



NOTA TÉCNICA Nº 1(SEI)/2017/CAVE/GOAG/SPO

1.

2. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

2.1. No exercício das atribuições da Coordenação de Aviação de Estado – CAVE, estabelecida na Portaria nº 2230 de 18 de setembro de 2014, foi instaurado procedimento de elaboração de minuta de ato normativo sobre padrões operacionais relacionados às operações aéreas públicas, a partir do mês de agosto de 2015.

2.2. Desde a referida data, foi verificado o desafio para definição de procedimentos adequados às diferentes premissas enraizadas na cultura operacional das unidades aéreas dos Órgãos e Entes públicos, com o estabelecimento de nível de segurança operacional adequado. Ou seja, o trabalho de confecção da norma foi alicerçado para solução dos problemas apontados e que limitam a operação das Unidades Aéreas Públicas - UAP.

2.3. A minuta apresenta um conjunto de melhores práticas e rotinas operacionais realizadas pelas Unidades Aéreas Públicas nacional e internacional. Além do amparo técnico, o trabalho teve lastro constitucional, da legislação específica em vigor, sem olvidar da adequação de dispositivos internacionais ao contexto jurídico da Administração Pública. O trabalho ainda foi amparado pela literatura acadêmica e pela análise de relatórios finais de acidentes aeronáuticos ocorridos no Brasil e no exterior.

2.4. À derradeira, a regulamentação das operações aéreas públicas constitui um importante Marco Regulatório nacional e a minuta do RBAC nº 90 apresenta requisitos técnicos-operacionais balizado por princípios norteadores de desempenho da segurança operacional, a fim de atender os interesses da sociedade brasileira.

3. DIAGNÓSTICO

3.1. Em síntese, o cenário da aviação pública brasileira reveste-se do seguinte diagnóstico:

I - Ampliação, nos últimos anos, da frota de aeronaves civis públicas em operação no Brasil, contando com mais de 230 aeronaves vinculadas as Unidades Aéreas Públicas;

II - Novos modelos de aeronaves foram incorporados aos Órgãos e Entes Públicos, ampliando a diversidade da frota brasileira. Nos últimos dez anos, por exemplo, os helicópteros de modelo Esquilo (AS350/H125) eram soberanos em número nas operações aéreas. No entanto, houve incremento de aeronaves com performance diferenciada, tais como o avião Embraer 145 e os helicópteros bimotores de grande envergadura – H145, AW109, 139;

III - Atividade aérea com singularidades operacionais não amparada pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91, que trata de regras gerais para operação de aeronaves civis;

IV - Novas tecnologias foram inseridas nas aeronaves públicas (ex. NVIS, etc.);

V - Obstruções normativas no atual ordenamento regulamentar (RBHA 91, RBAC 175, Resolução nº 106/09, etc.) que limitam a atuação dos Órgãos e Entes Públicos das unidades federativas e do governo federal, no atendimento a sociedade brasileira;

VI - Reconhecimento da competência normativa da ANAC sobre o tema, por parte da Procuradoria, conforme o *Parecer nº 566/2013/ASB/NAN/PF- ANAC/PGF/AGU (Anexo I do processo, fls.51)*.

VII - Propositura do Ministério da Justiça de “*legislação aeronáutica voltada para segurança pública afim atender a demanda crescente das necessidades operacionais com foco prioritário na segurança operacional de voo*” (Anexo I, Aviso nº 2271/MJ);

VIII - Propositura da Receita Federal do Brasil para que o referido Órgão seja recepcionado no RBAC 90 (*Ofício nº 033/2016/RFB/DIOAR*, fls. 1206 a 1208, fls.1295 a 1299)

IX - Propositura do DETRAN para que o referido Departamento seja recepcionado no RBAC 90 (*Ofício nº 12/2016 – UOPA/DETRAN-DF*, fls. 1075)

X - Propositura da Subsecretaria Militar, da Secretaria de Estado da Casa Civil do Estado do Rio de Janeiro - SAOA para que a referida Casa Militar seja recepcionada no RBAC 90 (*Ofício SAOA/SSMCC nº 153/2016*, fls. 1286);

XI - Propositura do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA para que a referida Autarquia seja recepcionada no RBAC 90 (*Ofício 02001.0068888/2016-85 DIPRO/IBAMA*, fls 1448 a 1449);

XII - Expressivo número de acidentes aeronáuticos envolvendo estas aeronaves com incomensurável dano a sociedade e ao patrimônio público;

XIII - Existência diversas recomendações de segurança do CENIPA endereçadas à ANAC, no tocante a inclusão/alteração/revisão do normativo para tratar/regular os assuntos relacionados a aviação pública (506/CENIPA/2015-02; RSV(A) 445/2012-CENIPA; RSO (A) 0139/2013-CENIPA; A-016/CENIPA/2013-RSV 001; A-506/CENIPA/2015-002; RSV (A) 197/2011-CENIPA; RSV (A) 200/2011-CENIPA; A-031/CENIPA/2013-RSV 001; RSV(A) 048/2011-CENIPA; RSO(A) 230/2010-CENIPA; RSO(A) 17/2009-CENIPA; RSV(A) 322/2012-CENIPA, etc.), além de recomendações direcionadas as Unidades Aéreas Públicas (**Anexo VI do processo**);

XIV - Existência de tema específico (Tema 11) para elaboração do RBAC 90, no âmbito da Agenda Regulatória da ANAC biênio 2017/2018

4. OBJETO

4.1. A minuta apresentada tem por objeto a regulamentação de procedimentos operacionais das unidades aéreas para o efetivo cumprimento das atribuições específicas de Órgãos e Entes Públicos.

5. COMPETÊNCIA

5.1. Tendo em vista a necessidade de regulamentação, foi verificado os dispositivos quanto a competência para a consecução do objeto, nos moldes da *Lei nº 11.182/2005*:

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, **regular e fiscalizar as atividades de aviação civil** e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

(...)

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

X – **regular e fiscalizar os serviços aéreos**, os produtos e processos aeronáuticos, **a formação e o treinamento de pessoal especializado**, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e **as demais atividades de aviação civil**;

XI – **expedir regras sobre segurança** em área aeroportuária e **a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico** ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

5.2. Em suma, compete à ANAC a função de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, serviços aéreos, formação de pessoal especializado com expedição de regras sobre segurança a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamentos, explosivos e material bélico, dentre outros assuntos abordados na minuta do RBAC 90.

5.3. Alinhada a este entendimento, a Procuradoria Federal consignou no *Parecer nº 566/2013/ASB/NAN/PF- ANAC/PGF/AGU* as seguintes conclusões, em seus termos:

Nesse sentido é possível a edição de RBAC específico para as operações aéreas de segurança pública ou de defesa civil, cujo atendimento será fiscalizado pela ANAC e no caso de

5.4. Do referido Parecer, é comprovada a plena legitimidade para confecção do RBAC 90 e, conseqüente, prescrição ao regulado por parte da ANAC. Suplemente-se, ainda, que em resposta ao questionamento realizado pela Superintendência de Padrões Operacionais quanto ao sentido da existência de competência legal da ANAC para regulamentar e fiscalizar atividades aéreas realizadas diretamente por Órgãos do Poder Público Federal, Estadual e Municipal, a Procuradoria ressaltou que a “ANAC possui jurisdição nacional no exercício das competências previstas no art. 2º e no art. 8º da Lei nº 11.182 de 2005”, os quais foram parcialmente expressos no início desta seção.

5.5. De forma paralela, foram observadas premissas no sentido da impossibilidade de delegação da referida competência, *s.m.j.*, em face dos dispositivos legais presentes na Lei 9.784/99

Art. 11. **A competência é irrenunciável** e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação e avocação legalmente admitidos.

Art. 13. Não podem ser objeto de delegação:

(...)

III - as matérias de **competência exclusiva do órgão ou autoridade**.

5.6. Vê-se que além da competência ser irrenunciável, a regulação e a fiscalização das atividades de aviação civil são exclusivas da ANAC, pois, até a presente data, não há Órgão ou Ente da Administração com respaldo legal para tanto.

6. EQUIPE DE ELABORAÇÃO DA MINUTA

6.1. A equipe responsável pela elaboração da minuta do RBAC nº 90, no âmbito da ANAC, foi composta por um número exíguo de servidores, sem dedicação exclusiva, com conhecimento e experiência multidisciplinar em aéreas de aviação civil, jurídica, administrativa e proficiência linguística.

6.2. No tocante a aviação civil, a coordenação do trabalho ficou a cargo do Especialista em Regulação de Aviação Civil, Marcelo Guerrante Guimarães. A colaboração técnica do Especialista Paulo Rogério dos Santos Gonçalves e pelo Técnico em Regulação Rafael Boaventura de Barros. O suporte jurídico-administrativo foi exercido pela Analista Administrativa Claudia Carvalho Teixeira e o apoio em proficiência linguística foi concretizado pela colaborada Maria Júlia Sanches de Mendonça Fonseca de Paiva, na língua inglesa, e pela servidora Fernanda Alves Silva no idioma pátrio.

6.3. Ressalte-se o apoio irrestrito do Diretor Presidente da ANAC, Sr. José Ricardo Pataro Botelho, na divulgação deste trabalho pioneiro, inclusive em âmbito internacional, junto ao Comitê de Aviação da *International Association of Chief of Police – IACP*.

7. MÉTODO DE ELABORAÇÃO DA MINUTA

7.1. O processo de elaboração da minuta foi alicerçado em, aproximadamente, 600 (seiscentas) referências bibliográficas, **Anexo VIII**, com ordenamento hierarquizado em Normas das Autoridades de Aviação Civil Internacional no âmbito governamental, nas evidências na literatura acadêmica e nas melhores práticas reconhecidas pela comunidade de aviação civil pública, respectivamente. Em seqüência, foi elaborada minuta inicial de cada Subparte do RBAC 90, observando o contexto nacional, inclusive o arcabouço jurídico vigente, para discussão, análise e revisão nas reuniões e audiências dirigidas, conforme o **Anexo VII**. O método aplicado, além de mitigar os possíveis impactos negativos da proposta, estabeleceu períodos mais exequíveis de implantação dos requisitos da minuta, que foram delineados nas disposições transitórias de cada Subparte.

8. HISTÓRICO

8.1. Desde os primeiros estudos até a conclusão da presente minuta do RBAC 90, observou-se marcos importantes para o desenvolvimento deste trabalho, os quais se convém relatar.

8.2. Em 2008 o Ministério da Justiça, por intermédio da Portaria MJ nº 2.555, criou a Comissão de Aviação de Segurança Pública e o Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública - CONAV, grupos criados para estudos visando o desenvolvimento, a integração e a estruturação do sistema nacional de aviação de segurança pública. Por conseguinte, foi criada a Comissão de Legislação do CONAV com o objetivo de elaborar minuta de regulamentação voltada para aviação de segurança pública. Ao final do referido ano, foi realizado o 1º Fórum Nacional de Aviação de Segurança Pública - FNAvSeg em Brasília, bem como a primeira reunião entre CONAV/MJ e ANAC para discussões sobre o tema.

8.3. Em 2009, foi realizado o 2º Fórum Nacional de Aviação de Segurança Pública – FNAvSeg, em Santa Catarina, onde se alicerçava a necessidade de criação de um regulamento específico

sobre aviação pública brasileira.

8.4. Em 2010, as tratativas entre o CONAV e ANAC resultaram no convite desta última para o CONAV, no sentido da permanência de um representante do Grupamento Aéreo de São Paulo por um período aproximado de 10(dez) meses, nas instalações da ANAC-Rio de Janeiro, com fins ao entendimento da realidade normativa da Agência.

