pode ser considerado válido, desde que tenha sido realizado de acordo com o programa que vier a ser aprovado. A proposta está alinhada à alteração ocorrida no parágrafo 121.405(b) do RBAC nº 121, com procedimentos detalhados no item 5.4 da IS nº 121-006, e que foi objeto da Consulta Pública nº 17/2020; e,
- b) adequação do RBAC nº 135 à Medida Provisória nº 1.089, de 29/12/2021 e à Resolução nº 659, de 02/02/2022.

A ANAC ainda observa que a proposta inclui uma atualização dos parágrafos 135.323(a)(2) e 135.325(b), de forma a incluir em regulamento, como exceção, a possibilidade de que um treinamento realizado anteriormente à aprovação do programa de treinamento operacional pode ser considerada válida, desde que tenha sido realizado de acordo com o programa que vier a ser aprovado. A proposta está alinhada à alteração ocorrida no parágrafo 121.405(b) do RBAC nº 121, com procedimentos detalhados no item 5.4 da IS nº 121-006, e que foi objeto da Consulta Pública nº 17/2020.

Assim, as ações necessárias para se chegar à situação proposta são:

- a) Revisão do RBAC nº 135 para inclusão da possibilidade de concessão de desvios nas seções 135.29, 135.341 e 135.343.
- b) Revisão da IS nº 119-004 para estabelecimento dos grupos e critérios, bem como dos desvios aceitáveis para cada requisito.
- c) Revisão das IS de manuais dos operadores do RBAC nº 135 para incluir orientações e procedimentos específicos para pequenos operadores. Esta alteração tem relação com a Ação 07.02 do Programa “Vôo Simples”, que prevê o desenvolvimento de modelos de manuais para certificação de empresas de pequeno porte. Em razão de sua menor criticidade, no âmbito da definição dos grupos neste projeto, não se propõe a submissão para consulta neste momento, devendo as IS passarem pelo processo normal de aprovação das IS pela SPO.