



RELATÓRIO DE AIR Nº 5/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1 Trata-se de proposta de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), referente aos requisitos de informações meteorológicas, para alinhamento aos padrões e práticas recomendadas (SARP, na sigla em inglês para Standard and Recommended Practices) estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), e para viabilizar operações em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica.

1.2 Atualmente, segundo as regras do RBAC nº 121, aplicável ao transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg, para a realização de operação aérea sob este regulamento, é necessário que os aeródromos disponham de informação meteorológica. Como historicamente é realizado e como se encontra expresso no RBAC, tais informações, para aeródromos no território nacional, devem ser preparadas pelo Comando da Aeronáutica (Comaer) ou agência aprovada por ele. Uma vez que o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), pertencente à estrutura do Comaer, aponta que a competência sobre tais informações é dele e que não seria permitido à ANAC aprovar fontes alternativas para essas informações meteorológicas, a proposta ora submetida à consulta pública prevê a possibilidade de que a operação ocorra sem a disponibilização de informações meteorológicas. Para tanto, são utilizadas as SARP desenvolvidas no âmbito da OACI, para o estabelecimento de medidas que compensem a ausência dessas informações.

2. INTRODUÇÃO

2.1 O processo se iniciou a partir de uma demanda registrada em processo anterior (00065.087277/2016-50), que tratou do transporte de concentradores de oxigênio portáteis (POC, da sigla em inglês *Portable Oxygen Concentrator*). Nessa ocasião, se solicitou avaliar as menções ao Comaer como fornecedor de informações meteorológicas previstas no RBAC nº 121 - particularmente nas seções 121.101, 121.119 e 121.651.

2.2 O assunto retomava um contato anterior da Superintendência de Padrões Operacionais da ANAC (SPO/ANAC) direcionado ao DECEA, a respeito da possibilidade de que a ANAC autorizasse o uso de fontes de informação meteorológica alternativas (não aprovadas pelo DECEA/Comaer). O posicionamento do DECEA foi de que a ANAC não poderia autorizar tal uso, uma vez que a competência seria exclusiva do DECEA.

2.3 Nesse contexto, inicialmente, a ANAC propôs a retirada da menção ao Comaer do RBAC nº 121, considerando que, se a competência exclusiva era determinada em lei, não caberia ao RBAC reafirmar o que a lei já havia estabelecido. A menção no RBAC nº 121 daria a entender que se tratava de uma decisão da ANAC e que a ANAC poderia, se quisesse, agir de forma diferente; porém, para isso, era necessário que tivesse competência para aprovar fontes de informação meteorológica alternativas (ou seja, não aprovadas pelo DECEA/Comaer). Assim, foi aberta a consulta pública nº 07/2020, que propunha alterar as seções 121.101, 121.119 e 121.651, sem alteração da situação fática. Não houve contribuições à proposta.

2.4 No entanto, em uma reavaliação por parte da ANAC, considerou-se que a proposta, ao não alterar a situação fática, não atacava o problema regulatório de base, que seria a dificuldade de operação em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica. Esta situação já resultou anteriormente em solicitações de

isenção de requisito de operadores à ANAC (como as concedidas nas Decisões nº 34, de 21/02/2020, e nº 55, de 23/03/2020, além de outras solicitações de isenção não concluídas), resultando na permissão a que operadores aéreos sob o RBAC nº 121 pudessem operar em aeródromos específicos que não dispunham de informações meteorológicas, sujeito a algumas condicionantes e limitações.

2.5 Considerando a possibilidade de viabilizar operações em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica e, ao mesmo tempo, promover alinhamento do RBAC Nº 121 aos padrões e práticas recomendadas (SARP) estabelecidos no Anexo 6 Parte I, da OACI, bem como às regras da EASA, foram promovidos estudos pela SPO para reformulação da proposta. Os estudos foram apresentados às empresas aéreas interessadas, em reunião virtual, sendo concedido prazo para recebimento de comentários, que afetaram a proposta aqui apresentada.

