



## RELATÓRIO DE AIR Nº 15/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO

### 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Este processo trata de revisões pontuais do RBAC nº 119 e do RBAC nº 01, reunindo propostas de alinhamento a normas internacionais (em especial OACI - Organização da Aviação Civil Internacional e FAA - *Federal Aviation Administration*, dos Estados Unidos) e propostas de melhorias identificadas internamente na ANAC, buscando trazer mais clareza e consistência ao regulamento.

1.2. A maior parte das alterações propostas tem cunho editorial, incluindo-se adequação à Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022 (resultado da conversão da Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021) e à Resolução nº 659, de 2 de fevereiro de 2022, para as quais não houve identificação de impacto regulatório. Neste relatório, são abordadas as alterações que trazem algum impacto.

### 2. INTRODUÇÃO

2.1. Este processo tem origem no resultado de auditoria USOAP/CMA (*Universal Safety Oversight Audit Programme/Continuous Monitoring Approach*), programa da OACI em que os Estados contratantes são avaliados com relação às questões de protocolo e quanto à implementação dos padrões e práticas recomendadas constantes nos Anexos à Convenção de Chicago. Em especial, essa demanda trata do transporte de cópia autenticada do Certificado de Operador Aéreo (COA) a bordo de aeronaves em serviço de transporte aéreo público internacional. A avaliação de tal item é tratada na *Protocol Question 4.017*, cujo texto estabelece *in verbis*:

*PQ 4.017 CE-1. Has the State established requirements regarding documents to be carried on board an aircraft in compliance with Article 29 of the Chicago Convention and Annex 6, Parts I, II, and III, as applicable?*

2.2. Durante o processo de revisão, foram identificadas ainda outras oportunidades de melhoria, em especial sobre os seguintes temas:

- a) quadro de pessoal de administração, com maior alinhamento aos requisitos do 14 CFR *Part 119*, publicado pela FAA;
- b) redução de burocracia, no que tange à realização de voo de avaliação operacional, à relação do processo de certificação com o processo de autorização para explorar o serviço aéreo e à desnecessidade de constar, no RBAC, regra vigente por outros meios, como a referente à aplicação do artigo 83 bis da Convenção de Chicago; e
- c) requisitos sobre as instalações físicas dos detentores de certificado, incluindo permissão a que determinados registros sejam disponibilizados em locais aceitos pela ANAC - em contraposição à exigência prescritiva de manutenção do registro na sede operacional (a ser denominada sede administrativa).

2.3. Algumas definições que constavam no RBAC nº 119 até a emenda nº 05 e que foram, então, transferidas para o RBAC nº 01 também foram objeto de revisão. Trata-se das definições referentes às instalações físicas dos detentores de certificado, atualmente denominadas de "base ou sede principal de manutenção", "base ou sede principal de operações" e "sede operacional", e as referentes a categorias específicas de aeronaves, como "avião categoria transporte regional", "Grande avião categoria transporte" e "Pequeno avião categoria transporte". Houve propostas de alteração de definições também em razão da Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022.

2.4. Destas alterações, foram identificadas como problema regulatório objeto de análise de impacto regulatório somente as alterações nos requisitos de pessoal de administração. Nos demais casos, as alterações se enquadram em casos que dispensam a análise de impacto regulatório, conforme previsto no art. 4º do Decreto nº 10.411:

a) ato normativo que vise a manter a convergência a padrões internacionais (como exigência de transporte do COA a bordo de aeronaves em serviço de transporte aéreo público internacional);

b) ato normativo que reduza exigências, obrigações, restrições, requerimentos ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios (como a flexibilização da exigência de disponibilização de registros na sede operacional; e retirada de informações das EO);

c) ato normativo que vise à atualização ou à revogação de normas consideradas obsoletas, sem alteração de mérito (como a retirada das definições referentes a categorias específicas de aeronaves, que já são inconsistentes com os regulamentos vigentes e não são aplicadas dessa maneira na interpretação dos requisitos dos RBAC); e

d) ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias (como a proposta de retirada da seção 119.54, que aborda a implementação do artigo 83 bis, da Convenção de Chicago).

2.5. Maiores detalhes sobre as justificativas para as alterações não abordadas em profundidade neste relatório constam nos quadros comparativos dos RBAC nº 01 e 119, junto a cada alteração proposta.