8.5. Em 2011, foi consolidada a minuta do RBAC nº 90 pela SENASP. Neste esboço foi observado a preocupação com o gerenciamento da segurança operacional, a positivação de boas práticas, a inclusão de Órgãos e Entes públicos não previstos no *art. 141* da Carta Magna (Órgãos de Segurança Pública), entre outros. Ressalte-se, nesse momento, a utilização da terminologia “*Aviação de Estado (Pública): Serviço do Poder Público em Operações Aéreas Especiais*”.

8.6. Em 2012, o Ministério da Justiça encaminhou a minuta do RBAC nº 90 à Secretaria de Aviação Civil – SAC para apreciação.

8.7. Em maio de 2013, a SAC enviou a minuta supracitada para apreciação da ANAC e, em junho do mesmo ano, a Superintendência de Padrões Operacionais -SPO inicia os trâmites administrativos de sua competência, dentre os quais destaca-se a consulta a Procuradoria Federal junto a ANAC sobre a legitimidade desta Autarquia em regular as operações aéreas públicas. Em resposta, a Procuradoria Federal certificou, através do *Parecer nº 566/2013/ASB/NAN/PF-ANAC/PGF/ANAC*, a total legitimidade para regulamentação do assunto.

8.8. Em 2014, o RBAC nº 90 foi incluído na Agenda Regulatória da ANAC, com deliberação final prevista para 2015. No mês de setembro, por intermédio da Portaria nº 2230/SPO, foi criada a Coordenação de Aviação de Estado – CAVE com atribuições voltadas para proposição de atos normativos sobre padrões operacionais relacionadas a operações aéreas públicas por meio de grupos de trabalho, entre outros. Sendo assim, em outubro do referido ano, foi encaminhada ao SPO, uma minuta de portaria para criação de Grupo de Trabalho – GT com a designação dos servidores de diversas áreas da ANAC para elaboração deste trabalho. No final de 2014, a CAVE foi convidada a participar do Encontro Nacional de Aviação de Segurança Pública em Fortaleza - CE, evento no qual a Coordenação promoveu pesquisa junto aos regulados sobre o escopo e a importância da regulação da aviação pública.

8.9. Em 2015, diante da constatação da concordância unânime dos regulados sobre a importância do regulamento na pesquisa realizada em 2014, a CAVE apresentou ao Gerente de Normas da SPO uma proposta de discussão sobre o assunto, para construção e adequação de minuta do RBAC 90, condizente com a realidade operacional e normas inerentes para apresentação *a posteriori*. Uma vez autorizado, e diante da definição de metodologia específica, iniciaram-se, no âmbito da ANAC, as discussões com os entes regulados; as reuniões técnicas e audiências dirigidas com profissionais de notória especialização multidisciplinar; os encontros com a *Airbone Law Enforcement Association - ALEA* e com Grupo de Exército do Exército Americano – 160th SOAR; entre outras atividades. Destaque-se a realização da 1ª Conferência Internacional de Aviação Pública – CINAP/ANAC, que contou com a participação de membros da ALEA-EUA, ADAC-Alemanha, Augusta Westland - Itália, Helibrás, Helipro, EFAI e IAI-Israel.

8.10. Em 2016, a CAVE deu continuidade aos trabalhos, ressaltando ampla participação social e transparência, para elaboração da norma. Em janeiro do referido ano, a ANAC promove a revisão ordinária da Agenda Regulatória, nos termos da *Portaria nº 160 de 26 de janeiro de 2016* (fls. 328 e 329). Em junho seguinte, a CAVE realizou apresentação da norma na *ALEA Conference*. Em setembro, após convite às Unidades Aéreas Públicas, de todas as Unidades Federativas, foi realizada a última audiência dirigida na ANAC Sede em Brasília. Em outubro, o referido trabalho foi apresentado ao comitê de aviação da *International Chief of Police-IACP*, San Diego-CA. Por fim, foi apresentado a minuta do RBAC 90. Todo o processo de construção da referida norma, foi apresentado pela CAVE ao Gerente de Normas e Suporte - GNOS, Gerente Técnico de Normas - GTNO e ao Gerente de Operações da Aviação Geral - GOAG.

9. PARTICIPAÇÃO INSTITUCIONAL E SOCIAL

9.1. Tendo em vista a relevância do assunto no sentido de regulamentar o escopo de atuação da ANAC direcionada à Administração Pública, as ferramentas de condução deste projeto priorizaram a democracia representativa e participativa.

9.2. As atividades foram conduzidas com transparência e intensa participação social, seguindo o cronograma descrito no **Anexo VII** do processo.

9.3. Além da Audiência Pública a ser realizada pela ANAC para cumprimento da *Instrução*

Normativa ANAC nº 18/2009, foram realizadas audiências dirigidas com discussões técnicas com especialistas de notório conhecimento e experiência nas operações aéreas de aviação pública, para construção da minuta apresentada.

9.4. Ressalte-se que as referidas discussões tiveram como reflexo a mitigação de impacto regulatório nocivo à segurança operacional, às atividades peculiares de cada Órgão ou Ente público, aos serviços prestados à sociedade e, por conseguinte, à imagem desta Autarquia. Complemente-se que os especialistas externos, que participaram das atividades, foram designados por seus próprios Órgãos e Entes públicos, conforme a notoriedade de conhecimento em cada campo de atuação operacional, que seria diretamente afetado pela norma em construção.

9.5. Nesta linha de raciocínio, as ações foram estruturadas para uma melhor configuração da minuta, lastreadas pelas seguintes atividades:

I - **Audiências dirigidas:** conferências realizadas com representantes e peritos dos Órgãos e Entes Públicos para apresentação dos textos elaborados, discussões acerca dos impactos junto as unidades aéreas, ajustes operacionais relacionados às atividades exclusivas de cada organização e região federativa, bem como inteiração da equipe acerca de temas não regulamentados e que vem obstruindo as operações aéreas em andamento;

II - **Reuniões técnicas:** encontros com profissionais de âmbito nacional e internacional, com renomada experiência teórica e prática, para averiguação das melhores práticas adotadas pela comunidade aeronáutica nos temas abordados na minuta; e

III - **Visitas técnicas:** acompanhamento de treinamentos, operações e atividades correlatas às rotinas das Unidades Aéreas Pública para estreitar o entendimento sobre a realidade operacional.

9.6. As audiências dirigidas foram realizadas em 9 (nove) macrorregiões (figura 01) divididas conforme suas características operacionais e relevância de atuação, no contexto estadual e federal, atendendo todas as unidades federativas do país:

I - Macrorregião 1 - Distrito Federal;

II - Macrorregião 2 - Norte (Rondônia, Amazonas, Acre, Pará, Amapá, Roraima e Maranhão);

III - Macrorregião 3 - Nordeste (Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco);

IV - Macrorregião 4 - Leste (Bahia, Sergipe e Alagoas);

V - Macrorregião 5 - Oeste (Minas Gerais e Espírito Santo);

VI - Macrorregião 6 - Sudeste 1 (Rio de Janeiro);

VII - Macrorregião 7 - Sudeste 2 (São Paulo)

VIII - Macrorregião 8 - Sul (Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná);e

IX - Macrorregião 9 - Centro Oeste (Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e Tocantins).



Figura 01. Macrorregiões onde foram realizadas as Audiências Dirigidas

9.7. Nas atividades relatadas participaram diversos Órgãos e Entes da Administração Pública, a se destacar:

- I - Secretaria Nacional de Segurança Pública - SENASP;
- II - Polícia Federal - PF;
- III - Polícia Civil dos Estados e do Distrito Federal;
- IV - Polícia Rodoviária Federal - PRF;
- V - Receita Federal do Brasil - RFB;
- VI - Polícia Militar dos Estados e do Distrito Federal;
- VII - Corpo de Bombeiros dos Estados e do Distrito Federal;
- VIII - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA;
- IX - Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF;
- X - Casas Militares dos Estados e do Distrito Federal;
- XI - Serviço Atendimento Móvel de Urgência - SAMU.

9.8. Saliente-se que as reuniões e visitas técnicas foram realizadas, inclusive com entidades de âmbito internacional, a elencar:

- I - *Airbone Law Enforcement Association – ALEA*;
- II - Grupo especializado do Exército Americano - *160th SOAR Night Stalkers*; e
- III - Comitê de aviação da *International Association Chief of Police - IACP*.

9.9. Os trabalhos contaram com a participação de profissionais que exerciam funções sensíveis nas respectivas Unidades Aéreas Públicas, a saber:

- I - Gestores das Unidades Aéreas Públicas;
- II - Gestores de Segurança Operacional;
- III - Chefe de Operações;
- IV - Chefe de Instrução;
- V - Chefe de Manutenção;
- VI - Comandantes e pilotos de aeronaves (asas fixas e rotativas);

- VII - Instrutores de voo;
- VIII - Operadores Aerotáticos;
- IX - Mecânicos e Auxiliares de Manutenção Aeronáutica;
- X - Médicos e Enfermeiros;
- XI - Comissários de Voo;
- XII - Profissionais de transporte, apoio e suprimento aéreo - TASA; e
- XIII - Pessoal de suporte administrativo.

9.10. Em complemento a consulta externa (nacional e internacional), houve o alinhamento dos assuntos em relevo (termos, taxonomias, procedimentos, etc.) com as áreas técnicas afetas da ANAC, a citar:

- I - Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR (fls. 741 a 747; 757; 850; 1008 a 1014; 1370; 1513/16; 1566 a 1574 e 1655);
- II - Gerencia Técnica de Registro Aeronáutico Brasileiro - GTRAB/SAR (fls.97 a 98)
- III - Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA (fls. 1049 a 1050);
- IV - Grupo de Avaliação de Aeronaves/SPO (fls. 345 a 347V; 386 a 388; 396 a 398);
- V - Gerencia Técnica de Artigos Perigosos – GTAP/SPO (fls. 188 e 189; 348 a 356V; 1361 a 1367; 1369; 1565; 1575);
- VI - Equipe de Produção Linguística/SGP (fls. 767; 772; 991; 1336 a 1338; 1387 a 1434; 1492; 1548 e 1610);
- VII - Gerência de Vigilância de Operações Gerais – GOAG/SPO (fls.318);
- VIII - Coordenação de comissário/SPO (fls. 608 a 609; Nota Técnica nº 2/2013/CGTA-SP/GGTA/SSO; 1356 a 1358V e 1456 a 1458V);
- IX - Assessoria de Comunicação – ASCOM (fls. 1329 a 1335);
- X - Gerência Técnica de Normas GTNO/GNOS/SPO (fls.132 a 135; 399); e
- XI - Assessoria de Articulação com o SIPAER – ASIPAER (fls.1327; 1368).

9.11. Sendo assim, os números de ações que respaldam a minuta do RBAC 90 ficam consolidados nos valores de:

- I - 585 participações externas;
- II - aproximadamente 540 contribuições oficiais (ofícios, formulários, relatos reduzidos a termo, e-mails institucionais, etc.);
- III - em torno 600 referências bibliográficas, vide **Anexo VIII**;
- IV - 38 (trinta e oito) eventos de participação social e institucional – vide **Anexo VII**.

9.12. Ante ao exposto, a minuta do RBAC nº 90 foi lastreada por intensas discussões técnicas, acerca das melhores práticas adotadas por entidades nacionais e internacionais, para manutenção do nível de desempenho da segurança operacional, sem olvidar da observância das atribuições legais e competências inerentes das Unidades Aéreas dos Órgãos e Entes da Administração Pública.

10. ACIDENTES AERONÁUTICOS NO ÂMBITO DA AVIAÇÃO PÚBLICA E RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA PARA DESEMPENHO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

10.1. Os acidentes aeronáuticos, dentro do cenário de aviação pública, apontam prejuízos de grande monta, quer seja com as mortes de agentes no exercício da função, quer seja com a perda de bens públicos.