2.5 Com relação ao escopo, destaca-se que a proposta se limitou aos requisitos do RBAC nº 121, em razão da demanda inicialmente apresentada. Para o RBAC nº 135, uma proposta similar, ainda que mais simplificada, está em fase de estudo conforme o processo 00058.013726/2020-07. Dentro do escopo do RBAC nº 121, a proposta buscou, a partir do problema identificado, um alinhamento com um conjunto de requisitos do Anexo 6 Parte I que possuía relação com as informações meteorológicas, uma vez que a mera alteração do ponto mais diretamente relacionado ao problema (a operação em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica) poderia gerar um regulamento inconsistente, que não representaria adequadamente o cenário regulatório constante no Anexo 6.

3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

3.1 Contextualização da situação-problema e definição do problema

3.1.1. No RBAC nº 121 vigente, há requisitos que determinam a necessidade de informações meteorológicas para a realização das operações. Tais requisitos aparecem tanto de forma direta, como em 121.101, como quando se exige que as informações e previsões dos aeródromos a serem utilizados devem indicar que as condições meteorológicas estarão nos mínimos ou acima dos mínimos para a realização de pouso. O objetivo geral desses requisitos é o de prover aos atores do sistema de controle operacional da empresa (piloto em comando e despachante operacional de voo, principalmente) informações operacionais para a tomada de decisões que afetam a segurança operacional, bem como o de limitar a possibilidade de que um voo se inicie ou prossiga para um aeródromo que não possua condições meteorológicas suficientes para o pouso do avião.

3.1.2. Com a expansão da malha aérea doméstica brasileira, se tornando mais capilarizada e atendendo cidades menores, com aeródromos com menos estrutura (ainda que, no momento, esteja se passando por situação adversa, em virtude da pandemia do novo Coronavírus (2019-nCov)), tais requisitos passam a constituir uma limitação à operação, na medida em que há demanda para operação em aeródromos que não dispõem de informações meteorológicas, basicamente com reportes (METAR) e previsões meteorológicas (TAF). Nesse sentido, já houve solicitações de isenção de requisito à ANAC, das quais, podem-se listar as isenções concedidas pelas decisões nº 34, de 21/02/2020, e nº 55, de 23/03/2020. Não há dados diretos para mensurar quais aeródromos poderiam ter operação, caso essa limitação não existisse, porque, mesmo sendo possível o processo de isenção, trata-se de um desincentivo à operação.

3.1.3 Destaca-se que, embora se mencione no RBAC nº 121 que, para operações no espaço aéreo brasileiro, a informação meteorológica deva ser preparada pelo Comando da Aeronáutica ou por agências aprovadas por ele, tal situação, conforme posicionamento do DECEA (órgão do Comaer), é resultado de estabelecimento de competências legais, que independem da ANAC, de forma que a ANAC ficaria impossibilitada de prever algo diferente em seu regulamento ou mesmo de aprovar, por ela própria, o uso de fontes alternativas (não aprovadas pelo Comaer). Dessa maneira, considera-se uma limitação da situação-problema que, uma vez que seja requerida informação meteorológica, esta deveria ser fornecida pelo Comaer ou de alguma forma aprovada por ele.

3.1.4 Igualmente, também não está sob a alçada direta da ANAC prover os aeródromos de estrutura que forneça informações meteorológicas. Embora a exigência de que os aeródromos que servem às operações sob o RBAC nº 121 disponham de informação meteorológica possa servir de incentivo à implementação dessa estrutura, não há, necessariamente, um alinhamento de incentivo entre os agentes envolvidos, pois a instalação e operação dependem de aprovação do Comaer para o provimento das informações.

3.2 Identificação e análise das causas e consequências

3.2.1. Como principais causas, identificamos:

a) a ausência de informações meteorológicas em determinados aeródromos que seriam de interesse para operação de operadores aéreos sob o RBAC nº 121, conforme evidenciado por pedidos de isenção já recebidos pela ANAC (como as concedidas pelas Decisões nº 34, de 21/02/2020, e nº 55, de 23/03/2020, entre outras); e

b) o desalinhamento da regra brasileira constante no RBAC nº 121, referente à necessidade de seleção de aeródromos de alternativa, com relação ao Anexo 6 Parte I, da ICAO.