### 3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

#### 3.1. Contextualização da situação-problema e definição do problema

3.1.1. Os requisitos de pessoal de administração do RBAC nº 119 possuem algumas inconsistências, entre elas:

a) nos requisitos para diretor de operações em operações sob o RBAC nº 121, menção à possibilidade de somente ser requerida a licença de piloto comercial (PC) para uma operação sob o RBAC nº 121 (prevista em 119.67(b)(2)) - o que é inconsistente com o RBAC 121.437(a);

b) nos requisitos para diretor de operações em operações sob o RBAC nº 121 (119.67(b)(3) e (4)), a existência de somente duas alternativas referentes à experiência administrativa prévia do candidato: 3 anos nos últimos 6 anos como gerente ou supervisor em uma posição exercendo controle operacional; ou sem experiência prévia na função. Não há hipótese intermediária. Situação similar ocorre para operações sob o RBAC nº 135, em 119.71(b)(2)(i) e (ii); e

c) incorreção na estrutura do parágrafo 119.71(b), que daria a entender que os requisitos de experiência somente seriam aplicáveis caso a operação somente requiera licença de PC, uma vez que os subparágrafos que tratam de experiência estão somente sob 119.71(b)(2).

3.1.2. Embora não se trate de uma inconsistência do ponto de vista formal, há ainda nos requisitos de pessoal de administração, menção à possibilidade de que operações sob o RBAC nº 121 ocorram somente com aviões não certificados na categoria transporte e, com isso, haveria a permissão de que a experiência dos candidatos a posições de administração ocorra em aviões não certificados na categoria transporte. Ocorre que, após a emenda nº 06 do RBAC nº 119, resultado do projeto de remodelagem dos serviços aéreos, foram retiradas as previsões que existiam para operação com aviões a partir de 10 assentos para passageiros em operações regulares sob o RBAC nº 121. Na atual separação entre operações sob o RBAC nº 121 e 135, não se vislumbra o uso, sob o RBAC nº 121, de aviões não certificados na categoria transporte. A seção 121.157 do RBAC nº 121 traz como possibilidades somente o uso de aviões com certificado de tipo emitido até 30/06/1942 e aviões tipo C-46. Ainda que tais aviões não sejam, formalmente, certificados na categoria transporte, a sua operação é de complexidade similar. Assim,

entende-se que, mesmo que uma empresa viesse a operar tais modelos, os requisitos de experiência do pessoal de administração deveriam ser ainda sobre aviões certificados na categoria transporte.

3.1.3. Por fim, os requisitos de pessoal de administração para operações sob o RBAC nº 121 não tratam especificamente da possibilidade de compartilhamento de uma mesma pessoa atuando em diferentes detentores de certificado e de acúmulo de funções (quando uma mesma pessoa exerce mais de uma função em um dado detentor de certificado) - sendo que o acúmulo é tratado de forma indireta na possibilidade de aprovação de posições ou número de posições diferentes (em 119.65(b)). Em razão da complexidade dos detentores de certificado operando sob o RBAC nº 121 - e considerando que a IS nº 119-002 não permite compartilhamentos ou acúmulos envolvendo o gerente de segurança operacional para operadores sob o RBAC nº 135 considerados de alta complexidade -, normalmente essas situações não são aceitas de forma imediata, requerendo uma análise por parte da ANAC. Situação similar ocorre para operadores sob o RBAC nº 135; porém, nesse caso, há alguns critérios adicionais na IS nº 119-004.

### 3.2. **Identificação e análise das causas e consequências**

3.2.1. Com relação às inconsistências, em que a situação-problema é o próprio regulamento, entende-se que a análise de causas não é aplicável. As consequências de tais inconsistências são a geração de dúvidas, nos regulados e internas à ANAC, sobre a correta interpretação dos requisitos.

3.2.2. Com relação à experiência em aviões que não sejam de categoria transporte, para pessoal de administração em operações sob o RBAC nº 121, a origem de a norma estar dessa forma é o fato de se ter utilizado como base a norma do 14 CFR Part 119, mas não se ter realizado corretamente a adaptação da norma brasileira às decisões tomadas (especificamente, com relação ao critério de divisão das operações sob o RBAC nº 121 e sob o RBAC nº 135; e com relação ao uso da categoria transporte para divisão da experiência, em substituição ao critério de grande e pequena aeronave utilizado pelo FAA). A situação-problema, por sua vez, não ocorre na prática, tendo sido identificada meramente em teoria, justamente porque não existem operadores sob o RBAC nº 121 que utilizem somente aviões não certificados na categoria transporte (e não se vislumbra essa existência).

