

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

PROPOSTA DE JUSTIFICATIVA PARA CONSULTA PÚBLICA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de Justificativa para consulta pública, nos termos da minuta anexa.



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 31/07/2020, às 15:56, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4587155** e o código CRC **C24F1B28**.

ANEXO

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO SOBRE O ALCANCE DOS REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS EMPRESAS AÉREAS QUE CONDUZEM OPERAÇÕES AGENDADAS NO ÂMBITO DO RBAC Nº 135.

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de resolução sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

2.1. A minuta de resolução submetida a esta consulta pública proposta visa estabelecer, de forma transitória, o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, fazendo com que, no âmbito operacional, os operadores sejam autorizados a realizar até 15 voos agendados por semana cumprindo os requisitos associados às operações não regulares, ou seja, sem precisar cumprir requisitos adicionais ou obter autorizações específicas. Assim, para operações realizadas sob o RBAC nº 135, os requisitos associados às operações regulares somente seriam aplicáveis caso o operador realize mais de 15 voos agendados por semana.

2.2. Em razão dessa alteração, para fins de esclarecimento e por necessidade de acompanhamento, seriam estabelecidas na resolução medidas adicionais, relacionadas às áreas de competência tanto da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos, quanto da Superintendência de Padrões Operacionais.

3. HISTÓRICO DE ATIVIDADES NO PROCESSO

3.1. O processo foi iniciado a partir de um pedido de esclarecimento (SEI 4209829 e 4209830), protocolado em 2/4/2020 por parte da Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG), a respeito da

possibilidade de venda individual de assento por empresas de táxi aéreo autorizadas a realizar operações não regulares. Posteriormente, foi protocolado o documento 4337005, reiterando a solicitação.

3.2. Houve algumas reuniões envolvendo membros da diretoria da ANAC, da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS) e de Padrões Operacionais (SPO), bem como o encaminhamento do processo para as respectivas áreas, com vistas a obter subsídios para a resposta, dentro de cada esfera de competência.

3.3. A análise da SPO, consubstanciada por meio da Nota Técnica 4352039, ao analisar a situação sob a ótica dos normativos vigentes (o que viabilizaria uma resposta ao regulado), concluiu que:

a) com base nos normativos vigentes e em alinhamento ao que consta no projeto de remodelagem - em especial no Anexo 2 do relatório dos aspectos técnicos de operações (1616619), no item 22 das perguntas frequentes (3278013) e na resposta à contribuição nº 40 da audiência pública nº 14/2018 (conforme relatório 2746382) -, não há proibição explícita para que um operador autorizado a realização operações não regulares efetue a venda individual de assentos. Dessa forma, o operador é, a rigor, autorizado a realizar tal venda, desde que o faça de forma a cumprir as limitações da operação não regular, ou seja, desde que não defina previamente "o horário de partida, o local de partida e o local de destino". Se tal situação for inviável, por qualquer motivo, então, o operador certificado somente para operações não regulares ficará impossibilitado de vender assento - não pela proibição direta, mas pela proibição de realizar operação regular sem estar autorizado para isso; e

b) a definição de "operação regular (agendada)" do RBAC nº 01 atualmente adotada (e que já constava no RBHA 119 desde, pelo 2003, sem alterações relevantes) não deixa margem para dúvidas quanto à sua interpretação: tanto no contexto da FAA (de onde se origina) quanto no da ANAC, tem-se claro que a intenção da definição foi de estabelecer que o voo será considerado regular quando for agendado, isto é, quando os parâmetros de horário de partida, local de partida e local de destino forem previamente definidos pelo operador, seu representante ou operador comercial.

3.4. Das discussões havidas, no entanto, se cogitou a possibilidade de alteração normativa a partir desse pedido de esclarecimento, de forma a avaliar a adequação da situação atual, em que a realização de qualquer operação regular (agendada) implica na necessidade de atendimento a requisitos mais exigentes no RBAC nº 135; bem como avaliar a possibilidade de adoção de uma solução temporária que atendesse à demanda no sentido de facilitar a venda de assento individual por operadores certificados para operações não regulares sob o RBAC nº 135 (usa-se "facilitar", pois, como dito acima, a venda não é proibida; embora se reconheça dificuldades de sua implementação na prática).

3.5. Realizaram-se, assim, os estudos que resultaram na elaboração da proposta ora submetida a consulta pública, conforme consolidados nesta justificativa.

4. ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

4.1. Identificação do problema regulatório a ser enfrentado, com mapeamento de suas causas, consequências e extensão.

4.1.1. O processo foi iniciado a partir de pedido de esclarecimento acerca da possibilidade de venda de assento individual em operações não regulares. A análise concluiu que, embora a situação não fosse vedada explicitamente pelos normativos, havia uma aparente incompatibilidade que dificultava bastante sua implementação, na medida em que se, no processo de venda de assento individual, houvesse a informação prévia, por parte do operador, seu representante ou operador comercial, do horário de partida, local de partida e local de destino do voo, ficaria caracterizada a operação regular. Isso decorre da definição de operação regular (agendada), no RBAC nº 01, que se vincula à ideia de agendamento, ou seja, de qual das partes (operador/representante; ou o cliente) define os 3 parâmetros do voo: horário de partida, local de partida e local de destino. Ocorre que, embora a definição de "operação regular", vinculada à agendamento, exista no contexto regulatório brasileiro desde pelo menos 2003, no então RBHA 119 (tendo sido levada depois ao RBAC nº 119 e hoje constando no RBAC nº 01), e em que pesem os esforços demandados pelo projeto de remodelagem em reforçar esse conceito, por exemplo ao incluir, na definição de "operação regular" o termo "agendada", é possível afirmar que o conceito não está bem difundido entre os regulados - e mesmo na ANAC.

4.1.2. A partir das discussões havidas entre a SPO e membros da Diretoria, identificou-se como indesejada a situação atual em que, dada a definição de operação regular com base no agendamento, conforme consta no RBAC nº 01 (em regra traduzida dos regulamentos da FAA), se exige que o operador cumpra requisitos adicionais caso pretenda realizar operações pelo menos uma operação regular (agendada) - o que pode ocorrer na tentativa de aproveitar uma perna vazia antes ou após a realização de um voo não regular (ou seja, o traslado da aeronave, para reposicionamento, quando o cliente contrata somente um trecho e a aeronave não tem uma demanda de voo coincidente); na tentativa de aproveitar assentos vazios após a contratação de uma operação não regular em que não seja utilizada a capacidade total da aeronave (o que caracteriza um voo com caráter misto, dado que os primeiros passageiros fariam a contratação por demanda, estabelecendo eles próprios algum dos parâmetros, entre horário de partida, local de partida e local de destino, de forma não regular (não agendada), mas a partir daí os passageiros seguintes já poderiam receber a oferta do voo de forma agendada, com os 3 parâmetros previamente definidos); ou mesmo a realização de um volume limitado de operações regulares, esporádicas (para atender um evento) ou de forma repetida (operando a mesma rota, no mesmo horário, por dias ou semanas em série).