10.2. O Centro Nacional de Investigação de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA tem demonstrado preocupação com o elevado índice de acidentes e fatalidades ocorridos em operações aéreas públicas. Este fato foi evidenciado na Edição Especial 2015, da Revista de Prevenção do SERIPA VI

-“Revista de Prevenção – Aviação de Segurança Pública” (Anexo III deste Processo), com a divulgação dos extratos dos relatórios finais dos principais acidentes envolvendo a aviação pública e artigos científicos relacionados à segurança de voo nesta atividade.

10.3. No ano seguinte, o órgão investigador publicou o Sumário Estatístico de Helicópteros 2006-2015, onde nas palavras do Chefe do CENIPA, Cel. Av. Frederico Marcondes Felipe, consta que a publicação teve por objetivo precípua “aprofundar os dados disponíveis sobre as ocorrências com este tipo de aeronave, visando possibilitar análises embasadas em dados reais e significativos para este importante segmento”.

10.4. Neste Sumário, percebe-se que a aviação pública esteve dentre os quatro operadores de helicópteros com as maiores taxas de acidentes e incidentes aeronáuticos, e quando relacionadas ao segmento com aeronaves modelo AS350-H125 – Esquilo, apresenta uma taxa de participação de 31% sobre o total de acidentes, ocupando o segundo pior lugar na referida estatística.

10.5. No gráfico abaixo, extrai-se a participação percentual da Administração Direta e Indireta, nos acidentes deste segmento de aviação, nos valores de 26% e 5%, respectivamente. Valores estes, dignos de alerta não só em cada subdivisão, mas em conjunto na participação da Administração Pública em um terço destes acidentes.

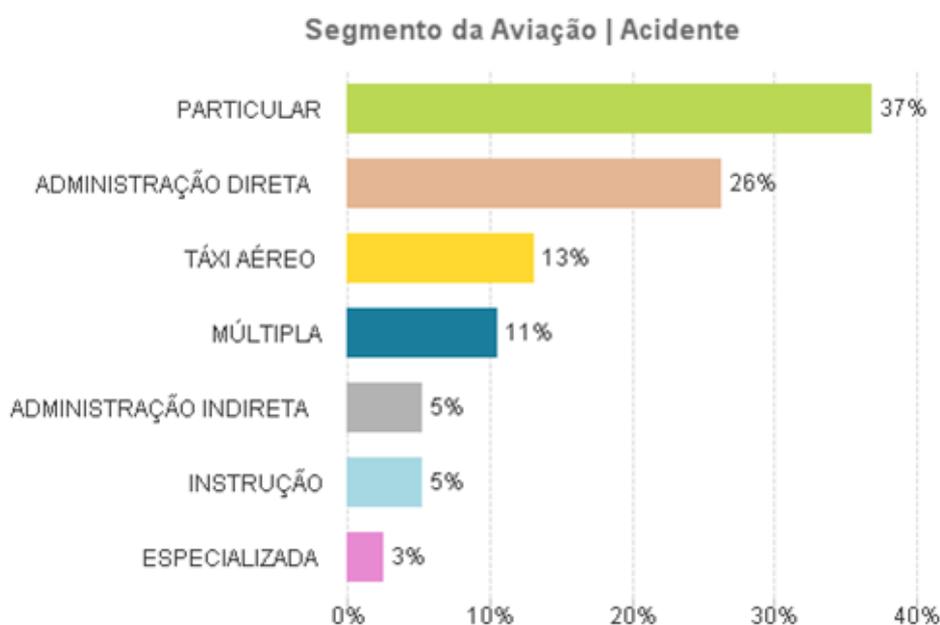


Figura 02. Percentual de acidentes com aeronaves modelo AS50/H125 por segmento de aviação nos últimos 10 anos

10.6. Ante o cenário, o CENIPA não se furtou ao dever de emitir recomendações de segurança de voo (**Anexo VI**), relacionadas a aviação pública brasileira, e endereçadas à ANAC, onde destacam-se:

- I - a criação de legislação específica no intuito de abordar as características e particularidades operacionais das Unidades Aéreas Públicas - UAP;
- II - o estabelecimento de estrutura organizacional da UAP e os requisitos de treinamento para seus agentes públicos; e
- III - a padronização de procedimentos para as operações aéreas públicas.

10.7. No âmbito internacional, foi constatada a existência de ações, recomendações e intervenções emanadas da agência de investigação de acidentes aeronáuticos dos EUA – *National Transportation Safety Board* – *NTSB*, inclusive no cenário de aviação pública. O *NTSB* foi criado em 1967 e investigou, aproximadamente, 132.000 acidentes aéreos e expediu mais de 13.000 recomendações de segurança (*NTSB*, 2016).

10.8. Em 1988, o *NTSB* conduziu estudo acerca das operações aéreas de helicópteros, em emergências médicas nos EUA - *Helicopter Emergency Medical Services* - *HEMS*. O referido estudo avaliou 59 acidentes com helicópteros, os quais resultaram em 19 recomendações de segurança, não só para o *FAA*, mas também para os demais colaboradores envolvidos nas operações de emergência médica Norte Americana.

10.9. Na década de 90, esta autoridade emitiu recomendações de segurança ao *FAA* para o estabelecimento de gestão de vigilância continuada sobre a aviação pública, com definição de padrões

mínimos de desempenho operacional, entre outros.

10.10. No ano de 2006, em virtude de rápida expansão das operações de emergência médica com helicópteros nos EUA, e incremento no número de acidentes, o NTSB conduziu uma investigação especial envolvendo ocorrências com 41 helicópteros e 14 aviões, no espaço temporal de 3 (três anos) e que acarretaram 54 (cinquenta e quatro) mortes. Na referida investigação, foram evidenciadas questões recorrentes de comprometimento da segurança e que motivaram a inclusão desta operação no “*NTSB Most Wanted List*”.

10.11. Nos EUA, o ano de 2008 foi considerado o pior em número de acidentes envolvendo helicópteros, que realizavam operações de emergência médica – HEMS, com 29 fatalidades. Na sequência, o NTSB publicou a *Most Wanted List of Transportation Safety Improvements* direcionada às operações HEMS e expediu recomendações de segurança descritas no *A-09-87 through 96*:

Based on testimony given at this hearing, in addition to findings from recent HEMS accidents, the NTSB believes the Federal Aviation Administration (FAA) needs to take action to prevent additional accidents. These actions include improved pilot training; collection and analysis of flight, weather, and safety data; development of a low-altitude airspace infrastructure; and the use of dual pilots, autopilots, and night vision imaging systems (NVIS). Additional recommendations have been addressed to the Department of Health and Human Services' Centers for Medicare & Medicaid Services (CMS), the Department of Homeland Security's Federal Interagency Committee on Emergency Medical Services (FICEMS),⁴ and 40 public HEMS operators.

10.12. Em 2011, a mesma Instituição realizou o fórum “*Oversight of Public Aircraft Operations: Ensuring Safety for Critical Missions*”, com objetivo de enfatizar a importância de uma supervisão eficaz nas operações com aeronaves públicas.

10.13. Em 2014, o levantamento apresentado pelo NTSB no “*NTSB Most Wanted List 2014*”, apontou a existência de 1.470 acidentes aeronáuticos, nos 10 anos analisados à época, que envolviam helicópteros nas operações aeromédicas, de resgate, de salvamento, de segurança pública, entre outros; e que resultaram em 477 mortes e 274 feridos, *ipsis literis*:

These and other operational issues have led to an unacceptably high number of helicopter accidents. In the last ten years, 1,470 accidents occurred involving helicopters used as air ambulances, for search and rescue missions, and commercial helicopter operations such as tour flights. As a result of those crashes 477 people lost their lives and 274 were seriously injured. There is no simple solution for reducing helicopter accidents but safety improvements to address helicopter operations have the potential to mitigate risk to thousands of pilots and passengers each year.

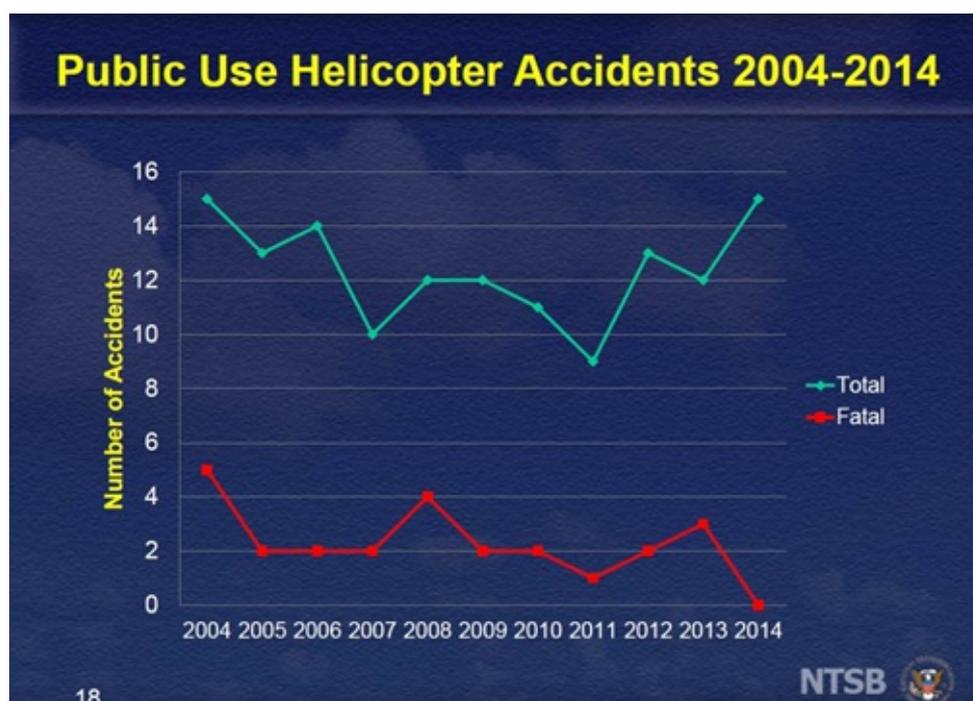


Figura 03. Estatística de acidentes de helicópteros de aviação pública nos EUA (2004-2014)

10.14. No tocante ao “*NTSB Most Wanted List - 2015*”, resalte-se que a décima estratégia da referida lista tratava, especificamente, acerca do incremento da segurança nas operações de helicópteros na aviação pública “*Enhance Public Helicopter Safety*”. Após as investigações de 130 acidentes com

helicópteros dos órgãos federais, estaduais e locais dos EUA, que resultaram em 50 vítimas fatais e 40 feridos, a NTSB proferiu, em suma, as seguintes recomendações de segurança:

- I - a implantação e manutenção do SGSO;
- II - o estabelecimento de requisitos de treinamentos aos tripulantes, incluindo operadores aerotáticos, e de operações NVIS e IIMC;
- III - os critérios para procedimentos de despacho do voo;
- IV - o gerenciamento da fadiga;
- V - a instalação de novas tecnologias tais como: NVIS, radio altímetro, TAWS, etc.