3.2.3. Com relação ao acúmulo e/ou compartilhamento de pessoas em posições de administração, para operações sob o RBAC nº 121, a situação-problema é causada por empresas que não possuem em seus quadros mais de uma pessoa com a experiência requerida ou que estejam dispostas a assumir uma posição de administração - o que afeta particularmente empresas menores; e tem como consequência a falta de tempo específico para o exercício das atividades esperadas do ocupante da posição de administração - o que poderia comprometer a segurança das operações conduzidas pela empresa.

### 3.3. **Identificação dos agentes afetados**

3.3.1. São agentes afetados os operadores de serviço de transporte aéreo público, tanto sob o RBAC nº 121 quanto sob o 135, bem como as pessoas que pensem em candidatar à posições de administração na estrutura desses operadores.

### 3.4. **Delimitação da base legal de atuação da Anac**

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

### 3.5. **Descrição dos objetivos**

3.5.1. O objetivo é adequar os requisitos de pessoal de administração com os aspectos técnicos que representem as competências dos candidatos para o exercício da função. Em paralelo, busca-se ainda aumentar o alinhamento internacional dos requisitos.

## 4. **IDENTIFICAÇÃO E IDEIAÇÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO**

### 4.1. **Mapeamento da experiência internacional**

4.1.1. Foram avaliados os ambientes regulatórios da OACI, FAA, EASA (*European Union Aviation Safety Agency*) e SRVSOP (*Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional*).

4.1.2. Na OACI, não há requisitos prescritivos de pessoal de direção. O Anexo 6 Parte I e Parte III, Seção II requer que o operador tenha uma organização adequada. O Doc 8335 - *Manual of Procedures*

for *Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* detalha o requisito, menciona possíveis funções que poderiam ser definidas, mas não entra no mérito da qualificação.

4.1.3. Na FAA, os requisitos são definidos no 14 CFR *Part* 119, que é utilizado de base para o RBAC nº 119.

- a) não há as inconsistências mencionadas em 3.1.1;
- b) com relação ao 3.1.2, a divisão de experiência é feita com base no critério de grandes e pequenas aeronaves, o que se justifica porque o critério de divisão entre as operações sob o 14 CFR *Part* 121 e 135 é diferente, permitindo a operação de pequenos aviões sob o 14 CFR *Part* 121 (uma vez que abrange as operações regulares com aviões com mais de 9 assentos); e
- c) há requisito de dedicação exclusiva para pessoal de administração para operações sob o 14 CFR *Part* 121.

4.1.4. Na EASA, os requisitos de pessoal constam na Regulamentação de Operações, consolidada no documento *Easy Access Rules for Air Operations* (disponível em <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-air-operations>). Os principais requisitos constam em ORO.GEN.210 e ORO.AOC.135. A relação não é tão direta quanto com os requisitos da FAA, e os requisitos de qualificação de pessoal são menos prescritivos. Dessa forma, comenta-se somente sobre o último problema (identificado em 3.1.3):

- a) em nível de meio de cumprimento, há orientação de que não deve haver compartilhamento de pessoas entre operadores (AMC1 ORO.AOC.135(a), item (c)). O acúmulo é considerado uma possibilidade, a ser avaliada de acordo com a natureza e tamanho das operações (AMC1 ORO.AOC.135(a), item (a); e AMC2 ORO.AOC.135(a)).

4.1.5. No SRVSOP, os requisitos se encontram no LAR 119, com orientações adicionais no *Manual del Inspector de Operaciones* (MIO).