4.1.3. As situações de aproveitamento de pernas vazias e de assentos são decorrentes do próprio modelo de negócio de uma operação que depende da demanda do cliente. Historicamente, são tratadas como parte da ineficiência do negócio, cabendo ao operador, no caso da perna vazia, estabelecer um preço já considerando o traslado não produtivo, ou depender de outras demandas surgirem que possam ser combinadas. No caso de assentos vazios, entendo que o custo já ficava a cargo do cliente, pois o operador já repassaria ao cliente os custos da operação completa (e então o cliente pagaria um valor per capita maior quando a aeronave realiza um voo sem utilizar todos os assentos, dado que o custo da operação não é proporcional ao número de assentos ocupados: o custo incremental de adicionar um passageiro é bem menor do que o custo para a realização do voo). No entanto, mesmo nesse segundo caso, a ineficiência afeta o mercado, pois se o operador tiver expectativa de aproveitar posteriormente os assentos, pode oferecer preços menores para o comprador inicial - ou mesmo pode colocar um desconto condicional para o caso de conseguir agregar mais passageiros ao voo inicialmente vendido, o que também se caracteriza como um incentivo a que o comprador inicial demande o voo.

4.1.4. Essas duas situações de aproveitamento foram tratadas no projeto de remodelagem de serviços aéreos (conforme o processo 00058.500221/2016-93), mantendo-se o entendimento de que o serviço poderia ser feito desde que, à medida que se caracterizasse o agendamento, o operador cumprisse com o conjunto de requisitos mais exigentes. Essa regra já existia e foi mantida - ainda que o projeto tenha levantado a questão de se o agendamento deveria ser de fato considerado como um critério diferenciador dos requisitos aplicáveis, demandando estudo específico sobre isso, como destacado no próximo parágrafo, o que indicava que o assunto demandava maior aprofundamento.

4.1.5. Com relação à realização de operações regulares (agendadas) em volume limitado, observa-se que o assunto foi discutido também no projeto de remodelagem de serviços aéreos, quando da extinção da Ligação Aérea Sistemática (LAS), prevista na IAC 202-1001 (hoje revogada), juntamente com a extinção das cinco espécies de operação previstas anteriormente no RBAC nº 119 (por demanda, complementar, doméstica, de bandeira e suplementar). Ao se fazer tal extinção, trocando-se as menções a "operação complementar", no RBAC nº 135, por "operações regulares", tomou-se uma decisão com relação ao "buraco" que havia no RBAC nº 119 até então, que definia operação por demanda como as não regulares sob o RBAC nº 135, e a operação complementar como as regulares com frequência semanal de pelo menos 5 circuitos fechados em uma rota, mas deixava em aberto o que ocorreria com operações regulares de volume mais limitado (refira-se ao item 5.18 da Nota Técnica 4352039). No projeto de remodelagem, embora se tenha colocado como ação decorrente um "estudo para avaliar a necessidade de diferenciação de requisitos entre a característica de operações regulares (agendadas) e não regulares (não agendadas) para os RBACs 135 e 121, conforme discussões já iniciadas (SEI 1616619, capítulo 3)", foi tomada uma decisão de passar a exigir, para a realização de qualquer operação regular (agendada) sob o RBAC nº 135, independentemente do volume, o conjunto mais exigente de requisitos. Os operadores previamente autorizados a realizar LAS poderiam continuar a operar nesses termos até 7 de agosto de 2022, devendo adequar suas operações ao que passou a prever a emenda nº 6 do RBAC nº 119, mas já não poderia haver novas autorizações; e, assim, qualquer operador que desejasse fazer operações regulares (agendadas) deveria se certificar cumprindo os requisitos mais exigentes do RBAC nº 135 e da Lei do Aeronauta e obtendo a outorga de concessão conforme a Resolução nº 377.

4.1.6. A partir das discussões internas, se cogitou, então, a possibilidade de alterar os normativos da ANAC, com vistas a viabilizar ao menos algumas operações regulares (agendadas), sem a necessidade de imposição de requisitos adicionais. Considerando que o estudo demandado pelo projeto de remodelagem de serviços aéreos ainda está sendo realizado, a possibilidade foi enquadrada como solução transitória, até a conclusão do estudo e uma nova decisão, de mais longo prazo.

4.2. **Identificação dos atores afetados pelo problema regulatório.**

4.2.1. Os afetados são todos os operadores certificados para operar sob o RBAC nº 135. Dentre estes, os certificados somente para realizar operações não regulares passariam a poder realizar voos regulares (agendados), no limite de 15 voos agendados por semana, cumprindo as mesmas regras que cumprem atualmente. Os certificados autorizados a realizar ligações aéreas sistemáticas, conforme a revogada IAC 202-1001 (conforme prazo de transição estabelecido em 119.73(c) do RBAC nº 119) já podem realizar 15 voos regulares (agendados) por semana, cumprindo as regras de operações não regulares, com a alteração, somente, de que não estariam mais restritos por algumas das limitações que caracterizavam a LAS, como operação com frequência mínima de uma ligação semanal, a exigência de que seja entre dois aeródromos não atendidos por linha aérea doméstica regular e a exigência de que tenham ao menos duas aeronaves. Por fim, no caso dos já autorizados a realizar operações regulares, o impacto pode se dar de duas formas: caso realize somente operações regulares no limite de 15 frequências (o que pode ser circunstancial ou mesmo por decisão comercial), poderia passar a operar somente sob as regras previstas para operações não regulares, aproveitando-se da resolução; já para os que realizam mais de 15 frequências semanais, não haveria alteração dos requisitos operacionais. A segunda forma, seria um impacto indireto, pois os operadores já autorizados a realizar operações regulares passariam a ter como concorrentes na condução de operações regulares (agendadas) um conjunto maior de operadores.

4.2.2. A regra não afeta diretamente os operadores sob o RBAC nº 121, tendo seu escopo limitado ao RBAC nº 135. Pode haver, no entanto, algum impacto indireto com relação à concorrência, embora tal impacto seja minimizado tanto em razão do volume limitado de operações quanto em razão do tamanho das aeronaves que podem ser utilizadas (até 19 assentos para passageiros, no máximo, em se tratando de avião). De qualquer forma, vale ressaltar que já é possível, sem qualquer alteração de regra, que os operadores sob o RBAC nº 135 realizem operações regulares, sem qualquer restrição quanto ao número de voos ou quanto aos aeródromos utilizados, desde que cumpram os requisitos aplicáveis às operações regulares, caracterizando, em algum grau, uma concorrência aos operadores sob o RBAC nº 121 - embora, na prática, não se verifique tão abertamente os efeitos dessa concorrência em razão do próprio porte das aeronaves, que direciona seu uso para modelos de negócio diferentes. Assim, aqui trata-se somente da possibilidade de aumento dessa concorrência, por mais operadores poderem realizar tais operações, sem a necessidade de cumprir requisitos adicionais para isso, ou seja, não se trata da criação de uma concorrência completamente nova.