3.2.2 Como principal consequência, podemos listar o impedimento da realização de operações sob o RBAC nº 121 a determinados aeródromos (aqueles que não dispõem de informações meteorológicas), implicando em menor oferta de serviço de transporte aéreo público às populações que poderiam ser servidas por esses aeródromos e, para as empresas, a impossibilidade de prestar tais serviços.

3.3 Identificação dos agentes afetados

3.3.1. São considerados agentes afetados:

a) Operadores aéreos que realizam operações sob o RBAC nº 121, uma vez que a situação-problema identificada limita suas operações em aeródromos que não possuem informação meteorológica disponibilizada pelo Comando da Aeronáutica. Isso pode fazer com que estejam deixando de explorar serviços de transporte aéreo onde potencialmente haveria demanda de passageiros;

b) População geral (potenciais passageiros), uma vez que a limitação aos operadores aéreos supracitada impede que a população seja servida de voos sob o RBAC nº 121 nesses aeródromos. Isso implica que tais passageiros atualmente precisam se deslocar de outros meios e, no caso de uso de transporte aéreo, se deslocar até um aeródromo que possua informações meteorológicas;

c) ANAC: a ANAC é influenciada pela situação na medida em que, ao lidar com a possibilidade de autorizar operações em tais aeródromos, deverá haver uma análise diferenciada, bem como um acompanhamento dessas operações. Também há impacto para a ANAC com relação ao preenchimento das diferenças entre a regulamentação brasileira e as SARP do Anexo 6 Parte I.

3.4 Delimitação da base legal de atuação da Anac

3.4.1. Art. 8º, incisos IV, VII, X, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27/09/2005

3.5 Descrição dos objetivos

3.5.1. O objetivo principal foi avaliar a possibilidade de viabilizar as operações a aeródromos que não dispõem de informações meteorológicas, ao mesmo tempo em que se garanta um nível de segurança adequado para a realização de tais operações. São identificadas duas grandes áreas de requisitos em que as informações meteorológicas são necessárias: a verificação de que as condições meteorológicas do aeródromo permitem a condução dos procedimentos de pouso e decolagem, em termos de visibilidade; e o cálculo de desempenho da aeronave.

4. IDENTIFICAÇÃO E IDEACÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO

4.1 Mapeamento da experiência internacional

4.1.1. Para o mapeamento da experiência internacional, foram verificados os requisitos de 3 sistemas regulatórios: ICAO, EASA e FAA.

4.1.2. No âmbito da ICAO, foram considerados o Anexo 6 - Operation of Aircraft, em sua Parte I - International Commercial Air Transport — Aeroplanes, além do Docs 9365 - Manual of All-Weather Operations, 9976 - Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual e 10064 - Aeroplane Performance Manual.

4.1.3. No âmbito do FAA, se utilizou principalmente o 14 CFR Part 121 - Operating Requirements: domestic, flag and supplemental operations, disponível em <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?node=pt14.3.121>.

4.1.4. No âmbito da EASA, se utilizou o Easy Access Rules for Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012), que compila as *implementing rules* e os métodos aceitáveis de cumprimento (AMC) e materiais informativos (GM) referentes à operações de aeronaves, disponível em <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-air-operations> e em https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EasyAccessRules_for_AirOperations-Oct2019.pdf.

4.1.5. No quadro comparativo, se traz uma comparação com os requisitos similares desses 3 contextos regulatórios. Em resumo, o RBAC nº 121 era mais próximo da regulamentação do FAA, enquanto, na proposta escolhida, se busca maior aproximação com a regulamentação da ICAO e da EASA.

4.1.6. Também se considerou na análise a regulamentação do SRVSOP, o LAR 121, que tem trechos similares ao FAA (como a exigência de serviços de informações meteorológicas ao longo da rota, em 121.235) e outros similares ao Anexo 6 Parte I (como a seleção de aeródromos de alternativa, em 121.2585). Por essa razão, entendeu-se que não seria necessário agregar também esse conteúdo no quadro comparativo. De qualquer forma, houve trocas de emails com o Comitê Técnico do SRVSOP na área de operações para esclarecimentos e discussão do assunto.