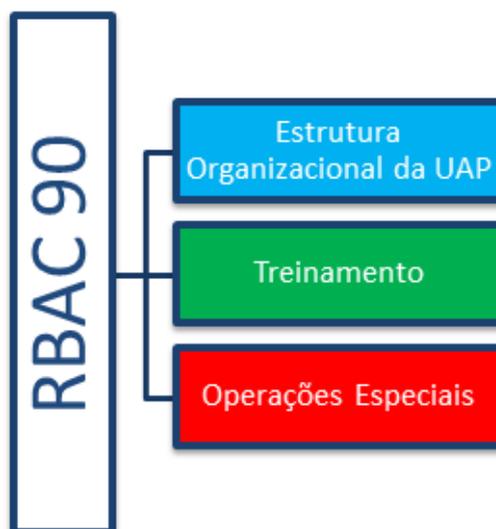
10.15. Diante desta contextualização, a minuta do RBAC 90 cumpre com as 76 (setenta e seis) recomendações emanadas pela Autoridade de Investigação de Acidentes Aeronáuticos no país dispostas na **ANEXO VI** da presente Nota Técnica – *Demonstrativo de cumprimento das recomendações de segurança do CENIPA*; e segue a interpretação internacional, presente nas recomendações do NTSB, no tocante a manutenção do nível de desempenho de segurança operacional nas operações aéreas públicas.

10.16. Corroborando os fatos expostos, à guisa de exemplo, confira-se o relato do atual *Safety Program Manager* da *Airbone Law Enforcement Association - ALEA*, Sr. Bryan Smith, sobre a minuta do RBAC 90: “*I think establishing this way of operating will lower the accident rate significantly. Very good work... It is a phenomenal document and I look forward to seeing the positive impact it will have on public safety Operations there. Once we start to see those changes, I can use Brazil as an example for the rest of us to follow.... I know that you are saving lives with these efforts*” (fls. 877 e 878; 1056).

11. ESTRUTURA DA MINUTA

11.1. A minuta do RBAC 90 foi estruturada sob 3 (três) blocos temáticos, divididos de forma lógica e ordenada, a saber:

- I - Estrutura Organizacional da UAP;
- II - Treinamentos; e
- III - Operações Especiais.



11.2. No primeiro bloco - Estrutura Organizacional da UAP - é apresentado os requisitos relativos ao pessoal de administração e para exercício de função na Unidade Aérea; ao controle documental dos tripulantes, manuais, aeronaves e equipamentos; e ao Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – SGSO.



11.3. O segundo bloco - Treinamentos - estabelece requisitos para o treinamento de pilotos, comissários de voo, operadores aerotáticos e de suporte médico, instrutores da UAP, bem como treinamentos especiais para exercício de atribuição específica do Órgão ou Ente Público.



11.4. No último bloco - Operações Especiais - avista-se para positivação das rotinas operacionais das UAPs, com amparo normativo para execução das atribuições específicas dos Órgãos e Entes Públicos, observados os critérios para mitigação dos riscos.



12. DAS SUBPARTES DA MINUTA DO RBAC 90

SUBPARTE A - GERAL

APLICABILIDADE

14.1. A minuta do Regulamento, em voga, é aplicável apenas aos Órgãos e Entes da Administração Pública, que possuem atribuições conexas à:

- I - Segurança Pública;
- II - Segurança Pública Nacional; ;
- III - Fazendárias e Alfandegárias;
- IV - Urgência e Emergência Médica ;
- V - Segurança Viária
- VI - Proteção ao Meio Ambiente;
- VII - Preservação do Patrimônio Indígena;
- VIII - Fiscalização de Serviços Públicos;
- IX - Promoção e Proteção à Saúde; e
- X - Proteção de Dignitários.

14.2. Esses Órgãos e Entes, que estarão submetidos ao RBAC 90, utilizam do modal aéreo para realização de sua missão institucional de cunho tático-operacional – operações especiais. Apresentam, ainda, crescimento expressivo no número de aeronaves e de acidentes aeronáuticos nessas operações, nos últimos anos.

14.3. A minuta do RBAC 90 se propõe a normatizar as operações especiais de aviação pública com critérios de padronização e de mitigação de riscos para manutenção da segurança operacional.

14.4. As demais operações de aviação pública, não constantes no *rol* das atribuições específicas

previstas na *Seção 90.5* da minuta do *RBAC 90*, devem ser desempenhadas em consonância com o *RBHA nº 91* ou regramentos próprios.

14.5. Desta forma, se completa a estrutura regulamentar da ANAC para todos os nichos de aviação pública, condizentes com a atual realidade operacional, quer seja em *Operações Aéreas de Aviação Pública* no *RBHA 91* ou *Operações Especiais de Aviação Pública* no *RBAC 90*.

DEFINIÇÕES E SIGLAS

15.1. Os conceitos e siglas, presentes no corpo da minuta, foram extraídos da rotina operacional das Unidades Aéreas Públicas, estando em consonância com a legislação nacional, com a literatura doutrinária de autoridades nacionais e internacionais, com as taxionomias definidas pelo *Common Taxonomy Team da ICAO* e com as melhores práticas adotadas pela indústria aeronáutica.

15.2. Alguns conceitos são de aplicabilidade exclusiva nas operações especiais de aviação pública, escopo da minuta, o que justifica a permanência das referidas definições no corpo deste Regulamento.

SUBPARTE B - PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO REQUERIDO; E SUBPARTE C - REQUISITOS PARA EXERCÍCIO DE FUNÇÃO NA UAP

16.1. No âmbito das Unidades Aéreas Públicas, vê-se a necessidade de controle das funções de: gestão, operações, manutenção e segurança. Por conseguinte, a minuta do *RBAC 90* estabelece uma estrutura de pessoal para efetivação administrativa composta pelo Gestor da Unidade Aérea, Chefe de Operações, Responsável pelo Controle de Manutenção e Gestor de Segurança Operacional.

16.2. Diante da relevância das funções supracitadas, a minuta inseriu as competências mínimas para exercício de suas prerrogativas. De forma congênere, foram incorporados os requisitos para exercício das funções de PIC, SIC, Operador Aerotático, Comissário de Voo, Gestor da Unidade Aérea Pública, Gestor de Segurança Operacional, Chefe de Operações, Responsável pelo Controle de Manutenção, Operador de Suporte Médico, Profissional de Saúde Embarcado, Examinador Credenciado – Piloto, examinador credenciado para aeronaves remotamente pilotadas e instrutores.

16.3. A natureza dessas operações possui um incremento de exposição ao risco não constatado na rotina da aviação geral, como ser alvo de tiros, a exemplo dos casos concretos com a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal e a Polícia Militar do Rio de Janeiro, nos últimos anos. Nesses casos, um dos tripulantes foi atingido ficando incapacitado para exercer suas funções, sendo requerida atuação do tripulante de segurança. De outra ponta, nas operações especiais pode haver o incremento de funções a bordo, tais como a função do operador aerotático na execução de resgate em rodovia, auxiliando o comandante da aeronave durante o pouso na área restrita e após o pouso, garantindo a segurança ao redor do helicóptero.

16.4. Tendo em vista estas particularidades, a minuta estabelece disposição acerca da tripulação operacional para as UAP, que será composta pela tripulação mínima, definida no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, acrescida do pessoal requerido para a realização das operações especiais de aviação pública.

16.5. A derradeira, a *Subparte B* harmoniza-se com a taxionomia e a estrutura já empregadas pelas Unidades, bem como está alicerçada por referências bibliográficas sobre o tema; por amplas discussões com os Unidades Aéreas Públicas; por reuniões direcionadas aos profissionais específicos dos Órgãos e Entes Públicos; e pelas disposições delineadas pelo PSAAC da ALEA; com a devida mitigação de riscos.

SUBPARTE D - CONTROLE E REGISTRO DA DOCUMENTAÇÃO DOS TRIPULANTES DA UAP

17.1. A minuta do *RBAC 90* estabelece que o controle e o registro da documentação dos tripulantes devem ser realizados pela Unidade Aérea Pública.

17.2. Em face de cunho público, não é razoável que haja irregularidade quanto a jornada de trabalho; as horas de voo; a validade das habilitações, os certificados e os treinamentos dos tripulantes da UAP. Ressalte-se que estes agentes são representantes da Administração Pública, e esta poderá responder pelos seus atos.

17.3. Sendo assim, a minuta transfere a atribuição de controle e do registro das horas de voo dos tripulantes à UAP, bem como do monitoramento quanto a validade das autorizações para exercício de funções específicas. Além disso, esses Órgãos e Entes possuem fé pública, isto é, presunção de veracidade no conteúdo de documentos expedidos pelas referidas Instituições, situação a qual facilitará os

trâmites administrativos com a ANAC.

SUBPARTE E - EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

18.1. As operações aéreas especiais realizadas por Órgãos e Entes Públicos, positivadas na minuta do RBAC 90, não se encontram suportadas pelo RBHA 91, uma vez que o referido Regulamento traça requisitos para aviação geral, de caráter essencialmente privado.

18.2. Nas referidas operações, há um incremento de exposição ao risco, o qual deve ser mitigado, em termos de probabilidade e severidade, para a manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

18.3. No tocante a probabilidade, a minuta mitiga os riscos por meio de procedimentos, treinamentos, experiência da tripulação, entre outros. No que tange a severidade, os Equipamentos de Proteção Individual vêm exercer função precípua.

18.4. Além disso, há disposições acerca da política de uso, inspeção e descarte dos Equipamentos de Proteção Individual, que deverão constar no Manual de Operações da Unidade Aérea Pública.

18.5. Destarte, a minuta estabelece os EPI mínimos para manutenção da segurança e saúde dos profissionais da UAP, com base em suas rotinas operacionais, nas melhores práticas adotadas pela comunidade internacional, nas referências da literatura acadêmica e na análise dos acidentes aeronáuticos para devida mitigação dos riscos.

SUBPARTE F - AERONAVES, MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONSTRUÇÃO E ALTERAÇÃO

19.1. A Subparte K do RBHA 91 estabelece que as aeronaves operadas pelos Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil devem cumprir com os requisitos de certificação específicos. De forma excepcional, as aeronaves podem não cumprir com os requisitos de aeronavegabilidade, desde que apresentem condições seguras de voo, nos moldes da *Seção 21.197 do RBAC 21*.

19.2. Inicialmente, observe-se que a Subparte K do RBHA 91 não alcança todos Órgãos e Entes Públicos que possuem aeronaves em operação no Brasil.

19.3. Por derradeiro, a minuta do RBAC 90 vem suprir a referida lacuna regulamentar; e quanto aos requisitos de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, esses são remetidos, de forma expressa, aos normativos de aeronavegabilidade pertinentes.

SUBPARTE G - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS A BORDO DAS AERONAVES CIVIS PÚBLICAS

20.1. De acordo com a *Lei n 7.565/86*, salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá decolar, voar e pousar no espaço aéreo brasileiro, sem que estejam embarcados o Diário de Bordo, a lista de passageiros e o manifesto de carga, *verbis*:

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

...

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar. (g.n)

20.2. Em consonância com o CBA, o RBAC 137 isenta a obrigatoriedade da manutenção de certos documentos a bordo durante as operações aeroagrícolas, nos termos da *Seção 137.501, Subparte F*:

(a) O operador aeroagrícola deve providenciar para que os seguintes documentos estejam disponíveis, no local de operação, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações aeroagrícolas:

(1) certificado de nacionalidade e de matrícula;

(2) certificado de aeronavegabilidade;

(3) ficha de peso e balanceamento;

(4) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a Inspeção Anual de Manutenção (IAM);

(5) manual de voo ou de operações;

(6) publicação do Comando da Aeronáutica (COMAER) sobre os procedimentos para a notificação e confirmação de acidentes e incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo;

(7) publicação do COMAER sobre as responsabilidades dos operadores de aeronaves em caso

de acidente e incidente aeronáutico e de ocorrência de solo;

(8) apólice de seguro; e

(9) licença de estação, se aplicável.

