



VOTO

PROCESSO: 00058.032050/2020-42

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA ANÁLISE

1.1. Trata-se de proposta de emenda nº 14 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 135 e da revisão K da Instrução Suplementar - IS nº 119-004, intitulada "*Obtenção, alteração, suspensão, revogação e cassação de certificado de empresa de transporte aéreo regida pelo RBAC nº 135*", em atenção à ação nº 7.1 do programa Voo Simples - "*Critérios diferenciados para pequenos operadores*", que foi acolhida no âmbito do Tema 22 da Agenda Regulatória para o biênio 2023 - 2024.

1.2. Estes autos vieram para análise desta Diretoria em virtude de pedido de vistas formulado na 4ª Reunião Deliberativa da Diretoria Colegiada, realizada no dia 18 de março de 2025.

1.3. De início, informo que estou de acordo com as emendas propostas ao RBAC nº 135 e ao PSOE (Programa de Segurança Operacional Específico) da Anac, conforme Proposta de Ato nº SEI! 10250452 apresentada pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

1.4. Quanto à proposta de segmentação dos operadores aéreos submetidos ao RBAC nº 135 nos Grupos A (Operador Padrão), B (Operador Básico), C (Operador Simples) e D (Operador Individual), conforme o porte do operador e a complexidade das operações consideradas, me alinho aos argumentos trazidos no Voto^[1] do Diretor-Relator no que se refere à supressão do Grupo D e à pertinência do Grupo C, inclusive quanto à possibilidade desse grupo dispor de dois pilotos em comando (*pilot in command – PIC*), mantendo os três pilotos segundos em comando (*second in command – SIC*) que estavam previstos na proposta apresentada pela SPO.

1.5. Desta forma, o objetivo deste voto se concentra em avaliar a pertinência do Grupo B na forma proposta pela área técnica, conforme a minuta da IS 119-004 (nº SEI! 10259110), que considera operadores aéreos com até 10 pilotos (PIC ou SIC) e até 5 aeronaves na frota, limitadas àquelas com certificado de tipo com 9 assentos de passageiros ou menos. Além disso, avalia-se a proposta trazida pelo Relator de exigir dos novos grupos de operadores a implementação do Diário de Bordo em formato eletrônico (eDB), como forma de atendimento do requisito 91.203(a)(4) do RBAC nº 91.

1.6. Quanto à pertinência do Grupo B, em breve síntese, o Diretor-Relator propôs a supressão deste grupo tendo em vista a sua preocupação quanto ao impacto da segmentação concomitante dos operadores aéreos sujeitos ao RBAC nº 135 em quatro grupos, considerando os potenciais novos operadores entrantes de diferentes portes, assim como a possibilidade de reenquadramento dos atuais detentores de certificado para os grupos B, C e D. Em sentido oposto, o Diretor Tiago Pereira defendeu em seu Voto-Vista^[2] a permanência do Grupo B por entender que tal alteração desidrataria a proposta apresentada pela SPO, que é de gerar escalabilidade aos requisitos de certificação de empresas sob a égide do RBAC nº 135, evitando que operadores menores sejam sobrecarregados com os mesmos requisitos impostos a empresas de maior porte.

1.7. Convém salientar que atualmente a maior parte dos operadores aéreos sujeitos aos requisitos do RBAC nº 135 apresentam poucas aeronaves em sua frota. Temos que:

- 43 ou 30,0% dos operadores aéreos têm 1 aeronave;
- 24 ou 16,8% operadores aéreos têm 2 aeronaves;
- 15 ou 10,5% operadores aéreos têm 3 aeronaves;
- 17 ou 11,9% dos operadores aéreos têm 4 aeronaves;
- 10 ou 7,0% dos operadores aéreos têm 5 aeronaves; e
- 15 ou 23,8% dos operadores aéreos têm mais de 5 aeronaves.

1.8. Desconsiderados os demais critérios que caracterizam cada grupo de operador aéreo, constata-se que dos atuais 143 operadores aéreos sujeitos aos requisitos do RBAC nº 135, até 30% poderiam ser enquadrados no Grupo C e até 46% poderiam ser enquadrados no Grupo B, o que significa dizer que a proposta apresentada pela área técnica poderia alcançar até 76% do setor regulado em avaliação. Além disso, cabe pontuar que as organizações requerentes normalmente iniciam sua certificação com apenas uma aeronave em sua frota.

1.9. Desta forma, a proposta do Diretor-Relator, que considera o Grupo C e suprime o Grupo B, abarcaria até 30% dos atuais detentores de certificado do RBAC nº 135 e a maioria dos novos operadores entrantes no mercado, proporcionando ao meu ver a escalabilidade de requisitos, ao adequar a carga regulatória ao porte das empresas e à complexidade operacional de percentual bastante significativo do mercado, ao mesmo tempo que possibilita a redução de custos desnecessários que possam prejudicar o desenvolvimento do setor.