4.2. Descrição das opções de ação consideradas, incluindo a opção de "não ação" e as possíveis combinações de opções

4.2.1. Não ação. Nesta opção, a ANAC não alteraria qualquer normativo, continuando-se a exigir que os aeródromos sejam providos de informações meteorológicas para que possam ser utilizados em operações regulares sob o RBAC nº 121.

4.2.2. Harmonização com requisitos do Anexo 6 Parte I, limitando-se aos requisitos de seleção de aeródromo de alternativa de destino. Neste caso, se buscaria uma harmonização mais pontual com os requisitos da ICAO, alterando-se somente as seções associadas a permitir o uso de aeródromo de destino sem informações meteorológicas (como 121.101, 121.119, 121.613 e 121.615).

4.2.3. Harmonização com requisitos do Anexo 6 Parte I, abrangendo diferentes requisitos associados a informações meteorológicas. Neste caso, se buscaria uma harmonização mais ampla com os requisitos da ICAO, alterando-se diversas seções com requisitos sobre informações meteorológicas, com destaque para a necessidade de estabelecimento de mínimo operacional de aeródromo pelo operador aéreo.

4.2.4. Harmonização com requisitos do Anexo 6 Parte I, abrangendo diferentes requisitos associados a informações meteorológicas, mas adotando-se uma diferença: a exigência de que os aeródromos de alternativa requeridos estejam sempre nos mínimos ou acima deles. Neste caso, o escopo das alterações seria idêntico ao da ação anterior. No entanto, haveria uma diferença com relação ao Anexo 6 Parte I, seguindo-se, neste ponto, as regras da FAA e da EASA: os aeródromos de alternativa, no momento da seleção, devem estar sempre nos mínimos ou acima deles, mesmo quando o aeródromo de destino também está nos mínimos ou acima deles.

4.3. Síntese das opções não consideradas e da motivação utilizada

4.3.1. A opção de autorizar o uso de informações meteorológicas alternativas, não aprovadas pelo DECEA, como o uso de estações meteorológicas próprias dos operadores aéreos, não foi considerada porque, segundo declaração do DECEA, esse assunto seria de competência exclusiva deles.

4.3.2. Também não foi considerada nesta análise a alternativa que foi levada anteriormente à consulta pública 07/2020, que propunha alterar as seções 121.101, 121.119 e 121.651, somente para retirar menção ao Comando da Aeronáutica, sem alteração da situação fática, pois ela equivaleria, em termos de efeitos práticos e de impacto regulatório aos operadores e à população, à opção de "não ação".

5. ANÁLISE DE IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES

5.1 Descrição da estrutura de análise

5.1.1. A análise se pautou no atingimento do objetivo de buscar viabilizar a operação, mantendo um nível de segurança operacional adequado. Para tanto, entendeu-se que o alinhamento ao Anexo 6 Parte I atenderia a um nível de segurança operacional adequado.

5.1.2. Observa-se que, conforme o art. 4º, inciso VI do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, para o "ato normativo que vise a manter a convergência a padrões internacionais", poderia se dispensar a análise de impacto regulatório, exigindo-se, nesse caso, decisão fundamentada e, ainda, nota técnica que fundamente a proposta de edição ou de alteração do ato normativo. Dessa forma, a presente análise de impacto regulatória - embora apresente o problema regulatório, os objetivos que se pretende alcançar e indique as opções de ação - apresenta uma análise relativamente simplificada dessas opções de ação, entendendo ser suficiente para o embasamento da escolha da opção sugerida.

5.2 Identificação dos impactos positivos e negativos das opções de ação, incluindo a opção de "não ação" e sua tendência de evolução

5.2.1. Para a opção de "não ação", se manteria a dificuldade de operação em alguns aeródromos enquanto não houvesse provimento de informações meteorológicas pelo Comando da Aeronáutica - impedindo a prestação do serviço de transporte aéreo público pelos operadores sob o RBAC nº 121. Embora não haja custo de transição, tal situação é indesejável, por não trazer alinhamento aos padrões internacionais e não viabilizar a operação em tais aeródromos.