(b) O operador deve providenciar para que os seguintes documentos estejam a bordo da aeronave durante as operações aeroagrícolas:

(1) lista de verificações (checklist); e

(2) diário de bordo

20.3. Diante da especificidade da rotina operacional das Unidades Aéreas Públicas a minuta buscou a melhoria do tratamento quanto a obrigatoriedade dos documentos a bordo das aeronaves civis públicas, a exemplo do tratamento utilizado pelo RBAC 137.

20.4. Esta possibilidade também está prevista no CAP 612 da Autoridade de Aviação Civil Inglesa, onde não há obrigatoriedade que os documentos estejam a bordo, quando a decolagem e o pouso forem realizados no mesmo aeródromo, *ipsis literis*:

Chapter 9 Documents to be Carried in an Aircraft

If a flight is intended to begin and end at the same aerodrome and does not include passage over the territory of any country other than the UK, the documents may be kept at that aerodrome instead of being carried in the aircraft.

20.5. A propositura decorre da realização de operações aéreas em cenários complexos, como: o de combate a incêndios e os voos táticos com as portas abertas ou removidas, que poderiam comprometer a integridade dos documentos físicos. No caso das Unidades Aéreas Públicas, a minuta faculta que apenas os Órgãos e Entes os mantenham os referidos documentos numa base de operação, definida pela Unidade Aérea Pública no Manual de Operações – MOP.

20.6. Ante ao exposto, tal circunstância não isenta da obrigatoriedade dos documentos, apenas adota uma prática mais eficiente quanto a gestão documental, na sua guarda e preservação.

SUBPARTE H - SISTEMA DE MANUAIS DA UAP;

SUBPARTE I - MANUAL DE OPERAÇÕES - MOP; E

SUBPARTE J - PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PADRONIZADOS - SOP

23.1. A Seção 91.961, Subparte K do RBHA 91, prevê que os Órgãos Públicos devem estabelecer procedimentos operacionais padronizados e de segurança com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em condições especiais, *verbis*:

91.961 – [CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO

(a) O DAC, "a priori", autoriza as seguintes condições especiais de operação, que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, em operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. Cabe ao Órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de voo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais.] (g.n.)

23.2. Não obstante, o RBHA 91 não determina o meio para o cumprimento da referida disposição.

23.3. Conforme a literatura acadêmica, os normativos da Autoridade de Aviação Civil Inglesa (CAP 612 e CAP613) e as melhores práticas adotadas pela *Airbone Law Enforcement Association* (PSAAC), os instrumentos que estabelecem os procedimentos operacionais padronizados e a política de operação de uma Unidade Aérea, são notadamente conhecidos como SOP e Manual de Operações, respectivamente.

23.4. Sendo assim, a minuta do RBAC 90 incorpora esta forma, de Manual de Operações - MOP e os Procedimentos Operacionais Padronizados - SOP, onde estarão descritas as rotinas operacionais padronizadas, que deverão ser aprovadas pelo Gestor da UAP e cumpridas pelo efetivo do Unidade.

23.5. Por fim, a minuta estabelece período de transição, com prazos específicos para elaboração, aprovação, divulgação e implantação dos referidos manuais, de forma exequível e que minimizem possíveis impactos às Unidades Aéreas Públicas.

SUBPARTE K - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

24.1. Em 21 de outubro de 2016, o r.Diretor Presidente da ANAC, publicou a Política de Segurança Operacional da ANAC, por intermédio da *Portaria ANAC nº 2843*, com previsão para o desenvolvimento e implementação de estruturas regulatórias, que alcancem o mais elevado nível de

segurança operacional, *in verbis*:

A ANAC promove e regulamenta a segurança operacional da aviação civil no Brasil, nas áreas em que legalmente lhe foi delegada competência, comprometendo-se com o desenvolvimento e a implementação de estratégias, estruturas regulatórias e processos efetivos, buscando que as atividades sob sua supervisão alcancem o mais elevado nível de segurança operacional possível.

24.2. Na mesma linha, o *Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC – PSOE* fixa as diretrizes da ANAC no tocante a segurança operacional, conforme seu inciso I e II, Art. 15:

Art. 15. São diretrizes da ANAC, no âmbito da segurança operacional da aviação civil brasileira:

I - garantir que a ANAC possua o arcabouço regulatório requerido para o exercício da regulação e fiscalização da segurança operacional;

II - assegurar que a aviação civil, no escopo de atuação da ANAC, alcance e mantenha um nível aceitável de desempenho da segurança operacional, observando os requisitos estabelecidos pela regulamentação nacional e em referências internacionais; (g.n.)

24.3. Vê-se que o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, presente na Resolução ANAC nº 106/2009, aprovou os requisitos para implantação e manutenção do referido sistema aos Pequenos Provedores de Serviço de Aviação Civil P-PSAC, nos termos do *Parágrafo II, Art. 2º, in verbis*:

Art. 2º Para fins desta Resolução, são considerados pequenos provedores de serviço da aviação civil:

...

II - os operadores aéreos de Segurança Pública e/ou de Defesa Civil (regidos pela Subparte K do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA /Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 91);

24.4. Num primeiro momento, observa-se que a referida *Resolução nº 106* alcança apenas os Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil, deixando os relacionados à fiscalização fazendária e alfandegária, operações de urgência e emergência médica, segurança viária, fiscalização dos serviços públicos, de promoção e proteção a saúde, proteção a saúde, meio ambiente e dignitários, e a preservação do patrimônio indígena, sem cobertura dentro da estrutura regulamentar da ANAC.

24.5. Em seguida, a Resolução 106 não compreende as especificidades operacionais dos Órgãos e Entes públicos, limitando-se a tratá-los, como instituições de direito privado. Sendo assim, é imperioso que os requisitos de SGSO atendam as particularidades dos Órgãos e Entes Públicos, para que estejam de acordo com o Art. 40 do PSOE, *ipsis literis*:

Art. 40. As Superintendências devem estabelecer, de forma coordenada e harmonizada entre si, os critérios para a elaboração de métodos aceitáveis de cumprimento com os requisitos de SGSO, conforme as particularidades de cada categoria de PSAC.

Parágrafo único. Os critérios mencionados no caput deste artigo devem ser definidos em instrumento normativo aplicável, levando em consideração o porte organizacional e a complexidade das atividades exercidas pelos PSAC, o nível dos riscos associados às suas atividades, bem como as responsabilidades da ANAC em relação aos usuários dos serviços por eles prestados. (g.n.)

24.6. Além do alinhamento com as especificidades que os Órgãos e Entes Públicos exigem, a minuta do RBAC 90 cumpre com diversas recomendações de segurança do CENIPA (Anexo VI) no tocante a implantação de SGSO específico junto as Unidades Aéreas Públicas.

24.7. Complemente-se que, em 2015, o NTSB emitiu recomendações específicas a Aviação Pública Norte Americana para que instalassem o SGSO (Safety Management System - SMS) e que incorporassem o uso da *Flight Risk Assessment Tool* (fls.305), as quais também foram tratadas no corpo do RBAC 90.

24.8. Finalmente, a minuta positiva as práticas adotadas nas rotinas operacionais das Unidades Aéreas Públicas, em harmonia com o Anexo 19 e DOC 9859 da ICAO, com as recomendações de segurança do CENIPA, com a estrutura da Administração Pública regente no Brasil, e com o entendimento internacional do NTSB, ALEA e Exército Norte Americano.

SUBPARTE L – TREINAMENTO –GERAL;

SUBPARTE M – TREINAMENTO PARA PILOTOS;

SUBPARTE N - TREINAMENTO PARA OPERADOR AEROTÁTICO;

SUBPARTE O – TREINAMENTO PARA OPERADOR DE SUPORTE MÉDICO;**SUBPARTE P – TREINAMENTO PARA COMISSÁRIO DE VOO;****SUBPARTE Q – TREINAMENTO PARA INSTRUTOR;****SUBPARTE R – TREINAMENTO PARA GESTOR DA UAP; E****SUBPARTE S – TREINAMENTOS ESPECIAIS**

32.1. Os treinamentos descritos na minuta do RBAC 90 são aqueles destinados a capacitação de agentes da UAP, para o exercício das respectivas funções com maestria, ocasionando a mitigação de riscos. Nesse ponto, a minuta facultou ainda às Unidades Aéreas a complementação de treinamentos, para que seus agentes alcancem o nível de proficiência seguro no âmbito daquela instituição.

32.2. Merece relevo, que nos últimos anos, o CENIPA endereçou diversas recomendações de segurança a ANAC (**Anexo VI**), no tocante ao estabelecimento de requisitos para treinamentos aos profissionais envolvidos nas operações aéreas dos Órgãos e Entes Públicos, visando a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos.

32.3. Na *Subparte L*, a minuta define requisitos gerais para elaboração coesa de um programa de treinamento, os procedimentos necessários para sua aprovação, bem como os critérios para uso dos dispositivos de treinamento para simulação de voo, no âmbito da UAP. Em reforço, os currículos de treinamento para PIC, SIC, Comissários de Voo e Instrutores devem ser aprovados pela ANAC; já os demais, devem ser aprovados pela Unidade Aérea Pública - UAP, em face das especificidades operacionais, conforme tabela abaixo:

TIPO DE TREINAMENTO	APROVAÇÃO	
	UAP	ANAC
Treinamento para Pilotos - PIC e SIC (Inicial, Periódico, Elevação de Nível, Transição entre Modelos e Diferenças)	SIM	SIM
Treinamento de Ambientação entre Unidades Aéreas Públicas	SIM	NÃO
Experiência Operacional sob Supervisão para Piloto em Comando	SIM	NÃO
Treinamento para Comissário de Voo (Inicial e Periódico)	SIM	SIM
Treinamentos para operador aerotático, operador de suporte médico, gestor da UAP, profissional de saúde embarcado -PSE	SIM	NÃO
Treinamento de Instrutor de Voo (inicial, transição)	SIM	SIM
Treinamento de ambientação de instrutor	SIM	NÃO
Treinamentos especiais (artigos perigosos, armas e munições embarcadas, pouso em local não cadastrado pela ANAC, voo tático a baixa altura, lançamento de objetos, operação <i>helocasting</i> , embarque e desembarque em voo pairado, paraquedismo, operações sobre extensões de água, operação com separação reduzida entre aeronaves, carga externa, NVIS, etc.)	SIM	NÃO

32.4. Além disso, a minuta inova, no âmbito regulamentar da ANAC, em estabelecer a modalidade de Educação a Distância (EAD), de suma importância para Unidades com bases operacionais deslocadas; e em prever regras especiais para a realização de treinamentos entre as Unidades Aéreas Públicas, nos Centros de Instrução e de Treinamento de Aviação Civil, nas Unidades Militares das Forças Armadas, entre outras.

32.5. Entre as Subpartes M a R foram definidos currículos de treinamentos para as diferentes profissionais da UAP para o efetivo exercício de suas funções.

32.6. Na *Subparte S*, a minuta estabelece que a UAP poderá realizar treinamentos especiais, relativos ao exercício de suas atribuições específicas, os quais não estarão sujeitos a aprovação da ANAC.

Em síntese, as Subpartes cumprem as recomendações de segurança do CENIPA, lastreadas pela literatura acadêmica; pelas melhores práticas e requisitos adotados pela comunidade

aeronáutica nacional e internacional; e por amplas discussões com os diversos profissionais da ALEA, fabricantes e das Unidades Aéreas Públicas, tais como: comissários de voo, operadores aerotáticos, gestores, médicos, enfermeiros, entre outros; sempre à luz da manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

33. OPERAÇÕES ESPECIAIS

SUBPARTE T - ARTIGOS PERIGOSOS E PRODUTOS CONTROLADOS EMBARCADOS

34.1. Ao longo dos anos, as rotinas operacionais das diversas Unidades Aéreas Públicas demonstraram que o transporte de alguns artigos perigosos é imprescindível para o cumprimento de suas atribuições legais. No entanto, o atual arcabouço regulamentar que traça os requisitos para este tipo de transporte, não alcança as particularidades operacionais adotadas por Órgãos e Entes públicos.