4.3. **Identificação da base legal que ampara a ação no tema tratado.** Art. 8º, incisos X, XIII, XXX e XLVI da Lei nº 11.182.

4.4. **Definição dos objetivos que se pretende alcançar.**

4.4.1. O objetivo principal é a adequação dos requisitos operacionais às características de operação e ao nível de segurança operacional esperado para cada operação, identificando quais são as características e os gatilhos mais adequados para se acionar a exigência de cada requisito adicional. Na busca deste objetivo principal, entendemos como objetivos mais específicos:

4.4.2. reavaliar a situação atual, em que a realização de qualquer operação regular (agendada) implica na necessidade de atendimento a requisitos mais exigentes no RBAC nº 135; e

4.4.3. avaliar a possibilidade de, como solução temporária, atender à demanda no sentido de facilitar a venda de assento individual por operadores certificados para operações não regulares sob o RBAC nº 135 (usa-se "facilitar", pois, como dito acima, a venda não é proibida; embora se reconheça dificuldades de sua implementação na prática). A adoção como solução temporária permitira um atendimento de forma mais rápida, assim como permitiria que o estudo mais aprofundado se valesse dos resultados observados a partir da resposta do mercado a essa medida temporária.

4.5. **Mapeamento da experiência internacional no tratamento do problema regulatório sob análise, se aplicável;**

4.5.1. A definição atual de operação regular com base no agendamento, bem como seu uso como critério para a determinação dos requisitos operacionais aplicáveis, provêm da regulamentação dos Estados Unidos (atualmente no 14 CFR Part 110). No contexto regulatório do FAA, para as operações sob o 14 CFR Part 135, o conjunto de requisitos menos exigentes (agrupados como requisitos para operações *on demand*) são aplicáveis para as operações não regulares e para as operações regulares com menos de 5 circuitos fechados por semana. Assim, é permitido o uso de aviões movidos a hélice com configuração de assentos para até 9 passageiros e capacidade de até 3400 kg de carga paga, ou de helicópteros, em operações regulares sob a espécie de operação *on demand*, desde que sejam realizados menos de 5 circuitos fechados por semana de operações regulares.

4.5.2. Aqui, cabe uma ressalva com relação aos tipos de aeronave que podem ser utilizadas. No Brasil, há uma diferença com relação ao modelo do FAA, em razão das alterações promovidas no RBAC nº 119, no projeto de remodelagem de serviços aéreos - e não há aqui intenção de alterar novamente a divisão de aeronaves na regulamentação brasileira. No caso brasileiro, a divisão implementada no RBAC nº 119 coloca sob o RBAC nº 135 os aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3400 kg (7500 lb), e sob o RBAC nº 121 aqueles que ultrapassam um desses limites - independentemente de se realizam operações regulares ou não. Já no modelo da FAA, a divisão de aeronaves entre Part 121 e 135 depende de serem operações regulares ou não: basicamente, nas não regulares, usa-se o limiar de até 30 assentos para passageiros e capacidade de carga paga de até 3400 kg, enquanto nas regulares o limiar é de até 9 assentos para passageiros e capacidade de carga paga de até 3400 kg. Adicionalmente, operações regulares com aviões a jato devem ser realizadas sob o Part 121, independentemente da quantidade de assentos para passageiros ou de capacidade de carga paga. É dessa divisão que surge a limitação de 9 assentos para as aeronaves que podem ser utilizadas em operações regulares sob as regras de *on demand* - afinal, aviões maiores, se utilizados em operações regulares, já deveriam operar sob o Part 121. Como no Brasil a divisão de aeronaves não depende de a operação ser ou não regular, não haveria necessidade de estabelecer essa abertura para um grupo de aeronaves específico, como faz o FAA.

4.5.3. Nos contextos da ICAO (Anexo 6) e da EASA (em todo o Easy Access Rules for Air Operators, que abrange a Commission Regulation (EU) No 965/2012 e os métodos aceitáveis de cumprimento e material de orientação associado), o fato de a operação ser regular não é considerado um critério para fins de estabelecimento de requisitos operacionais diferenciados. Assim, não há nem mesmo uma definição de "operação regular" nos regulamentos operacionais. Os requisitos são estabelecidos para todos os operadores, dependendo de alguns critérios de aplicabilidade (como peso máximo de decolagem da aeronave, ou sua configuração de assentos), mas não variam com a característica regular ou não regular da operação.

4.6. **Identificação e ideação das opções de ação possíveis para o enfrentamento do problema regulatório**

4.6.1. Foram cogitadas as seguintes alternativas regulatórias:

a) Sem alterar a definição de operação regular, pode-se seguir modelo similar ao do FAA e permitir que os operadores que atendem ao conjunto de requisitos menos exigentes do RBAC nº 135 (anteriormente denominado de "operações por demanda"; hoje, operação não regulares) realizem um número limitado de operações regulares, com base em um limiar, a ser estabelecido. Em razão da dificuldade de se aplicar o conceito de circuito fechado (especialmente quando não se trata de operações rotineiras, com repetição) e considerando que o limite de 15 frequências semanais já foi utilizado anteriormente sob o conceito de Ligação Aérea Sistemática (conforme a revogada IAC 202-1001), propõe-se o limiar como 15 frequências semanais. Dessa forma, todos os operadores certificados sob o RBAC nº 135 poderiam realizar até 15 voos agendados por semana, sem a necessidade de obtenção de certificação adicional. Dada a natureza temporária da decisão, enquanto se concluem os estudos mais aprofundados, propõe-se que a alteração seja feita por meio de resolução, afetando a aplicabilidade dos requisitos que constam nos normativos associados às operações regulares.

b) Sem alterar a definição de operação regular, podem-se avaliar requisitos específicos com o objetivo de identificar mais claramente aqueles que deveriam ser cobrados em operações regulares e, sendo o caso, alterar os requisitos ou sua aplicabilidade. Em um extremo, essa alternativa poderia levar a se retirar dos regulamentos qualquer diferenças de requisitos relacionada às operações regulares (agendadas), deixando-se de diferenciar, no nível de requisitos operacionais no RBAC, as operações regulares das não regulares - o que representaria um alinhamento ao modelo adotado no Anexo 6 da ICAO e nas normas operacionais

da EASA.

Como solução temporária, no entanto, essa alternativa demandaria já um maior aprofundamento dos estudos, por exigir uma avaliação de cada requisito diferenciado e sua relação com a característica da operação, bem como uma decisão a respeito de qual requisito prevaleceria (ou a criação de meio termo), no caso de se entender que a diferença não se justifica.

c) Redefinir o conceito de operação regular a partir de outro critério (que não o agendamento), como a repetibilidade da operação, em alinhamento ao conceito de "série sistemática de voos", utilizado em normas de competência da SAS. Nesse caso, o conjunto mais exigente de requisitos se aplicaria somente a operações que atendessem a esse novo critério, ou seja, poderiam ser realizados voos agendados, sem limitação de quantidade, desde que não se enquadrassem no conceito de série sistemática de voos.