1.10. A modernização regulatória, quando bem calibrada, representa um importante instrumento para ampliar a oferta de serviços, fomentar a concorrência e promover ganhos de eficiência – tanto para o setor regulado quanto para a Administração Pública. Entendo, como ressaltado no voto do Diretor-Relator, que essa modernização deve ser conduzida com prudência, sob pena de causar efeitos adversos ao ambiente regulatório. Uma implementação irrestrita de novos grupos poderia trazer consigo alguns efeitos deletérios ou enfraquecer a cultura de segurança consolidada ou mesmo gerar incentivos assimétricos no mercado. Entendo que essa segmentação reduzida permite testar, com segurança, a efetividade do modelo escalonado, sem abrir mão da cultura de segurança consolidada nas últimas décadas.

1.11. A despeito de a proposta da área técnica se apoiar em benchmarking internacional, inspirada nas regras emitidas pela FAA (*Federal Aviation Administration*), há de se considerar que a experiência internacional, ainda que valiosa, não pode ser transposta de

forma acrítica ao cenário brasileiro, cuja diversidade regional, assimetrias operacionais e limites estruturais impõem cautela adicional.

1.12. Nesse contexto, entendo como adequada a proposta de se adotar, em um primeiro momento, apenas dois grupos, permitindo que a Agência e os regulados avancem em uma trajetória gradual de adaptação e amadurecimento. A segmentação inicial entre **Operador Padrão** (Grupo A) e **Operador Simples** (Grupo C) oferece um caminho intermediário viável, que atende à demanda por desburocratização e incentivo a novos entrantes, sem, no entanto, comprometer a cultura de segurança já consolidada no setor.

1.13. Além disso, corroboro com a preocupação do Diretor-Relator de que a segmentação concomitante dos operadores sob RBAC nº 135 em três ou quatro grupos, poderia significar uma alteração de grande complexidade ao setor, o que pode requerer a adaptação dos recursos humanos e dos procedimentos internos da Anac para lidar com as novas demandas. No entanto, apesar dessas incertezas, não se constatou no processo evidências que demonstrem que tanto a Agência quanto os regulados estejam prontos para uma mudança tão expressiva, que poderia alcançar, reprise-se, até 76% dos operadores aéreos sujeitos às regras do RBAC nº 135.

1.14. É importante frisar que ao mesmo tempo que alteração normativa busca a redução do custo regulatório e o desenvolvimento do setor, possibilitando o acesso de novos operadores entrantes, espera-se que haja a manutenção dos níveis de segurança das operações aéreas, o que exige o aperfeiçoamento dos controles e da vigilância atualmente realizados pela área técnica.

1.15. Considero também pertinente a proposta de realização de **Análise de Resultado Regulatório (ARR)** ao final de 2 (dois) anos da implementação da nova norma. Tal iniciativa permitirá à Anac aferir, com base em dados concretos, se a estratégia de segmentação adotada de fato promoveu os resultados esperados em termos de expansão da oferta de serviços e manutenção dos níveis de segurança. Outrossim, proponho que a SPO avalie na ARR as rotinas pertinentes à certificação e vigilância continuada dos operadores aéreos classificados no Grupo C, considerando as inspeções realizadas, vistorias, auditorias, voos de acompanhamento operacional, voos de verificação de proficiência técnica, testes e demais procedimentos pertinentes ao cumprimento dos padrões operacionais estabelecidos a fim de garantir a segurança operacional, conforme previsto no art. 34, inciso VIII, do Regimento Interno da Agência, e propondo, se necessário, a revisão da Instrução Suplementar.

1.16. Por fim, no que diz respeito à implementação do Diário de Bordo em formato eletrônico (eDB), como forma de atender ao requisito 91.203(a)(4) do RBAC nº 91, me alinho aos argumentos do Relator fazendo referência ao objetivo estratégico específico de “promoção de ações de incentivos à adoção do eDB”, que visa o desenvolvimento da cultura de cooperação e integração do setor, conforme o Plano de Diretrizes Estratégicas aprovado pela Agência para o biênio 2024-2025, nos termos da Portaria 13.024, de 30/10/2023. Ademais, entendo que sistemas automáticos e informatizados possibilitam um acompanhamento mais eficaz das operações realizadas. Portanto, acompanho o Relator quanto à implementação do eDB pelos operadores do Grupo C, em prazo adequado a ser estabelecido pela área técnica.

2. DO VOTO

2.1. Ante o exposto, **ACOMPANHO O VOTO DO RELATOR**, favoravelmente à emenda 14 ao RBAC 135, conforme proposta da SPO (SEI! 10250452) e alterações propostas pelo Diretor-Relator (SEI! 10702622), inclusive quanto à exclusão do Grupo B e à obrigatoriedade de adoção do Diário de Bordo Eletrônico (eDB) para o Grupo C e à realização de Análise de Resultado Regulatório (ARR) pela Anac.

É como voto.

ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO

Diretor-Presidente substituto

-
- [1] Voto SEI! 10702622
[2] Voto SEI! 11146605



Documento assinado eletronicamente por **Roberto José Silveira Honorato, Diretor-Presidente, Substituto**, em 25/06/2025, às 13:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador 11702403 e o código CRC 6EB64727.