5.2.2. Para a opção 2, de harmonização limitada a alguns poucos requisitos do Anexo 6 Parte I, verifica-se que poderia haver alguma inconsistência com os demais requisitos do RBAC, ao se trazer somente alguns trechos muito pontuais do Anexo 6. Por exemplo, não ficaria claro como os operadores deveriam realizar o cálculo de desempenho da aeronave, requerido para cumprimento da Subparte I do RBAC nº 121. Assim, embora a princípio, essa parecesse uma solução mais simples e direta para o problema identificado, verificou-se que poderia ser insuficiente, resultando ainda em dificuldades na operacionalização.

5.2.3. Para a opção 3, de harmonização mais ampla aos requisitos do Anexo 6 Parte I associados a informações meteorológicas, verificou-se que ela atenderia aos objetivos, viabilizando a operação em aeródromos sem informação meteorológica ao mesmo tempo em que se manteria um nível de segurança operacional adequado. No entanto, caso se realizasse o alinhamento completo ao Anexo 6 Parte I, a ANAC adotaria um requisito diferente do constante no RBAC atual e nas regras vigentes do FAA e da EASA, de que os aeródromos de alternativa de destino devem sempre estar iguais ou acima dos mínimos meteorológicos no momento do despacho. No texto do Anexo 6 Parte I, se permitiria que o voo fosse despachado desde que ou o aeródromo de destino ou o(s) aeródromo(s) de alternativa requerido(s) estivesse(m) iguais ou acima dos mínimos meteorológicos, o que significa que, se o aeródromo de destino satisfizer essa condição, os aeródromos de alternativa não precisariam. Entendeu-se que isso introduziria um risco desnecessário às operações, uma vez que

o operador pode escolher outros aeródromos de alternativa para garantir que eles também estejam iguais ou acima dos mínimos, sem grandes dificuldades. Além disso, tal exigência não prejudicaria a viabilização da operação em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica.

5.2.4. Para a opção 4, de harmonização mais ampla, mas incluindo a diferença de exigência de que os aeródromos de alternativa requeridos estejam sempre nos mínimos ou acima deles, entende-se que se atinge o objetivo de viabilizar a operação em aeródromos que não dispõem de informação meteorológica, com alinhamento quase completo ao Anexo 6 Parte I (sem uma diferença a menor) e sem a introdução de um risco desnecessário às operações sob o RBAC nº 121.

5.3. Comparação das opções de acordo com a metodologia descrita

5.3.1. Na comparação das alternativas, conforme descrito acima, se verificou que a opção 4 atenderia mais adequadamente ao objetivo de viabilizar a operação, mantendo nível adequado de segurança operacional.

5.4. Identificação da ação ou combinação de ações considerada mais adequada ao contexto pela equipe

5.4.1. Considera-se que a opção 4 é a mais adequada, por atender às seguintes diretrizes para qualidade regulatória da ANAC:

a) quanto à regulação técnica, "harmonizar os requisitos exigidos no Brasil aos especificados nos Anexos da Convenção de Aviação Civil Internacional, adotando ou adaptando normas e práticas internacionais à realidade do sistema brasileiro e, quando necessário, propondo modificações e atualizações aos padrões internacionais"; e

b) quanto à regulamentação, "Promover a coerência entre os regulamentos da ANAC, os normativos dos demais entes e órgãos públicos e a legislação nacional, evitando a redundância ou o conflito normativo".

5.4.2. A implementação da proposta implica em alteração, pela Diretoria, dos RBAC nº 121 e 01. Após a aprovação dessas emendas, a Superintendência de Padrões Operacionais poderá publicar Instruções Suplementares (IS) para detalhar o cumprimento de requisitos, como o cálculo de desempenho para aeródromos que não disponham de informações meteorológicas (baseada na abertura incluída em 121.173(h)). A intenção é garantir um nível equivalente de segurança operacional, utilizando parâmetros que provejam uma estimativa de pior caso para o cálculo de desempenho. Embora ainda não haja minuta de texto da IS a ser comentado na consulta pública, apresentam-se a seguir algumas ideias que estão em discussão na agência. Métodos similares já foram considerados nas isenções concedidas anteriormente.