Uma vez que fosse alterada a definição de operação regular, também seriam impactadas as operações sob o RBAC nº 121.

d) Redefinir o conceito de operação regular a partir de outro critério (que não o agendamento), como o volume de operações (por operador ou na média por aeronave). Nesse caso, o conjunto de requisitos mais exigentes não dependeria da característica da operação em si, mas sim do volume total de operações realizado pelo operador (ou a média de operações por aeronave). Caso o operador realizasse, num determinado período, um determinado volume de operações, seria classificado numa categoria que passaria a precisar cumprir mais requisitos, com prazos para adequação para lidar com transições dos operadores entre as categorias (quando houver aumento ou diminuição da quantidade de operações, ao longo do tempo).

Modelo similar é adotado para aeroportos, no RBAC nº 153, que utiliza como critério para diferenciação dos requisitos a média de passageiros transportados no período de referência (os 3 últimos anos). O Apêndice A do RBAC nº 153 delimita a aplicabilidade de cada requisito de acordo com a classificação dos aeródromos.

Uma vez que fosse alterada a definição de operação regular, também seriam impactadas as operações sob o RBAC nº 121.

Adotando-se essa alternativa, poderia haver tanto aumento quanto diminuição de requisitos para operadores específicos. Por exemplo, operadores que realizam muitos voos de forma não regular (não agendada) passariam a ser cobrados com requisitos mais exigentes, em razão do volume; enquanto operadores que realizam poucos voos, mas de forma regular (agendada), passariam a ser cobrados com requisitos menos exigentes.

e) Manter o status quo, ou seja, não alterar as regras vigentes e continuar requerendo o mesmo conjunto de requisitos mais exigentes atualmente cobrados de todos os operadores que realizam alguma operação regular (agendada).

4.7. Identificação e análise dos impactos positivos e negativos de cada uma das opções de ação identificadas

4.7.1. A análise a seguir se pauta nas alternativas identificadas no item anterior:

a) Essa alternativa possui como vantagem a adoção de modelo regulatório já experimentado, considerando que a definição de operação regular associada ao agendamento é trazida do FAA e que os próprios requisitos do RBAC nº 135, que diferenciam o conjunto de requisitos mais exigentes, são também baseados no 14 CFR Part 135, onde são aplicáveis a operações *commuter*, e, portanto, somente quando o operador realiza mais do que um volume mínimo de operações regulares (no caso do FAA, 5 circuitos fechados semanais). Também se aproxima da figura da Ligação Aérea Sistemática (LAS), que já foi utilizado no Brasil, ao utilizar o limite de 15 frequências semanais - embora aqui caiba realçar a diferença de que não seriam admitidas novas aeronaves na faixa de 20 a 30 assentos, que eram admitidas na LAS, em razão da nova divisão de aeronaves entre os RBAC nº 121 e 135 trazida pelo projeto de remodelagem.

Essa alternativa traz como vantagem a possibilidade de que os operadores possam testar mercados com operações com características regulares sem que, para isso, precisem inicialmente se certificar para cumprir os requisitos mais exigentes - o que aumentaria o risco do negócio e inibiria a tentativa.

Por outro lado, essa alternativa traz uma dificuldade por os requisitos se aplicarem não em razão de características intrínsecas da operação, mas em razão de outros voos realizados pelo operador. Assim, um dado voo, considerando a mesma aeronave, mesmos locais de partida e destino, mesmo horário, mesma forma de contratação e tudo o mais constante, poderia ser cobrado a ter requisitos diferentes - e, conseqüentemente, níveis de segurança operacional diferentes - em razão de serem realizados por dois operadores diferentes, e um operador realizar mais voos que o outro. Entendo que isso é ruim

considerando a visão do passageiro, que, ao buscar contratar um serviço certificado pela ANAC, espera um nível de segurança (ainda que somente subjetivo, dado que o passageiro não possui conhecimento específico sobre os requisitos cumpridos e os níveis de segurança associados) e não tem, a priori, informação sobre um operador ser mais ou menos cobrado pela ANAC em termos de requisitos.

b) Essa alternativa permite uma avaliação bastante pontual sobre cada requisito a ser adicionalmente requerido em razão da realização de operação regular (agendada). No entanto, embora desejável, verifica-se que tal avaliação é bastante custosa em termos de tempo de estudo, buscando ser preciso com relação a quais requisitos estão associados ao agendamento. Então, no contexto atual, em que se desejava uma solução intermediária, para permitir a conclusão dos estudos mais detalhados até uma decisão de mais longo prazo, essa alternativa não se apresentou muito adequada. Entendemos que, por seus méritos, deve ser aprofundada nos estudos decorrentes do projeto de remodelagem.

d) A principal vantagem dessa alternativa seria a padronização dos critérios de classificação de operação regular na ANAC, permitindo uma maior clareza ao regulado e a utilização do termo "operação regular" sem a necessidade de especificar o contexto utilizado (certificação operacional; ou acompanhamento de mercado e direitos do passageiro). Porém, tal padronização viria a custo de que a definição única utilizada poderia não atender adequadamente aos objetivos de cada área: especificamente com relação à adoção do critério de série sistemática de voos para fins de certificação operacional, não foi identificado uso de conceito similar em outros países e a razoabilidade de vincular requisitos operacionais à existência de série sistemática de voo precisaria ser aprofundada. Por fim, haveria também o problema levantado para a alternativa (a), de que os requisitos operacionais aplicáveis não dependeriam intrinsecamente da operação realizada (um voo específico), mas sim do conjunto de operações realizadas pelo operador.

d) Nessa alternativa, a adoção de tetos, em termos de volume de operações (seja no total do operador, seja em média por aeronave), traz a mesma dificuldade apontada na alternativa (a), de que, como o requisito não depende intrinsecamente da operação, mas de outras operações do mesmo operador, um mesmo serviço pode ser oferecido ao cliente, sem que ele possa saber que cada operador cumpre requisitos diferentes (e são, assim, oferecidos níveis de segurança operacional diferentes).

Além disso, num caso de aumento das operações ao longo do tempo, os requisitos mais exigentes passam a ser aplicáveis somente após já terem ocorrido as operações em excesso, o que exigiria uma obrigação a posteriori de certificação para cumprir os requisitos mais exigentes. A solução parece mais adequada ao contexto de aeroportos, onde já é utilizada (um conjunto mais estável de regulados, em que a entrada de novos entes não é comum e dificilmente há saída), do que ao de operadores aéreos, que possui maior rotatividade, além de variações maiores entre diferentes períodos (por exemplo, um operador pode adquirir novas aeronaves e ampliar sua capacidade de forma mais rápida do que um aeroporto).

e) Essa alternativa não ataca o problema identificado, ao perpetuar a exigência de que os operadores aéreos obtenham nova certificação operacional, cumprindo requisitos mais exigentes, para a realização de qualquer operação regular (agendada).