- a) não há as inconsistências mencionadas em 3.1.1;
- b) com relação ao 3.1.2, a divisão de experiência é feita com base no critério de grandes e pequenas aeronaves, o que se justifica porque o critério de divisão entre as operações sob o LAR 121 e 135 é diferente. Embora, basicamente, o critério seja que grandes aviões operam sob o LAR 121 e pequenos aviões sob o LAR 135, há a previsão de que jatos em operações regulares devem operar sob o LAR 121. Por essa razão, trata-se do caso particular em que a operação sob o LAR 121 pode ocorrer somente com aviões pequenos; e
- c) o LAR 119.330(d), aplicável para operações sob o LAR 121, menciona a necessidade de que as pessoas trabalham um número suficiente de horas que lhes permita cumprir com sua posição de gestão, de acordo com o tamanho do operador. O mesmo requisito existe em 119.340(d), que se aplica a operações sob o LAR 135. No nível do MIO, se esclarece que, para as operações sob o LAR 121, se requer dedicação exclusiva; enquanto, para o LAR 135, se espera que seja dedicação exclusiva, embora possa ser aceito tempo parcial, de acordo com o tamanho e complexidade da operação.

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

4.2.1. Para as inconsistências, consideraram-se:

- a) a opção de não ação; e
- b) a correção das inconsistências, retirando a menção à possibilidade de uma operação sob o RBAC nº 121 requerer somente a licença de PC para o piloto em comando; e alterando a estrutura dos parágrafos 119.67(b)(3) e (4) e 119.71(b)(2)(i) e (ii), em alinhamento ao 14 CFR *Part* 119, do FAA.

4.2.2. Para os tipos de aviões a serem considerados na experiência, consideraram-se:

- a) a opção de não ação;

b) a adoção do critério de grandes e pequenos aviões, em alinhamento ao 14 CFR *Part* 119 e ao LAR. Observa-se que essa opção incluiria somente o alinhamento dos requisitos de experiência para o pessoal de administração, não abrangendo a reclassificação das operações sob cada RBAC - o que já estaria fora do escopo deste processo;

c) a adoção de critério misto, abrangendo, na categoria superior (para posições de administração em operações sob o RBAC nº 121), "aviões com 2 ou mais motores e que ou sejam grandes ou sejam certificados pelo RBAC nº 25"; e

d) a adoção de aviões certificados sob o RBAC nº 25 (categoria transporte) para todas as operações, eliminando-se a exceção de quando o detentor de certificado utiliza apenas aviões não certificados pelo RBAC nº 25, uma vez que tal situação inexistente hoje e não se vislumbra que possa vir a ocorrer no futuro.

4.2.3. Para o acúmulo e compartilhamento em posições de administração de operadores sob o RBAC nº 121, consideraram-se:

a) a opção de não ação;

b) a adoção de requisito genérico, mencionando "horas suficientes", a ser detalhado em normativo de hierarquia inferior (como uma Instrução Suplementar). Essa alternativa seria alinhada ao LAR 119;

c) a adoção de requisito de dedicação exclusiva, sem possibilidade de a ANAC aprovar forma diversa. Essa alternativa seria alinhada ao 14 CFR *Part* 119; e

d) a adoção de requisito de dedicação exclusiva, com possibilidade de a ANAC aprovar forma diversa já prevista em 119.67(b).

4.3. **Síntese das opções não consideradas e da motivação utilizada**

4.3.1. As opções cogitadas já foram mencionadas no item anterior.

## 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 adequar os requisitos de pessoal de administração com os aspectos técnicos que representem as competências dos candidatos para o exercício da função. Para tanto, entendeu-se que o alinhamento à regulamentação internacional seria um meio a princípio adequado, devendo ainda se pesar na avaliação a adequação à realidade brasileira (especialmente em situação em que outros requisitos correlatos já se distinguem da regulamentação internacional).

### 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 as inconsistências, tem-se:

a) a opção de não ação: o impacto negativo se prolongaria, mantendo-se a falta de clareza no RBAC, podendo gerar ações externas à ANAC; e

b) a correção das inconsistências: aumenta-se a clareza do RBAC, alinhando-se a requisitos internacionais da FAA e do SRVSOP.

5.2.2. Para os tipos de aviões a serem considerados na experiência, tem-se:

a) a opção de não ação. Embora não tenha ocorrido casos concretos, poderia vir a ocorrer de uma empresa pretender operar aviões não incluídos na categoria transporte (conforme as poucas exceções permitidas pela seção 121.157: aviões com certificado de tipo emitido até 30/06/1942 e aviões tipo C-46) e, nesse caso, a experiência do pessoal de administração poderia ser em qualquer avião, independentemente do tamanho ou da complexidade;

b) a adoção do critério de grandes e pequenos aviões, em alinhamento ao 14 CFR *Part* 119 e ao LAR 119. A adoção desse critério, de forma desalinhada ao critério utilizado para a divisão das operações sob os RBAC nº 121 e 135, poderia gerar confusão de

entendimento entre os regulados, uma vez que há aviões grandes não certificados sob o RBAC nº 25 (por exemplo, Cessna 525B e 525C (tipo ICAO C25B e C25C), o Beech 300/350 (tipo ICAO BE30 e B350), o Air Tractor AT-802A (tipo ICAO AT8T) e o EMB-505 (tipo ICAO E55P)), assim como aviões pequenos certificados sob o RBAC nº 25 (por exemplo, C500).