34.2. Mister lembrar da competência regulatória da ANAC sobre a matéria, fundamentada pelo Inciso XI, Art. 8º da Lei nº 11.182 /05, *in verbis*:

...

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde; (g.n.)

34.3. Nesta trilha, as UAPs realizam estas operações em aparente confronto ao previsto no RBAC nº 175, uma vez que a referida norma não se aprofundou na dinâmica da operação aérea das Instituições Públicas. Ou seja, caso a ANAC aplique as regras delineadas pelo RBAC 175, sem atinar para a necessidade dessas unidades, o atendimento a sociedade brasileira poderá estar comprometido. No entanto, foi constatado que o Art. 21 da Lei nº 7.565/86 abriga a possibilidade de autorização especial do órgão competente e o RBAC 175 vislumbra a possibilidade de isenção de cumprimento de alguns requisitos, desde que aprovado pela ANAC e observado o nível de segurança do transporte, *in verbis*:

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

175.1 Aplicabilidade

...

(c) Em casos de extrema urgência ou quando outras modalidades de transporte não sejam apropriadas ou quando o cumprimento de todas as condições exigidas seja contrário ao interesse público, a ANAC pode isentar o cumprimento do previsto neste Regulamento, desde que em tais casos sejam tomadas as providências adequadas para atingir um nível geral de segurança no transporte equivalente ao nível de segurança previsto pelas disposições deste RBAC.

(1) no caso de sobrevoo do território brasileiro, se nenhum dos critérios para conceder uma isenção for relevante, uma isenção pode ser concedida pela ANAC baseada unicamente nos critérios equivalentes de segurança para o transporte aéreo.” (g.n.)

34.4. É cristalino que as operações aéreas especiais realizadas por Órgãos e Entes públicos são, em sua maioria, rotinas de urgência para atendimento de interesse da sociedade. Destarte, a rotina administrativa de aprovação antecipada por parte da ANAC para cada missão não seria razoável.

34.5. Sendo assim, é oportuno, que as operações aéreas com artigos perigosos e/ou controlados sejam incorporadas ao RBAC 90, como uma operação especial, refletindo a rotina perene das unidades aéreas públicas e observadas as medidas para manutenção da segurança, alertada pelo RBAC 175. A minuta positivou a rotina operacional das UAPs, no tocante ao transporte de artigos perigosos, evitando demandas administrativas a ANAC para concessões de isenções urgentes aos Órgãos e Entes Públicos; minimizando assim, os impactos negativos do não cumprimento das atribuições específicas das UAPS, devido as obstruções regulamentares não aplicáveis às suas demandas.

34.6. Nessa ótica, a minuta foi elaborada conforme os requisitos já empregados pela Autoridade de Aviação Civil Inglesa - CAA, previstas no *Capítulo 4, do CAP nº 612 – Police Air Operations Manual*. Documento este, que traça os requisitos operacionais mínimos de segurança para condução de operações aéreas de segurança pública na Inglaterra.

34.7. Além do exposto, a minuta está alicerçada pelas melhores práticas apresentadas pelos

Órgãos e Entes públicos apresentadas durante as audiências dirigidas e consoante entendimento firmado pela Gerencia Técnica de Artigos Perigosos da Superintendência de Padrões Operacionais da ANAC.

34.8. Por fim, esta Subparte preenche a lacuna regulatória, positiva boas práticas operacionais já incorporadas em determinadas UAPs, mitiga os riscos associados a esta operação e mantém o objetivo precípuo de proporcionar o melhor atendimento às demandas da sociedade brasileira.

SUBPARTE U - ARMAS E MUNIÇÕES EMBARCADAS

35.1. A utilização de armas e munições para cumprimento das atribuições legais nas operações aéreas dos Órgãos e Entes Públicos não está capitulado no *RBHA 91* e o *RBAC 175* limita a atuação da Unidade Aérea Pública.

35.2. Dada a inexistência de regulamento que permita o efetivo transporte, porte e uso de armas e munições embarcadas, nas operações aéreas de segurança pública e congêneres, foi redigida a Subparte U na minuta do *RBAC 90*.

35.3. Mister lembrar que a referida competência da ANAC encontra guardada no *Inciso XI, Art. 8º da Lei 11.182* e no *Art. 21 da Lei 7.565/86, in verbis*:

Lei 11.182...

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;” (g.n.)”

Lei 7.565/86

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

35.4. Vê-se que o assunto em voga é tratado no *Capítulo 3 – Weapons and Munitions on Normal and Special Operations* do *CAP612* pela r.Autoridade de Aviação Civil Inglesa (*Civil Aviation Authority–CAA*) de onde se extraiu embasamento inicial para elaboração desta Subparte. A minuta está, ainda, foi alinhado ao *Decreto nº 3.665/2000*, complementada pelas melhores práticas adotadas pelas Unidades Aéreas Nacional e Internacional e pelas demais referências bibliográficas, acostadas ao presente processo.

35.5. A “*Subparte U - Armas e munições embarcadas*” preenche a lacuna regulatória para o alcance das especificidades das operações aéreas especiais realizadas pelas Órgãos e Entes Públicos, com inclusão de medidas mitigatórias de risco para manutenção da segurança operacional.

35.6. Ressalte-se que esta Subparte se restringiu a regulamentar o transporte, porte, uso de armas e munições nas operações aéreas especiais dos Órgãos e Entes, que detinham a competência para a utilização destes no exercício de suas atribuições específicas, não adentrando nas esferas de atuação exclusiva destas Instituições Públicas.

35.7. A minuta prevê o devido gerenciamento de riscos à aeronave, aos tripulantes, aos passageiros, às pessoas e às propriedades em solo para manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

35.8. Conclui-se assim, que a Subparte U soluciona o problema regulamentar relativo ao transporte, porte, uso de armas e munições embarcadas das UAPs, positiva boas práticas operacionais, mitiga os riscos e mantém o objetivo precípuo do melhor atendimento a sociedade brasileira.

SUBPARTE V - POUSO OU DECOLAGEM EM LOCAL NÃO CADASTRADO PELA ANAC (NÃO HOMOLOGADO OU REGISTRADO)

36.1. As operações aéreas conduzidas por Órgãos e Entes Públicos, descritas na minuta do *RBAC 90*, requerem pouso e decolagem em local não cadastrado para o exercício de suas atribuições específicas. Esta afirmação se evidencia, por exemplo, nas operações aéreas de fiscalização aduaneira, no resgate às vítimas de acidente automobilístico, nas operações de urgência e emergência médica, na operação de desembarque de tropa policial numa incursão emergencial, nas ações de defesa civil, na fiscalização ambiental, entre outras.

36.2. A Subparte K do *RBHA 91* prevê o pouso em local não cadastrado, apenas para

operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. Conforme explicitado acima, os Órgãos e Entes Públicos que carecem desta prerrogativa não se restringem as missões de segurança pública e de defesa civil. Sendo assim, a ANAC não pode despedir-se do dever normativo de tornar prevalente a ótica já adotada na *Subparte K do RBHA 91* e na *AIC 27/14 do DECEA*, ampliando a possibilidade para pouso e/ou decolagem em locais não cadastrados, aos demais Órgãos e Entes Públicos previstos na minuta.

36.3. A minuta do RBAC 90, além de estender o escopo das operações, incorporou as melhores práticas adotadas pelas Unidades Aéreas Públicas e pela literatura acadêmica, com a mitigação dos riscos para manutenção do nível aceitável de segurança operacional. Incluiu, ainda, requisitos para operações em locais não cadastrados no período noturno, onde as características operacionais são mais complexas com riscos associados a iluminação e a visualização de obstáculos. Vedou ainda, as operações em locais não cadastrados em condições meteorológicas de voo por instrumentos - IMC, entre outras.

36.4. Na minuta, está harmonizada com a *Resolução ANAC nº 158/2010*, o *RBHA 91* e *ICA 100-4* do DECEA, minimizando possíveis conflitos de entendimentos entre eles.

36.5. Ressalte-se que, em virtude das medidas mitigadoras que foram incorporadas à minuta do RBAC90, foram excluídos os procedimentos para solicitação à ANAC, de autorização para pouso em local não cadastrado pelos Órgãos e Entes Públicos, estabelecidos no *Parágrafo (b), Seção 91.327 do RBHA 91*, visando a simplificação administrativa para realização deste tipo de operação.

36.6. À derradeira, a *Subparte V* atualiza os requisitos previstos no *RBHA nº 91*, com práticas condizentes com a realidade operacional das Unidades Aéreas Públicas, em conjunto com a mitigação dos riscos para manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

SUBPARTE W - VOO TÁTICO A BAIXA ALTURA

37.1. O voo tático a baixa altura faz parte da realidade operacional das Unidades Aéreas Públicas, que podem ser observados nas operações de combate a incêndios florestais, resgate, carga externa, patrulhamento aéreo policial ou ambiental, segurança aerotática para equipe em terra, controle de conflitos e tumultos, entre outros.

37.2. Conforme regulamentação vigente, direcionada a aviação geral e aos serviços aéreos públicos ou privados, verifica-se a nítida obstrução regulamentar para realização de voo tático a baixa altura em operações especiais de aviação pública, conforme *Seção 91.119 do RBHA 91, in verbis*:

Exceto quando necessário para decolagem ou pouso, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave abaixo das

seguintes altitudes:

(a) em qualquer lugar. Uma altitude que permita, no caso de falha de um motor, fazer um pouso de emergência sem riscos indevidos a pessoas e propriedades na superfície.

(b) sobre área densamente povoada. Sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade ou sobre qualquer conjunto de pessoas ao ar livre, uma altitude de 1000 pés (300 m) acima do mais alto obstáculo dentro de um raio horizontal de 2000 pés (600 m) em torno da aeronave.

(c) sobre áreas não densamente povoadas. Uma altitude de 500 pés (150 m) acima da superfície, exceto sobre águas abertas ou áreas escassamente povoadas. Nesses casos, a aeronave não pode ser operada a menos de 500 pés (150 m) de qualquer pessoa, embarcação, veículo ou estrutura.

(d) helicópteros. Helicópteros podem ser operados abaixo dos mínimos estabelecidos nos parágrafos (b) ou (c) desta seção se a operação for conduzida sem riscos para pessoas ou propriedades na superfície. Adicionalmente, cada pessoa operando um helicóptero deve obedecer a quaisquer rotas ou altitudes especificamente estabelecidas pela autoridade aeronáutica com jurisdição sobre a área da operação.(g.n.)

37.3. A minuta regulamenta a realização destas operações e define limites com mitigação dos riscos, tais como: a obrigatoriedade para que esta operação seja realizada apenas sob Condições Metrológicas de Voo Visual – VMC, a exigência que a tripulação esteja devidamente treinada para este tipo de operação, o dever que rotina operacional esteja definida no SOP e no MOP da Unidade Aérea Pública, e que os parâmetros de desempenho da aeronave sejam observados, entre outros.

37.4. A referida *Subparte* trará benefícios as Unidades Aéreas Públicas e a sociedade, uma vez supre a lacuna regulatória sobre o tema, positiva a operação em Regulamento e estabelece requisitos para a manutenção do nível aceitável de segurança operacional.

SUBPARTE X - LANÇAMENTO DE OBJETOS E OPERAÇÃO HELOCAST

38.1. As operações aéreas para lançamento de objetos ou de profissional qualificado na água são

técnicas empregadas pelas Unidades Aéreas Públicas, em especial nas operações de resgate a vítimas no litoral brasileiro, no salvamento aquático, contenção de tumultos e rebeliões, dentre outras.