4.8. Comparação das vantagens e desvantagens das opções consideradas e seleção da opção julgada mais adequada para alcançar os objetivos pretendidos

4.8.1. Foi escolhida a alternativa (a), que visa a permitir que operadores realizem um volume limitado de operações regulares (agendadas) cumprindo os requisitos associados à operações não regulares. A principal vantagem, na comparação com as demais alternativas, é prover um ambiente mais conhecido (seja por se adotar um conceito já em uso desde pelo menos 1995 no FAA, quando da criação do 14 CFR Part 119; seja por se adotar algo similar ao que já houve no Brasil - e ainda há, durante a fase de transição prevista em 119.73 -, que é a LAS), o que é relevante considerando-se que é uma solução intermediária, enquanto se concluem os estudos mais aprofundados. Também nesse sentido, é meritório o fato de a alternativa (a) não afetar os requisitos aplicáveis aos operadores sob o RBAC nº 121 - o que ocorreria nas alternativas (c) e (d), que objetivavam alterar o conceito de operação regular -. Tendo em vista que a demanda levantada se referia somente aos operadores sob o RBAC nº 135, deve-se ter o cuidado de não adotar soluções temporárias que gerem efeitos indesejados em outros contextos.

4.8.2. A alternativa (c) tem o mérito de unificar as definições, permitindo a utilização da expressão "operação regular" pela ANAC, sem a necessidade de especificar o contexto: hoje é necessário especificar se estamos tratando de "operação regular" no contexto da certificação operacional, associada ao agendamento, conforme RBAC nº 01; ou de "operação regular" no contexto de acompanhamento de mercado, associada à série sistemática de voos, conforme Resolução nº 440 - embora a operação seja uma só. No entanto, entendemos que isso não deveria ser feito às custas de que alguma das áreas adote um

critério não vinculado ao seu objetivo específico, pois isso implicaria, por exemplo, em que a SPO eventualmente adotasse um critério para a exigência de requisitos operacionais mais restritivos, sem que pudesse ser apontada uma relação entre a característica da operação e o requisito, que justificasse a maior exigência. Embora não seja descartada essa hipótese no futuro, não foi identificado, a priori, que a série sistemática de voos seria um gatilho adequado para o cumprimento de requisitos operacionais mais exigentes.

4.8.3. Embora em várias das alternativas ((a), (c) e (d)) apareça a desvantagem de que os requisitos cobrados de um operador na realização de um voo específico não adviriam diretamente das características intrínsecas daquele voo realizado (mas, sim, dependeriam também dos outros voos realizados pelo operador), entendemos que esse problema é minimizado quando limitamos o volume de operações que podem ser realizados pelo operador nessa situação. A proposta (a) não retira da característica de regular (agendado) a associação com requisitos mais exigentes, embora permita que, num volume limitado (o que significa uma menor exposição ao risco), essas operações regulares (agendadas) possam ser feitas cumprindo-se requisitos menos demandantes. A possibilidade de um operador certificado como não regular poder utilizar essa abertura para testar mercados, sem a necessidade de primeiro obter nova certificação (incluindo a outorga de concessão), é uma vantagem relevante também da alternativa escolhida.

4.8.4. Por fim, destaca-se que, embora a alternativa (b) tenha seus méritos, ela não foi considerada viável para atender ao contexto de solução temporária, em razão do tempo que levaria para análise específica de cada requisito. De qualquer forma, deve ser considerada nos estudos aprofundados, para a apresentação de alternativa a longo prazo.

4.9. **Proposição de estratégias de implementação da opção sugerida, incluindo formas de monitoramento e fiscalização da proposta, bem como a necessidade de alteração ou de revogação de ato normativo em vigor**

4.9.1. Considerando que se trata de uma solução temporária, entendemos que o monitoramento tem tanto a função de verificar o cumprimento da regra quanto de avaliar a resposta do mercado à alteração, para avaliar uma solução de mais longo prazo. Para fins de fiscalização, considerando que o diário de bordo já prevê o registro da natureza do voo (vide art. 11, XII e art. 19 da Portaria nº 2050/2018; e art. 15, XII e art. 23 da Portaria nº 3220/2019), entendo que há meios de a ANAC verificar a posteriori o cumprimento da limitação de voos regulares (agendados). Ainda que o diário de bordo dependa de registro pelo próprio operador, entendo que podemos nos pautar pelo princípio da boa fé, resguardando-se ainda a possibilidade de identificação de fraudes caso a ANAC identifique (por exemplo, por meio de denúncias) que determinado voo foi regular (agendado), mas não teve sua natureza devidamente registrada como "RE - Regular" no diário de bordo.

4.9.2. Para fins de acompanhamento, entendemos que seria importante que a informação fosse disponibilizada para a ANAC de forma completa e por ação dos próprios regulados, sem depender de ações específicas da ANAC (por exemplo, envios de ofícios a cada operador). Assim, foi incluída na minuta de resolução uma obrigação aos regulados afetados pela regra, ou seja, aqueles que realizem até 15 voos agendados por semana cumprindo os requisitos aplicáveis a operações não regulares, para que eles comuniquem à ANAC informações sobre os voos agendados realizados. Entende-se, a princípio, que seriam úteis para avaliação do cenário as informações de data e horário do voo, aeródromo de origem, aeródromo de destino, número de passageiros e matrícula da aeronave.

4.9.3. Pode ser que haja operadores que realizam operações regulares (agendadas) e que, devido a eventual desconhecimento da regra, não saibam que o agendamento caracterize uma operação regular. Tal situação, além de indesejada por poder levar a um descumprimento da regra (por exemplo, operadores realizando mais de 15 voos agendados por semana, sem cumprir os requisitos adicionais), também prejudicaria o monitoramento pela ANAC da resposta do mercado à alteração (algum operador poderia deixar de enviar os dados por não entender que sua operação seja regular, mesmo atendendo aos parâmetros de agendamento, por não atender aos critérios de repetibilidade, por exemplo). Assim, deve haver uma divulgação ostensiva da ANAC, junto aos operadores sob o RBAC nº 135, do conceito de operação regular e da necessidade de envio das informações.

4.10. **ANÁLISE REFERENTE AOS ASSUNTOS DE COMPETÊNCIA DA SUPERINTENDÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO DE SERVIÇOS AÉREOS**

4.10.1. Em relação ao Capítulo II da proposta de Resolução, que trata dos requisitos de competência da Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos, é importante destacar, inicialmente, que a proposta não contempla qualquer mudança de requisito.

4.10.2. Dessa forma, os artigos propostos no Capítulo II têm como função tão somente esclarecer às empresas aéreas que conduzam ou desejem conduzir operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, como já podiam fazer antes mesmo da aprovação da Resolução aqui proposta. Portanto, importante que já é possível praticar a comercialização de assentos individuais ao público, e que, a depender das características das operações a serem realizadas, existirão outros requisitos que deverão ser cumpridos, conforme já detalhado no Parecer Nº 2/2020/SAS (SEI! 4355423).

4.10.3. Destarte esclarecer que a realização desse tipo de operação deve atender aos requisitos dispostos na Resolução ANAC nº 400/2016, no que couber. O termo “no que couber” utilizado na proposta, não muda a aplicabilidade da Resolução ANAC nº 400/2016, significando simplesmente que alguns dispositivos são, pela própria característica da operação, não aplicáveis.