c) a adoção de critério misto, abrangendo, na categoria superior (para posições de administração em operações sob o RBAC nº 121), "aviões com 2 ou mais motores e que ou sejam grandes ou sejam certificados pelo RBAC nº 25". Igualmente à situação anterior, o critério seria confuso. Abrangeria todos os aviões listados acima, independentemente de serem grandes ou certificados sob o RBAC nº 25, com exceção do Air Tractor, que não é bimotor, e não opera em serviços de transporte aéreo público; e

d) a adoção de aviões certificados sob o RBAC nº 25 (categoria transporte) para todas as operações, eliminando-se a exceção de quando o detentor de certificado utiliza apenas aviões não certificados pelo RBAC nº 25. Em linhas gerais, a proposta é similar às anteriores. No entanto, é a que introduz a menor variação com relação aos requisitos vigentes, atacando mais diretamente o problema identificado, que recaía especificamente sobre a situação em que se permitia experiência em quaisquer aeronaves.

5.2.3. Para o acúmulo e compartilhamento em posições de administração de operadores sob o RBAC nº 121, tem-se:

a) a opção de não ação. A situação continuaria gerando dúvidas sobre quando seria ou não possível acumular ou compartilhar funções;

b) a adoção de requisito genérico, mencionando "horas suficientes", a ser detalhado em normativo de hierarquia inferior (como uma Instrução Suplementar). Essa alternativa demandaria a publicação de IS que, a se seguir os critérios considerados relevantes pela gerência responsável (GCTA - Gerência de Operações de Empresas de Transporte Aéreo), traria a necessidade de dedicação exclusiva ou conceito equivalente (como 40 horas semanais). Essa avaliação poderia ser feita durante a indicação. Com o detalhamento maior na IS, haveria uma flexibilidade maior para se aplicar um critério alternativo, sobre o que seria considerado ainda como "horas suficientes", sem requerer uma isenção. Essa proposta também permite maior alinhamento aos requisitos aplicáveis para o RBAC nº 135.

c) a adoção de requisito de dedicação exclusiva, sem possibilidade de a ANAC aprovar forma diversa. Essa alternativa seria alinhada ao 14 CFR *Part* 119. Essa alternativa traria maior engessamento ao processo, uma vez que qualquer desvio ao novo requisito demandaria isenção; e

d) a adoção de requisito de dedicação exclusiva, com possibilidade de a ANAC aprovar forma diversa já prevista em 119.67(b). Essa alternativa colocaria a dedicação exclusiva como regra, permitindo-se tratar situações particulares como exceção, nos mesmos moldes já estabelecidos para a aprovação de posições ou número de posições diferentes. Embora de resultado similar ao da opção (b), espera-se que essa opção resultaria em menor flexibilidade.

### 5.3. **Comparação das opções de acordo com a metodologia descrita**

5.3.1. Para as inconsistências, somente a opção (b) trata do problema e atinge o objetivo.

5.3.2. Para os tipos de aviões a serem considerados na experiência, considerando as particularidades da divisão das operações sob os RBAC nº 121 e 135 no Brasil, que é diferente da divisão adotada na FAA e no SRVSOP, as 3 alternativas de ação (b, c e d) trariam resultados equivalentes, com a alternativa (c) sendo a mais ampla entre elas, ao incluir mais aviões. No entanto, por atacar de forma mais diretamente o problema identificado e ser de mais fácil compreensão ao público, resultando em menor alteração de requisitos com relação ao RBAC vigente, a alternativa (d) fica em vantagem.

5.3.3. Para o acúmulo e compartilhamento em posições de administração de operadores sob o RBAC nº 121, as opções (b) e (d) são similares, enquanto a alternativa (c), embora traga alinhamento com o 14 CFR *Part* 119, traria maior engessamento ao processo. Considerando o maior alinhamento aos

requisitos aplicáveis ao RBAC nº 135 (em 119.69), bem como a maior flexibilidade, é sugerida a adoção da alternativa (b).