38.2. O Código Brasileiro de Aeronáutica, nos Arts. 16 e 171, estabelece que o lançamento de objetos a bordo da aeronave está condicionado a permissão prévia da autoridade de aviação civil brasileira, devendo ser registradas no Diário de Bordo da Aeronave pelo comandante.

38.3. Na minuta do RBAC 90 se regulamenta a permissão legal com a inclusão de requisitos gerais e específicos para realização destas operações. Inclui-se ainda a definição do termo Helocast como o “lançamento do operador aerotático, mergulhador ou profissional qualificado na água, com vistas à realização do salvamento aquático ou treinamento.” A referida definição, até então inexistente na estrutura regulamentar da ANAC, está alinhada aos normativos do Exército e da Marinha Norte Americana, considerados referências na execução desta operação no mundo. Já quanto as práticas e procedimentos para operação Helocast, os requisitos da minuta do RBAC 90 foram fundamentados, principalmente, na *Marine Corps Warfighting Publication (MCWP)2-15 Ground Operations*, no *Field Manual 3-55.93 do Department of Army*, nas rotinas operacionais adotadas pelas Unidades Aéreas Públicas do Brasil, entre outras.

38.4. Quanto a Seção da minuta relativa ao lançamento de geradores de fumaça e similares, encontrou amparo nas práticas adotadas pela Autoridade de Aviação Civil Inglesa - CAA (CAP nº 612, Section 5, Chapter 7 - *Dropping of Articles*).

38.5. Por fim, a proposta em tela propicia amparo regulamentar para a execução das operações aéreas de lançamento de objetos e Helocast pelas UAPs, demandadas pela sociedade brasileira, com a devida mitigação de riscos para manutenção da segurança operacional.

SUBPARTE Y - EMBARQUE OU DESEMBARQUE EM VOO PAIRADO

39.1. As operações aéreas realizadas pelos Órgãos e Entes Públicos, em sua grande maioria, vislumbram atender emergências para preservação da vida.

39.2. Nesta trilha, em algumas operações especiais é necessário acessar um local onde o pouso é impossível sem comprometer o nível de desempenho da segurança operacional. Sendo isso, o embarque e o desembarque de pessoas e equipamentos, em voo pairado, se torna o único meio para que a equipe consiga acessar a vítima ou o cenário da missão.

39.3. Ao analisar o arcabouço regulamentar que reveste as operações de helicóptero em voo pairado, é inegável que há silêncio normativo da ANAC sobre o embarque e desembarque de equipamentos necessários ao cumprimento da missão pública.

39.4. Somado a isto, no *parágrafo (a)(4) da Seção 91.961 da Subparte K do RBHA 91*, há previsão para embarque e desembarque de pessoas com o motor em funcionamento. no entanto em regime de marcha lenta, nas “operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público”, sem contemplar procedimentos de mitigação de riscos, olvidando que em tal regime o voo pairado é impossível. Por fim, o mesmo Regulamento não alcança os demais Órgãos e Entes Públicos, que demandam desta prerrogativa para cumprimento de suas atribuições legais, *in verbis*:

91.102 – Regras Gerais

(e) Nenhum piloto em comando de uma aeronave pode permitir que passageiros embarquem ou desembarquem de sua aeronave com o(s) motor(es) da mesma em funcionamento, a menos que:

(1) para um avião, a geometria do mesmo permita que os passageiros possam utilizar uma porta normal de embarque e desembarque sem passar à frente ou atrás de motor(es) em funcionamento; ou

(2) para um helicóptero, além dos requisitos aplicáveis do parágrafo (f)(1) desta seção, seja possível parar o(s) rotor(es) principal(ais) ou, se isso não for possível, os motores sejam mantidos em marcha lenta e a altura do plano do rotor principal mais baixo seja suficiente para permitir a passagem dos passageiros sob o mesmo com margem de segurança; e

(3) o piloto em comando assuma a responsabilidade da operação e tome as providências cabíveis para

assegurar a segurança da mesma.” (g.n.)

91.961 – [CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO

(a) O DAC, "a priori", autoriza as seguintes condições especiais de operação, que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, em operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. Cabe ao Órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de voo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais.]

...

(4) dispensa das exigências estabelecidas no parágrafo 91.102(e) deste RBHA para o embarque ou desembarque de pessoas da aeronave com os motores em funcionamento.]

39.5. Diante do exposto, a minuta do RBAC 90 supre as lacunas relacionadas ao embarque e desembarque para equipamentos em voo pairado, estende a autorização do referido procedimento aos Órgãos e Entes Públicos específicos e implementa requisitos para mitigação de riscos. Os requisitos estão lastreados pelas rotinas operacionais das Unidades Aéreas nacionais, pelos procedimentos definidos pela Autoridade de Aviação Civil Inglesa - CAA-UK (CAP nº 612, Section 5, Chapter 5 - Hover Emplaning and Deplaning) e compatível com os dispositivos jurídicos da Administração Pública.

SUBPARTE Z - PARAQUEDISMO

40.1. As atividades de paraquedismos já fazem parte da rotina operacional da Unidades Aéreas Públicas, seja durante os treinamentos, seja nas missões em campo.

40.2. A Seção 91.307 do RBHA 91 remete, em regra, a autorização para consecução de paraquedismo, desde que atendidas as disposições estabelecidas RBAC 105, *in verbis*:

91.307 – Paraquedas e Paraquedismo

(b) Exceto em uma emergência, nenhum piloto em comando pode permitir e nenhuma pessoa pode efetivar um salto de pára-quedas dentro do Brasil, **a menos que sejam atendidas as provisões do RBHA 105.** (g.n.)

40.3. No entanto, os procedimentos previstos no RBAC 105 não se aplicam aos Órgãos de Segurança Pública e Defesa Civil, conforme delineado no parágrafo (b)(3) da Seção 105.1 do referido instrumento normativo, *ipsis literis*:

(b) Este regulamento **não se aplica**:

...

(2) a saltos de paraquedas realizados com o objetivo de atender a emergências na superfície, desde que executados de modo a não aumentar os riscos à segurança de pessoas e propriedades criados pela emergência;

(3) às atividades de paraquedismo realizadas pelos **órgãos de segurança pública**, em operações aéreas especiais, ou seja, saltos de paraquedas realizados por membros dos órgãos de segurança pública, em atividades destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente, ações de defesa civil e atividades de bombeiros militares, a partir de aeronaves públicas.

40.4. Desta forma, constata-se a inexistência de previsão regulamentar que abarque as operações de paraquedismos em condições normais de trabalho e durante a realização de treinamentos das Unidades Aéreas Públicas.

40.5. Conclui-se que a Subparte Z soluciona o problema regulamentar vigente quanto a atividade de paraquedismo realizada pelas UAPs, com a positivação de boas práticas operacionais extraídas dos Órgãos e Entes Públicos, autoridades de aviação civil internacionais e com a devida mitigação de riscos.

SUBPARTE AA - OPERAÇÕES AÉREAS SOBRE EXTENSÕES DE ÁGUA

41.1. Em face das peculiaridades geográficas do país, em especial, no litoral brasileiro e na região amazônica, diversas operações de socorro e resgate são conduzidas sobre a água, tornando a referida operação necessária ao atendimento das demandas da sociedade.

41.2. A s Seções 91.509 e 91.511 do RBHA 91 não fazem alusão às operações aéreas de helicóptero sobre a água, limitando-se a utilização de aviões. Ressalte-se que no âmbito das operações de resgate sobre a água, estas são realizadas eminentemente por helicópteros, as quais, estão ausentes no regramento atual, *in verbis*:

91.509 - EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA PARA OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA

(a) Nenhuma pessoa pode decolar com um avião para um voo sobre água afastado mais de 93 km (50 milhas marítimas) da costa mais próxima, a menos que o **avião** esteja equipado com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante do avião.

(b) Nenhuma pessoa pode decolar com um **avião** para um voo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 minutos de voo da costa mais próxima, a menos que o avião esteja equipa- do com os seguintes equipamentos de sobrevivência:

...

91.511 - EQUIPAMENTO RÁDIO PARA OPERAÇÕES SOBRE ÁGUA

(a) *Exceto como estabelecido nos parágrafos (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode decolar com um avião para um voo sobre água, com mais de 30 minutos de tempo de voo ou mais de 185 km (100 milhas marítimas) de distância da costa mais próxima, a menos que o avião possua, pelo menos, o seguinte equipamento em condições de operação:*

41.3. A minuta do RBAC 90 sana a incongruência apontada e estabelece os requisitos de treinamento e operação sobre a água, tendo por base as práticas empregadas pelas Unidades Aéreas Públicas do Brasil, pelo CAP 612 da Autoridade de Aviação Civil Inglesa, pelo *Public Safety Accreditation Commission - PSAAC* da *Airbone Law Enforcement Association - ALEA* e por referências literárias, com a mitigação dos riscos para manutenção do nível de desempenho aceitável da segurança operacional.

SUBPARTE BB - OPERAÇÃO AÉREA COM SEPARAÇÃO REDUZIDA ENTRE AERONAVES

42.1. As operações táticas de policiamento voltadas para o embarque ou desembarque rápido para incursão de tropa e as operações de combate a incêndios florestais, com lançamento de água/retardante, são exemplos de missões que requerem, de forma frequente, uma distância reduzida entre as aeronaves para sua efetivação.

42.2. O regramento atual da ANAC silenciou quanto a previsão de distância reduzida entre aeronaves para realização das referidas missões.

42.3. Não obstante, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, na ICA 100-12 item 4.1.10, dispõe acerca da possibilidade da realização do voo em formação com distanciamento reduzido entre aeronaves, no âmbito de suas competências.

42.4. Sendo assim, a minuta do RBAC 90 estabeleceu requisitos para realização das operações com separação reduzida entre aeronaves, no âmbito das atribuições da ANAC. Tendo por suporte as recomendações emanadas pelo 160th/SOAR, as previsões do CAP 612 da Autoridade de Aviação Civil Inglesa, as referências da literatura acadêmica, a realidade operacional das Unidades Brasileiras, com a devida mitigação dos riscos para manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

SUBPARTE CC - OPERAÇÃO DE HELICÓPTERO COM CARGA EXTERNA

43.1. As operações de helicóptero com carga externa são realizadas em inúmeros cenários de atuação dos Órgãos e Entes Públicos, tais como: combate a incêndios florestais com helibalde, resgate com *McGuire*, salvamento aquático no litoral com Pulçá de Salvamento ou Guincho, incursão policial com Fast Rope ou Rapel, transporte de cargas perigosas, etc.

43.2. No âmbito de aviação civil, as operações de carga externa são regulamentadas pelo RBAC 133. Não obstante a realização de todas as operações de carga externa supracitadas, o referido normativo não é aplicável aos Órgãos da Administração Pública, conforme *parágrafo 133.1(c)(5) do RBAC 133* transcrita abaixo:

(c) *As regras de certificação deste Regulamento não se aplicam para:*

...

(5) *operações com aeronaves públicas conduzidas pela administração pública direta, seja federal, estadual ou municipal. (g.n)*

43.3. Na minuta do RBAC 90 foram inseridas condições para operação de carga externa e treinamento, e definidas as nomenclaturas inerentes a rotina operacional das Unidades Aéreas, tais como: *Short Line, Long Line, Fast Rope, Rapel, Pulça ou Cesto de Salvamento, McGuire*, etc. Os referidos conceitos e procedimentos, até então ausentes no arcabouço normativo desta Autarquia, estão embasados nos manuais do Ministério de Defesa Britânico, nas práticas adotadas pelas Autoridades de Aviação Civil Internacionais e na rotina operacional das UAPs.