4.10.4. Em relação ao registro dos serviços de transporte aéreo, objeto da Resolução ANAC nº 440/2017, está se fazendo analogamente o mesmo. Ou seja, reforça-se para o regulado que a depender do tipo de operação, somente será aplicável para operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 se constituírem uma série sistemática de voo, assim como já previsto no escopo do processo 00058.030584/2015-77 que aprovou a Resolução ANAC nº 440/2017.

4.10.5. Portanto, pelo aqui exposto, não há impacto regulatório decorrente dos artigos previstos no Capítulo II, uma vez que não há qualquer inovação na proposta.

5. EXPLICAÇÕES ACERCA DA PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

5.1. Uma vez que não se optou por não publicar uma emenda aos regulamentos (em especial, os RBAC nº 119 e 135), por se tratar de uma solução de caráter temporário, entendemos que não haveria necessidade de publicar nesta consulta pública uma tabela de notificação de proposta de regra (NPR), com um quadro comparativo entre a norma vigente e a norma proposta. No entanto, por se tratar de uma resolução que altera a aplicabilidade de requisitos constantes em outros normativos, entendemos que, para maior esclarecimento da proposta, devem ser identificados aqui os requisitos operacionais cuja aplicabilidade está sendo alterada pelo Capítulo I da resolução proposta. Tais requisitos abrangem os RBAC nº 119 e 135 e a Lei do Aeronauta (Lei nº 13.475) e, no âmbito de outorga, a Resolução nº 377 e o art. 180 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565).

5.2. Como esclarecido no sumário executivo, a resolução proposta permitiria que os operadores certificados pelo RBAC nº 135 para realizar operações não regulares (na prática, todos os operadores) realizem voos agendados em um volume limitado, sem a necessidade de cumprir requisitos adicionais ou de obter autorizações específicas. Na proposta, o limite seria de 15 voos agendados por semana. Os requisitos identificados que atualmente se aplicam de forma diferenciada para operações regulares e não regulares são listados a seguir.

5.3. No RBAC nº 135, temos os seguintes requisitos associados a operações regulares e que **deixariam** de ser cobrados, caso a alteração seja aprovada conforme a resolução proposta, para operadores que realizem até 15 voos agendados por semana.

I - *"135.3(b) O detentor de certificado que conduza operações regulares segundo este Regulamento, utilizando aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, deve atender aos requisitos das subpartes N e O do RBAC nº 121 em lugar dos requisitos das subpartes E, G e H deste Regulamento."*

Este requisito deixa de ser aplicável com a emenda nº 06 do RBAC nº 119, uma vez que aviões com configuração para passageiros com mais de 19 assentos passam a operar necessariamente segundo o RBAC nº 121.

*Aqui, se observa que, embora existam ainda operações de aviões com mais de 19 assentos (Brasília - EMB-120), em razão do prazo de transição, as empresas que possuem tais aeronaves, Piquiatuba e Rico Táxi Aéreo, somente são autorizadas a realizar operações não regulares, conforme consulta em EO realizada em 27/05/2020.

II - *"135.64 Guarda de contratos e suas emendas: operações não-regulares*
O detentor de certificado conduzindo operações não-regulares deve conservar uma cópia de cada contrato escrito segundo o qual ele provê serviços de transporte aéreo por um período de pelo menos um ano após a data de execução do contrato. No caso de contrato verbal, ele deve conservar um memorando estabelecendo seus elementos, e aos elementos de quaisquer emendas a esse contrato, por um período de pelo menos um ano após a execução do contrato ou de suas emendas."

Este requisito é aplicável apenas a operações não regulares. Entendo que isso se deve ao fato de, para operações regulares, como a oferta parte do operador aéreo, é mais comum haver um contrato padronizado, com características de "contrato de adesão", o que diminuiria a necessidade de guardar cópia de cada contrato assinado.

III - *"135.105 (b) O detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa, e uma pessoa somente pode atuar como piloto em comando sob esta seção em uma aeronave em operação regular, como definido no RBAC n° 119, se essa pessoa tiver no mínimo 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesma fabricação e modelo da aeronave a ser operada, e, além disso, cumprir todos os outros requisitos aplicáveis deste Regulamento."*

A seção se refere à possibilidade de uso de um único piloto em voos IFR transportando passageiros, como exceção aos requisitos de 135.101, pautando-se na existência de um piloto automático que atenda aos requisitos desta seção 135.105. A autorização pode ser concedida tanto para operações regulares quanto para não regulares. No entanto, o parágrafo 135.105(b) exige que, no caso de operações regulares, o piloto tenha pelo menos 100 horas de voo como piloto em comando de aeronaves de mesmo fabricante e modelo da aeronave a ser operada.

IV - *"135.129 Assentos de saída*
(a)(1) Aplicabilidade. Esta seção aplica-se para todos os detentores de certificado operando segundo este Regulamento com helicópteros com mais de 19 assentos para passageiros ou em que realizam operações regulares com aeronaves tendo 10 ou mais assentos para passageiros."

Aqui, não se copiou toda a seção em razão de sua extensão. Observa-se que, para operações não regulares, ela somente se aplica a helicópteros com mais de 19 assentos (lembrando que aviões a partir desse patamar, passam a precisar cumprir o RBAC n° 121), enquanto para as regulares se aplicam a qualquer aeronave com 10 ou mais assentos. A diferença então é que se incluem as aeronaves com entre 10 e 19 assentos, caso façam operações regulares (pois as mesmas aeronaves, realizando operações não regulares não precisam cumprir o requisito).

V - *"135.165(a) Somente é permitido operar um avião multimotor em uma operação regular como definida no RBAC n° 119, ou um avião a reação tendo uma configuração para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes em voo IFR ou sobre grandes extensões de água, se ele estiver equipado com os seguintes equipamentos de comunicações e de navegação, apropriados às facilidades de solo que serão utilizadas e ao valor do desempenho de navegação requerido para a rota a ser voada ("Required Navigation Performance" - RNP) e capazes de receber e transmitir para pelo menos uma estação de solo em qualquer ponto dessa rota:*
(1) dois transmissores;"

O requisito diferencia sua aplicabilidade a operações regulares somente se for utilizado avião multimotor (e se não for um avião a reação com 10 ou mais assentos para passageiros, pois nesse caso o requisito se aplicaria de qualquer forma). Além disso, para operações sobre grandes extensões de água, os dois transmissores são requeridos também por 135.165(b)(1) e (7). Portanto, a diferenciação ocorre apenas para voos IFR, sem grande extensão d'água.

VI - *"135.243(a) O detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros:*

(1) as quais seja utilizado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião multimotor empregado em operações regulares, se essa pessoa possuir uma licença de piloto de linha aérea na categoria avião, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, conforme aplicável, todas válidas;

(2) nas quais seja utilizado um helicóptero empregado em operações regulares, se essa pessoa possuir uma licença de piloto de linha aérea na categoria helicóptero, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, conforme aplicável, todas válidas."