5.4.3. Uma das situações em que se utilizaria essa abertura de 121.173(h) se refere ao cálculo de desempenho de pouso no aeródromo de destino, que é realizado no momento do despacho do voo. Observa-se que, quando há uma previsão meteorológica, também podem ocorrer incertezas, de forma que é possível que os parâmetros efetivamente encontrados no momento do pouso sejam diferentes (incluindo a possibilidade de que estejam mais críticos) dos utilizados no momento do despacho. Assim, busca-se que sejam utilizados parâmetros que, com alto grau de confiabilidade, representem uma situação tão ou mais crítica do que a que efetivamente será encontrada. Quanto maior a margem de segurança, maior a penalidade em termos de desempenho da aeronave, o que corresponderia, a grosso modo, a menor capacidade de carga paga no avião.

5.4.4. A princípio, vislumbra-se que o parâmetro mais crítico seria a temperatura. Foram pensadas, como alternativas, o uso de informações meteorológicas fornecidas pelo DECEA para aeródromos próximos (devendo se discutir a correlação entre as temperaturas dos aeródromos, de acordo com a distância, o que poderia ainda influenciar na margem de segurança a ser adicionada) e o uso de informações históricas de temperatura para o aeródromo ou para a região, naquele período do ano, o que dependeria ainda de serem encontradas fontes de tais informações.

5.4.5. Para os outros parâmetros, teríamos que:

a) a condição de pista deveria ser considerada molhada, o que implica uma fatoração de pista 15% maior do que a de pista seca, conforme 121.195(d) do RBAC nº 121;

b) para a altitude-pressão, se poderia utilizar a própria elevação do aeródromo. Observa-se que, na prática, o TAF já não traz previsão de altitude-pressão.

c) para vento, exceto se o aeródromo possuir obstáculos em seu entorno ou procedimentos que previnam o uso da pista de pouso com o vento mais favorável, se poderia utilizar somente o cálculo com ar calmo. Aqui, esclarece-se que, embora os parágrafos 121.195(b)(1) e (2) prevejam a avaliação em duas situações distintas (ar calmo e vento provável), é comum que a situação mais crítica seja a de ar calmo. Caso o aeródromo adote procedimentos com vento de cauda (o que pode ocorrer com baixas intensidades de vento, até determinado limite), pode também vir a ser utilizado esse limite para estimativa de pior caso.

5.4.6. Alguns materiais da ICAO, como o DOC 9365 - *All Weather Operations* e o Doc 9976 - *Flight planning and fuel management manual*, também poderão ser utilizados para desenvolvimento de outras IS, que auxiliariam e orientariam o cumprimento dos requisitos propostos.

5.4.7. Como descrito acima, a proposta ampliaria o alinhamento do RBAC nº 121 ao Anexo 6 Parte I da ICAO, tendo sido este fator preponderante na seleção da opção.

6. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

6.1. Descrição das principais estratégias do plano de implementação, fiscalização e monitoramento (ações, responsáveis e estimativa inicial de prazos)

6.1.1. Para implantação, propõe-se um prazo de 3 meses (previsto na resolução) após a entrada em vigor para que os operadores se adequem à nova regra. Isso é necessário para que haja tempo de alteração dos manuais, que descrevem procedimentos, dos sistemas e para informação aos tripulantes e empregados.

6.1.2. Especificamente para a seção 121.620 proposta, por envolver a necessidade de aprovação da ANAC de variações aos requisitos prescritivos, com base em análise de desempenho, propõe-se que entre em vigor somente um ano após o restante da regra, para que a ANAC possa se preparar para poder analisar eventuais solicitações por parte dos operadores.

6.1.3. No restante, de forma geral, não há grandes variações com relação aos métodos de fiscalização e de vigilância continuada já aplicado aos operadores.

7. CONCLUSÃO

7.1. Com base nesse relatório, recomenda-se à Diretoria o prosseguimento deste processo regulatório, com a adoção da opção 4 e submissão da correspondente proposta de emenda aos RBAC nº 121 e 01 à consulta pública.



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/06/2021, às 14:56, 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 **5748721** e o código CRC **F6714BB8**.



Referência: Processo nº 00058.011560/2020-86

SEI nº 5748721