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

5.4.1. As alternativas consideradas mais adequadas foram:

- a) para as inconsistências, a opção 5.2.1(b);
- b) para os tipos de aviões a serem considerados na experiência, a alternativa 5.2.2(d); e
- c) para o acúmulo e compartilhamento em posições de administração de operadores sob o RBAC nº 121, a alternativa 5.2.3(b).

5.4.2. As alternativas escolhidas, em seu conjunto, promovem a coerência entre os regulamentos da ANAC, evitando a redundância ou o conflito normativo, em alinhamento a uma das diretrizes para qualidade regulatória da ANAC. No que tange aos requisitos de pessoal de administração, não foi identificado impacto com relação ao alinhamento aos Anexos da ICAO (CC/EFOD) ou às *Protocol Questions* - PQs do programa USOAP-CMA, pois não há critérios específicos no âmbito da OACI, conforme apontado no item 4.1.2 desta AIR.

5.4.3. Destaca-se que a alteração referente ao transporte de COA a bordo de aeronaves em serviço de transporte aéreo público internacional, embora não tenha sido objeto de detalhamento desta AIR, é objeto da PQ 4.017 do programa USOA-CMA. Nesse sentido, a ação também atende à diretriz de qualidade regulatória: "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".

## **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. De forma geral, para implementação dessas alternativas, se identifica a necessidade de revisão dos RBAC nº 01 e 119. Posteriormente, se indica a necessidade de revisão das IS nº 119-001 e 119-004.

6.1.2. Com relação às inconsistências, não se prevê plano de implantação específico, pois constituem correções e efetivação, em regra, do que já era adotado por meio de interpretação.

6.1.3. Para a alteração dos tipos de avião considerados na experiência, não há ação imediata, uma vez que não há operador sob o RBAC nº 121 que não utilize aviões categoria transporte.

6.1.4. Com relação ao critério de horas suficientes, torna-se necessário detalhar a IS nº 119-001 (a princípio, indica-se a intenção de colocar o critério de dedicação exclusiva, ou algo equivalente, como, por exemplo, 40 horas), bem como vincular os critérios já existentes na IS nº 119-004 ao novo requisito. Para operações sob o RBA C nº 121 foram identificados 3 casos atualmente em que pessoas ocupam mais de uma posição (sendo que um dos casos, entre duas empresas do mesmo grupo econômico, envolve o compartilhamento de mais de uma pessoa), conforme pode ser consultado em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/especificacoes-operativas/rbac-121-transporte-aereo-regular-ou-nao-regular-de-passageiro-ou-carga>. Tais casos poderiam ser reavaliados individualmente, caso a GCTA considere necessário, se não atenderem ao critério de horas suficientes a ser incluído na IS.

6.1.5. Com relação às demais alterações propostas, a exigência adicional seria o transporte de COA a bordo da aeronave, em operações internacionais. Para a implementação dessa exigência, por parte dos operadores que realizam operações internacionais, será necessário atualizar o Manual Geral de Operações, para atendimento ao item B8.1.12 da IS nº 121-005 e ao item 6.12.3 da IS nº 135-002, conforme aplicável; bem como o efetivo transporte do documento a bordo, quando realizando operações internacionais. Por parte da ANAC, deve-se inicialmente promover a emissão de COA pelo SEI, para aqueles operadores que ainda possuam COA em formato antigo, de modo a permitir que uma cópia simples do COA possa ser considerada autenticável, isto é, que possa ter sua autenticidade verificada (uma vez que os documentos emitidos pelo SEI possuem QR Code, código verificador e CRC, que permitem a

verificação de autenticidade por meio de <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, não é necessária autenticação em cartório); e ainda deve ser atualizada a lista de verificação da atividade de inspeção em rampa, constante na IS nº 00-009.

## 7. CONCLUSÃO

7.1. Com base nesse relatório, recomenda-se à Diretoria o prosseguimento deste processo regulatório, com a adoção das opções recomendadas e submissão das correspondentes propostas de emenda aos RBAC nº 01 e 119 à consulta pública.



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/09/2022, às 17:59, 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 **7676029** e o código CRC **330CFB33**.