O requisito diferencia sua aplicabilidade a operações regulares somente se for utilizado avião multimotor (e se não for nem um avião a reação nem um com 10 ou mais assentos para passageiros, pois em qualquer desses casos o requisito se aplicaria de qualquer forma) ou um helicóptero. A diferença de requisito é que, enquanto para operações regulares, se requer um piloto em comando com licença de PLA e com habilitação IFR, para as demais operações se requer um PC, com experiência, com IFR e com experiência conforme os parágrafos 135.243(b) ou (c).

VII - *"135.243*

(b) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, se essa pessoa:

(3) para avião, possuir habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião.

(d) O parágrafo (b)(3) desta seção não se aplica se:

(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir alguma operação regular de transporte aéreo de passageiros;"

Nesse caso, por padrão, o piloto em comando deveria possuir habilitação IFR, como apontado no item acima. No entanto, caso o operador não realize operações regulares, além de cumprir outras condições do parágrafo 135.243(d) (como operação em monomotor convencional, em VMC diurno e limitado em distância), é possível que o piloto não possua habilitação IFR.

VIII - *"135.243*

(b) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, o detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, se essa pessoa:

(2) tiver pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em navegação, das quais pelo menos 25 tenham sido voadas à noite; e

(e) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (b)(2) desta seção, para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de alguma operação regular de transporte aéreo de passageiros, autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total de voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno."

Nesse caso, por padrão, o piloto em comando deveria possuir 500h de experiência, 100h em navegação e 25h à noite. Os requisitos podem ser reduzidos para 300h, 50h e 10, respectivamente, se não for autorizado a realizar operações regulares, e a aeronave for certificada para um só piloto, em operações VMC diurnas.

IX - *"135.244(a) O detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações*

regulares como definidas no RBAC nº 119, se essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tiver completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:

- (1) aeronave monomotora - 10 horas;
- (2) aeronave multimotora, com motores convencionais - 15 horas;
- (3) aeronave multimotora com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e
- (4) aviões a reação - 25 horas."

O requisito se aplica a todas as operações regulares - e não se aplica a nenhuma operação não regular. Tem como principal impacto a formação de novos pilotos em comando aptos a atuar em operações regulares.

X - "135.263 Limitações de tempo de voo e requisitos de descanso
As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações regulares, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional."

Nesse caso, a menção a "transporte aéreo regional" não é mais aplicável, pois constava somente na Lei nº 7.183, que ainda era parcialmente aplicável, em fase de transição, quando o regulamento foi publicado. Hoje, já não há mais tal referência vigente. A análise da lei do aeronauta se encontra adiante.

5.4. No RBAC nº 119, temos os seguintes requisitos associados a operações regulares. Como no caso do RBAC nº 135, os requisitos mais exigentes associados a operações regulares do RBAC nº 119 **deixariam** de ser cobrados, caso a alteração seja aprovada conforme a resolução proposta, para operadores que realizem até 15 voos agendados por semana sob o RBAC nº 135.

XI - "119.49 Conteúdo das especificações operativas"

Há algumas diferenças com relação ao conteúdo das EO, na seção 119.49. No entanto, algumas não refletem em requisitos propriamente ditos, como, por exemplo, o parágrafo 119.49(c)(9), que requer das operações não regulares "itens adicionais de manutenção requeridos pela ANAC segundo 135.421". Verificando o requisito, vemos que ele se aplica igualmente para operadores regulares e não regulares. Então, a diferença seria mais de formalização na EO. Os requisitos são colocados em paralelo na tabela abaixo e analisados na terceira coluna:

RBAC 119.49(a), aplicável a operações regulares	RBAC 119.49(c), aplicável a operações não regulares	Análise
(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares ou internacional deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:	(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações não regulares sob o RBAC 135 deve especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:	Diferença de aplicabilidade somente. Aqui, ressalta-se que há um erro em (a), pois o "internacional" era originalmente "bandeira", abarcando somente as operações regulares sob o RBAC nº 121. Operações internacionais não regulares sob o RBAC nº 135 cumprem 119.49(c).
(1) a localização específica da sede operacional e;	(1) a localização específica da sede operacional do detentor de certificado; e	Sem diferença
(2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado	(2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode	Sem diferença

pode operar, conforme seu COA;	operar, conforme seu COA;	
(3) referência à concessão para exploração de serviços aéreos públicos regulares emitida ou a ser emitida pela ANAC;	(3) referência à autorização para exploração de serviços aéreos públicos não-regulares emitida ou a ser emitida pela ANAC;	Diferença somente quanto à forma de outorga (assunto não é requisito operacional e será abordado mais a frente neste documento).
<p>(4) tipo da aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave de utilização autorizada e a identificação de cada aeródromo regular e de alternativa a ser utilizado em operações regulares. Adicionalmente: (i) sujeito à aprovação da ANAC quanto à forma e conteúdo, o detentor de certificado pode incorporar, por referência, os itens listados no parágrafo (a)(4) desta seção através da manutenção de um documento atualizado e pela referência a tal documento no parágrafo aplicável da especificação operativa; e (ii) o detentor do certificado não pode conduzir operação utilizando aeronave ou aeródromo não listados</p>	<p>(5) categorias e classes de aeronaves que podem ser usadas naquelas operações;</p> <p>(6) tipo de aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave que estiver sujeita a um programa de manutenção de aeronavegabilidade requerido por 135.411(a)(2). Adicionalmente: (i) sujeito à aprovação da ANAC quanto à forma e conteúdo, o detentor de certificado pode incorporar por referência os itens listados no parágrafo (b)(4) desta seção através da manutenção de um documento atualizado e pela referência a tal documento no parágrafo aplicável da especificação operativa; e (ii) o detentor do certificado não pode conduzir operação utilizando aeronave ou aeródromo não listado;</p> <p>(7) marcas de nacionalidade e matrícula de cada aeronave a ser inspecionada segundo um programa de inspeções como previsto por 135.419;</p>	<p>Para operações não regulares, somente é requerido listar tipo de aeronave e marcas de nacionalidade e matrícula para as aeronaves sujeitas a um programa de manutenção (requerido para aeronaves com 10 ou mais assentos de passageiros). Para as demais aeronaves, se requer somente listar categoria e classe.</p> <p>De qualquer forma, não há diferença prática, pois a ANAC a princípio já requeria a inclusão das marcas de nacionalidade e matrícula para todas as aeronaves; e mais recentemente passou a adotar a possibilidade de listagem por referência, prevista nos dois casos.</p> <p>A proibição, para operações não regulares, de operar em "aeródromo não listado" está incorreta e não tem qualquer sentido, uma vez que a EO desses operadores não lista qualquer aeródromo. Então, existe também essa diferença de que operadores regulares precisam ter os aeródromos onde ocorrem operações regulares listados na EO. Esse assunto é tratado mais abaixo.</p>
(5) características de operações autorizadas;	(4) características e áreas de operações autorizadas;	Ambos requerem característica de operações autorizadas. [para área de operações, ver abaixo]
(6) autorizações e limitações para rotas e áreas de operação;	(4) características e áreas de operações autorizadas;	Quanto à área de operações, ela é mais relevante para operações não regulares, uma vez que as operações regulares são definidas com base nos aeródromos utilizados.
(7) limitações de aeródromos;		Não há equivalente para operações não regulares, pois não há aeródromos específicos a considerar.

