



## MINISTÉRIO DA FAZENDA

Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência  
Subsecretaria de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação  
Coordenação-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

### PARECER SEI Nº 58/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF

Brasília, 24 de agosto de 2018

**Assunto:** Audiência Pública nº 18/2018, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 135, intitulado “Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda”.

**Acesso:** Público.

Processo SEI nº 10099.100207/2018-22

#### 1. Introdução

1. A Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda (Seprac/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 18/2018, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.033, de 13 de março de 2017[1].

2. A mencionada audiência pública trata proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 135, intitulado “Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda”.

3. A Anac relata que, após a realização de workshop sobre o RBAC nº 135 e o recebimento de contribuições tanto de suas superintendências quanto oriundas da Audiência Pública Anac nº 08/2016[2], a agência fez uma revisão crítica e detalhada da proposta inicial de emenda a este RBAC, sendo possível “uma melhor adequação nos textos, na definição de adoção ou não de itens de conformidade com os regulamentos internacionais, adequados à realidade operacional brasileira”.

4. Dessa forma, a emenda ora proposta traz alterações consideradas relevantes pela Anac, dentre as quais: correção de requisito não técnico sobre ligações sistemáticas; alinhamento de requisitos entre RBACs nº 135 e nº 175; alinhamento a requisitos da Organização Internacional da Aviação Civil (Icao, na sigla em inglês); alinhamento a normas da *Federal Aviation Administration* (FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América); correção da aplicabilidade para grandes aviões; e alterações de texto para conferir maior clareza ao normativo.

#### 2. Metodologia Proposta e Melhores Práticas Regulatórias

5. A clara identificação do problema, a apresentação de justificativa para a proposição e a

explicitação dos normativos legais que fundamentam a proposta são parte fundamental das melhores práticas regulatórias e são essenciais para a melhor compreensão da matéria pela sociedade. Avalia-se que, no presente caso, a Anac atendeu a esses pré-requisitos por explicitar, no formulário de análise para proposição de ato normativo,<sup>[3]</sup> elementos básicos de uma análise de impacto regulatório, além de uma justificativa com detalhamento do escopo do trabalho e com uma avaliação teórica do que se propõe.

## **2.1. Efeitos da Regulação sobre a Sociedade**

6. A distribuição dos custos e dos benefícios entre os diversos agrupamentos sociais deve ser transparente, até mesmo em função de os custos da regulação, de um modo geral, não recaírem sobre o segmento social beneficiário da medida.

7. Segundo a Anac, a proposta em tela poderá implicar aos operadores custos associados ao desenvolvimento de procedimentos e à aquisição de equipamentos para captura e processamento de dados de gravadores de voos (no caso de operarem aviões com peso máximo de decolagem superior a 27.000 kg), além de custos associados a eventuais mudanças em documentos internos. Poderá, ainda, haver custos para a agência associados ao acompanhamento e às análises de programas de treinamento.

8. Quanto aos benefícios, a agência informa que a reestruturação proposta para o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) o tornará mais efetivo e adequado ao porte e complexidade dos operadores, aumentando a segurança operacional. Ademais, a disponibilidade de dados permitirá investigação mais robusta de acidentes e incidentes, permitindo uma identificação proativa de riscos à segurança antes que os acidentes ocorram. Outros benefícios relatados pela Anac incluem maior flexibilidade e previsibilidade para que os operadores façam planejamentos de longo prazo e o alinhamento da legislação brasileira à estrangeira.

## **3. Análise do Impacto Concorrencial**

9. O impacto concorrencial de uma medida regulatória pode ocorrer por meio de: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo à competição; e iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível<sup>[4]</sup>. Considerando tais critérios, não foram verificados indícios de que a proposta em análise resulte em impactos concorrenciais negativos.

## **4. Considerações Finais**

10. Ante o exposto, a Seprac considera, no âmbito de suas competências e dado o teor da matéria, que não cabem recomendações para o aperfeiçoamento da proposta em tela, dadas as informações disponibilizadas até o presente momento.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

JÔNATAS BEZERRA DE SOUZA

Coordenador de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

Documento assinado eletronicamente

ANDREY GOLNER BAPTISTA SILVA

Coordenador-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANGELO JOSÉ MONT ALVERNE DUARTE

Subsecretário de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação

---

[1] Redação dada pelo Decreto nº 9.266, de 15 de janeiro de 2018.

[2] A Audiência Pública Anac nº 08/2016 tratou do mesmo tema que a audiência ora analisada. Na ocasião, a então Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae/MF) emitiu o Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 122/COGTL/SEAE/MF, de 06 de maio de 2016.

[3] A Anac apresenta, dentre os documentos que constituem o material da audiência pública: Formulários de Análise para a Proposição de Ato Normativo; minuta de resolução com emenda ao RBAC nº 135; quadro comparativo; e justificativa da proposta.

[4] OCDE (2011). **Guia de Avaliação da Concorrência**. Versão 2.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>.



Documento assinado eletronicamente por **Jônatas Bezerra de Souza, Coordenador(a)**, em 24/08/2018, às 11:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Goldner Baptista Silva, Coordenador(a)-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento**, em 24/08/2018, às 11:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Angelo José Mont'Alverne Duarte, Subsecretário(a) de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação**, em 24/08/2018, às 13:43, 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 [http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1058496** e o código CRC **A19E7DD8**.

---

---

**Referência:** Processo nº 10099.100207/2018-22

SEI nº 1058496