(8) limitações de tempo, ou padrões para determinar limitações de tempo, para revisões gerais (overhaul), inspeções e verificações em células, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência;	(8) limitações de tempo, ou padrões para determinar limitações de tempo para revisões gerais (overhaul), inspeções e verificações em células, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência de aeronaves sujeitas a um programa de manutenção de aeronavegabilidade como requerido por 135.411(a)(2);	Para operações não regulares, a inclusão de tais informações na EO ocorre somente para aeronaves sujeitas a um programa de manutenção, conforme 135.411(a)(2). No entanto, a aplicabilidade dos requisitos propriamente dita, no RBAC nº 135, é igual, constituindo-se somente uma diferença de forma de acompanhamento pela ANAC.
	(9) itens adicionais de manutenção requeridos pela ANAC segundo 135.421;	O requisito é aplicável igualmente a ambos os operadores, sendo aqui somente uma diferença de registro e acompanhamento em EO.
(9) autorização para o método de controlar peso e balanceamento de aeronaves;		O requisito se aplica a ambos os operadores (ver 135.185), sendo aqui somente uma diferença de registro e acompanhamento em EO.
(10) requisitos para intercâmbio de equipamentos entre linhas, se for o caso;		Os requisitos para intercâmbio constam somente para operações regulares sob o RBAC nº 121, em 121.569. Logo, não são relevantes nessa comparação com foco no RBAC nº 135.
(11) informações sobre “wet leasing” de aeronave como requerido por 119.53(c);	(10) informações sobre “wet leasing” de aeronave como requerido por 119.53(c);	Sem diferença
(12) qualquer autorização para desvio ou exceção referente a qualquer requisito dos RBAC; e	(11) qualquer autorização para desvio ou exceção referente a qualquer requisito dos RBAC; e	Sem diferença
(13) uma autorização permitindo ou uma proibição de aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos na forma e maneira estabelecida pela ANAC; e	(12) uma autorização permitindo ou uma proibição de aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos na forma e maneira estabelecida pela ANAC; e	Sem diferença
(14) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.	(13) qualquer outro item que a ANAC julgar necessário.	Sem diferença

XII - "119.63 Operação recente

(a) *Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode conduzir uma operação com determinada característica para a qual ele está autorizado em suas especificações operativas, a menos que tenha conduzido tal operação dentro do número de dias calendáricos consecutivos conforme este parágrafo;*

(1) para operações regulares – 60 dias; e

2) para operações não regulares – 90 dias, exceto que este parágrafo não se aplica se o detentor de certificado tiver autorização para conduzir operações regulares e tiver conduzido tais operações dentro dos 30 dias anteriores."

Aqui, o requisito de experiência recente do operador aéreo é mais exigente para operações regulares, cobrando voo nos últimos 60 dias, enquanto para operações não regulares, o prazo é de 90 dias.

5.5. Com relação à Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, denominada Lei do Aeronauta, temos requisitos aplicáveis de acordo com a operação realizada. Particularmente, o art. 5º separa os seguintes serviços aéreos (entre outros, não afetos a este processo):

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

5.6. Embora não se conduza aqui uma análise ponto a ponto de todas as diferenças aplicáveis aos operadores do art. 5º, inciso I e art. 5º, inciso II, tem-se que a maior parte das diferenças se refere a haver limites mais exigentes para o inciso I, como menor limite para jornada (art. 36 e 37) ou mais folgas (art. 51 e 52), menor limite de sobreaviso ou de reserva (art. 43 e 44); bem como para os critério de divulgação da escala (art. 26 e 27).

5.7. Observando o contexto regulatório do FAA, observa-se que, para o 14 CFR Part 135, a divisão de requisitos afetos à lei do aeronauta, é feita com critério similar ao utilizado para separar as operações *on demand* e *commuter*, ou seja, o volume limitado de operações regulares. Assim, embora a seção 135.265, que traz requisitos mais exigentes, seja aplicável a "*scheduled operations*", enquanto 135.267 e 135.269 são aplicáveis a "*unscheduled*", temos em 135.261 uma definição específica de "*scheduled*", de forma a abranger somente as operações *commuter*, isto é, sem abranger as operações regulares que podem ocorrer como parte de uma operação *on demand* (no limite de até 4 circuitos fechados semanais). Dessa forma, a resolução proposta faz algo similar à regra adotada nos Estados Unidos.

5.8. Por fim, com relação à outorga, há na REsolução nº 377 as seguintes diferenças:

XIII - Art. 11. Para a outorga da concessão ou da autorização para explorar serviços aéreos públicos, a empresa deverá comprovar sua regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista.

§ 2º Para as concessionárias de serviços aéreos públicos regulares deverão ser comprovadas ainda:

a) prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual relativo à sede, pertinente ao ramo de atividade que exerce e compatível com o objeto social;

b) prova de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, ou Distrital, de acordo com o disposto no art. 29, inciso III, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, dentro do prazo de validade; e

c) manutenção de regularidade trabalhista, sendo esta regularidade confirmada mediante certidão negativa de débitos trabalhistas ou certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho - TST.

XIV - Art. 13. A autorização para operar terá validade de até 5 (cinco) anos, contados a partir da data da publicação do ato de outorga, podendo ser renovada, no todo ou em parte, em função do cumprimento do objetivo social relacionado às atividades aéreas e das demais leis e normas infralegais aplicáveis.

Art. 14. A concessão para operar permanecerá válida enquanto a empresa mantiver todas as condições técnicas e operacionais definidas pela ANAC e atender as demais leis e normas infralegais aplicáveis

5.9. Pela proposta, os operadores que realizam até 15 voos agendados sob o RBAC nº 135 poderiam realizar tais operações sob a outorga de uma autorização, sem a necessidade de cumprir os requisitos aplicáveis à concessão de outorga.

6. FUNDAMENTAÇÃO

6.0.1. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

6.0.2. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

7. CONSULTA PÚBLICA

7.1. A quem possa interessar está aberto o convite para participar deste processo de consulta pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

7.2. As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>.

7.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final da emenda poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova consulta pública em caso de alteração substancial das propostas ora apresentadas.

7.4. Os comentários referentes a esta consulta pública devem ser enviados no prazo de 45 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

8. CONTATO

8.1. Para informações adicionais a respeito desta audiência pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Padrões Operacionais – SPO
Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS
Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO
Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 2º andar - Ed. Parque Cidade Corporate -
Torre A
CEP 70308-200
Brasília/DF – Brasil
Tel.: (61) 3314-4846
e-mail: gtno.spo@anac.gov.br