43.4. Conclui-se que a Subparte CC positiva as práticas já adotadas pelas Unidades Aéreas Públicas tendo em vista a mitigação dos riscos para a manutenção do desempenho da segurança operacional.

SUBPARTE DD - SISTEMA DE IMAGEM DE VISÃO NOTURNA (NIGHT VISION IMAGING SYSTEMS - NVIS)

44.1. As operações aéreas com Sistema de Imagem de Visão Noturna no Brasil é uma realidade operacional recente das Unidades Aéreas Públicas. Tal prática já é adotada pela Polícia Militar de Minas

Gerais, pelo Grupamento Tático Aéreo de Sergipe, entre outros. Ademais, a Polícia Federal e a Polícia Militar do Rio de Janeiro adquiriram aeronaves adaptadas ao uso dos óculos de visão noturna e realizaram, em 2015, treinamento NVIS com o grupo especializado - *160th/SOAR/Night Stalkers*. Além disso, há estudos voltados a demonstrar a importância do uso do NVIS nas operações aéreas da Polícia Militar de Minas Gerais e São Paulo.

44.2. O NVIS é um sistema intensificador de luz que potencializa as operações aéreas no período noturno. É novo quanto a utilização no país, complexo, de uso restrito e requer regulamentação. As autoridades de aviação civil internacional já possuem normativo sobre o assunto, tais como: FAA, CAA, EASA. Em contraposição, a ANAC, até a presente data, não deu o devido tratamento regulamentar à matéria, mesmo diante de um cenário de franca expansão no emprego da referida tecnologia.

44.3. Diante da constatação, foram realizados estudos sobre o assunto e reuniões com especialistas em operação NVIS do Exército Norte Americano, para a construção de um esboço da Subparte DD. Esse esboço foi encaminhado a unidade aérea da Polícia Militar de Minas Gerais, que já opera NVIS, para aprofundamento sobre a realidade operacional e consequente encaminhamento as demais UAPs, com vistas as discussões técnicas nas Audiências Dirigidas.

44.4. A minuta é contemporânea no sentido de regulamentar tal prática, já que inexistente regulamento no âmbito da ANAC. Está alicerçada na literatura acadêmica; nas melhores práticas com requisitos adotados pelas autoridades aeronáuticas internacionais; e por amplas discussões com os diversos profissionais da ALEA, das Unidades Aéreas Públicas e do *160th/SOAR/Night Stalkers/Army*; à luz da manutenção do nível aceitável de desempenho da segurança operacional para o atendimento da demanda da sociedade brasileira.

GERENCIAMENTO DA FADIGA HUMANA

45.1. O gerenciamento da fadiga é mais um dos temas necessários a regulamentação no âmbito do Órgãos e Entes Públicos. No entanto, após a realização dos estudos na literatura acadêmica e a verificação da realidade operacional das Unidades Aéreas Públicas, foi averiguado a existência de circunstâncias que impediram, por ora, esta consecução, a saber:

I - *Projeto de Lei nº 8.255/2014* em tramitação no Congresso Nacional que estabelecerá novas diretrizes para tratamento do assunto e que estará sujeito à alterações e emendas;

II - Controvérsia legal em regulamentar novos limites de jornada de trabalho no tocante ao gerenciamento da fadiga da tripulação, para os servidores públicos federais; servidores públicos estaduais e distritais; membros das carreiras policiais e militares das forças auxiliares; e demais agentes públicos, os quais estão subordinados, respectivamente, a *Lei nº 8.112/90*, as leis estaduais e distritais, a legislação específica e a *Lei nº 7.183/84*.

45.2. Diante do exposto, é transparente que o assunto gerenciamento de fadiga das Unidades Aéreas Públicas deve ser objeto de estudo criterioso para emenda ao RBAC 90, após a publicação do texto final do *PL n 8.255/14*.

OPERAÇÃO COM AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA (RPA, VANT, DRONE)

46.1. As operações aéreas com aeronaves remotamente pilotadas fazem parte da atual realidade operacional das Unidades Aéreas Públicas. No entanto, a matéria já é tratada em minuta de regulamento específico, RBAC – E94, foco da Audiência Pública n 13/2015, pendente de providências ulteriores para aprovação e publicação. Não obstante, desde 29 de novembro de 2011, está vigente a *Decisão ANAC nº 127* que autoriza a operação de Aeronave Remotamente Pilotada, no âmbito da Polícia Federal.

46.2. Ante ao exposto, entendeu-se como razoável não dispor sobre o referido assunto no âmbito do RBAC 90.

47. AJUSTE DO ESTOQUE REGULATÓRIO DA ANAC

47.1. A criação de um novo instrumento regulatório no âmbito da ANAC, a exemplo da presente minuta do RBAC 90, torna imprescindível a alteração expressa dos dispositivos normativos em vigor, que conflitem com a norma vindoura, após sua vigência. Este procedimento faz com que a recepção da nova norma seja mais eficaz por parte do regulado, uma vez que existirá apenas um regulamento que verse sobre a matéria e estando em harmonia com os demais.

47.2. Caso o RBAC 90 seja aprovado e publicado nos termos desta minuta, e corroborando os argumentos expostos acima, foi constatada a necessidade de alterações do *RBHA 91, Resolução ANAC 106/09, RBAC 67, RBAC 105, RBHA 63, RBAC 133, Resolução ANAC 293/13, RBAC 175 e RBAC – E92*, nos termos delineados no **ANEXO V, acostado ao presente processo**.

48. CONCLUSÃO

48.1. A minuta do RBAC 90 foi elaborada com base no diagnóstico da necessidade de regulamentação das operações especiais de aviação pública.

48.2. Além da ANAC ter sido demandada diretamente pelo Ministério da Justiça, tendo por base o trabalho da Comissão de Aviação de Segurança Pública; há uma série de recomendações de Autoridades Nacionais e Internacionais no sentido da referida regulamentação.

48.3. Averiguada a competência, foram iniciados os trabalhos tendo por base não só a literatura acadêmica, os regramentos de autoridades nacionais e internacionais sobre o assunto, mas também as atividades institucionais que permitiram intensas discussões técnicas sobre cada tópico da minuta (**Anexo VII e VIII**). Nessas discussões foram tratados uma série de pontos controversos apresentados por gestores de Unidades, de segurança operacional; chefe de operações, instrução, manutenção; comandantes; instrutores, operadores aerotáticos mecânicos, profissionais de saúde e de suporte administrativo, que foram sanadas de pronto, como resultado das 38 (trinta e oito) Audiências Dirigidas e reuniões (**Anexo VII**) e aproximadamente 600 participações oficiais. A participação institucional e social dos especialistas dos Órgãos e Entes Públicos teve grande relevo na robustez dos argumentos propostos como norma, quer seja no tecnicismo da aviação, quer seja da Administração Pública.

48.4. Em se tratando da prevenção de ocorrências aeronáuticas graves no país, a minuta atende a 76 (setenta e seis) recomendações vindouras do órgão de investigação de acidentes aéreos – CENIPA (**Anexo VI**). A participação da aviação pública se perfaz em um terço do total de acidentes envolvendo helicópteros modelo H125/AS50, aeronave de utilização majoritária em ações táticas. Este índice indesejável faz com que não seja possível a inércia na atuação da Administração Pública na mitigação ou na prevenção destes acidentes.

48.5. A minuta do RBAC 90 foi dividido em 3 (três) grupos para atender as necessidades de estrutura de pessoal das Unidades Aéreas Pública vinculadas às esferas governamentais; de treinamento de agentes públicos que exercem funções a bordo de aeronaves; e das operações especiais, adstritas as atribuições específicas de alguns Órgãos e Entes públicos, que apresentam o risco acentuado inerente a própria missão.

48.6. No cerne regulatório, foram incorporados nesta Nota Técnica dois aspectos significativos. O primeiro, trata-se do impacto da minuta do RBAC nas instituições públicas que serão afetadas por suas disposições, que foram discutidos e questionados amplamente com as Unidades Aéreas Públicas durante as Audiências Dirigidas, fato excepcional no contexto da Administração Pública. Essas discussões trataram, inclusive, de prazos mais exequíveis para cumprimento da norma. O segundo aspecto, foram os impactos da minuta nos demais normativos da ANAC, os quais foram detalhados nesta Nota Técnica, com apresentação prévia de alterações textuais, necessárias a adequação de normas vigentes ao texto proposto como norma vindoura, a ser aprovada e publicada (**Anexo V**)

48.7. Ante ao exposto, dos incontestáveis argumentos apresentado no corpo desta Nota Técnica, conclui-se a nítida existência de fatos concretos que sustentam a propositura do RBAC 90.

48.8. A complexidade da concatenação da matéria, tratada na minuta do RBAC 90, com os regramentos específicos que versam sobre aviação civil pública e, ainda, sobre regimes jurídicos que regulamentam cada agente público em sua atuação, foram moldados de forma a possibilitar, por meio deste esboço de regulamento, a mais ampla proteção aos agentes, bens, direitos e deveres associados a esfera pública, em suas várias dimensões.

48.9. Por fim, a minuta do RBAC 90 foi elaborada com farto embasamento legal, atreladas as melhores práticas das entidades nacionais e internacionais, chanceladas por especialistas das áreas técnicas correlatas, com fins a regulamentação e a prevenção dos acidentes aeronáuticos no âmbito da aviação civil pública. Sendo assim, as alterações no contexto operacional, que por ventura forem realizadas na minuta, necessitarão de intensa cautela e devido zelo, em face do robusto lastro técnico obtido para construção de cada subparte, tendo por base o impacto regulatório previamente apurado para o atendimento das demandas de aviação civil pública, de forma mais segura e eficiente, no âmbito das Unidades Aéreas dos Órgãos e Entes Público no país.

49. ENCAMINHAMENTO

49.1. Encaminhamos a Vossa Senhoria para apreciação e providências no âmbito de suas competências.

ANEXO I - CRONOGRAMA DAS ATIVIDADES DE PARTICIPAÇÃO INSTITUCIONAL E SOCIAL

1. **18.11.2014 a 20.11.2014 - Encontro Nacional de Aviação de Segurança Pública 2014 – ENAvSeg (fls.02 a 45 / Vol. I):** Primeiro evento realizado a Assessoria de Aviação do Ministério da Justiça, onde a CAVe abordou sobre a elaboração do RBAC 90 e realizou pesquisa acerca de tópicos relevante para aviação, no âmbito publico, para avaliação.
2. **26.06.2015 – Apresentação do cenário do processo de elaboração do RBAC 90 para assessoria da Diretoria Colegiada e ao Diretor Claudio Passos** (fls. 47 a 54);
3. **31.08.2015 – Audiência Dirigida em Brasília-DF** (fls.60 a 94): Primeira audiência dirigida realizada na sede da ANAC, em Brasília onde foram abordados de forma precípua as Subpartes: Aplicabilidade, SGSO, Armas e Munições Embarcadas e Embarque e Desembarque em voo pairado, entre outros (fls. 60 a 94 – Volume I).Participaram membros da SENASP, Policia Rodoviária Federal, Policia Militar do DF, Corpo de Bombeiros Militar do DF, Departamento de Policia Federal, Casa Militar do DF – COTAER, Departamento de Transito do DF – DETRAN, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, SAMU-DF, Policia Civil do DF, entre outros.
4. **08.10.2015 – Audiência Dirigida em Belo Horizonte – MG** (fls. 109 a 131 – Volume I): Audiência dirigida realizada no 13º Batalhão da Policia Militar de MG, onde foram abordados de forma precípua as Subpartes: Aplicabilidade, SGSO, Armas e Munições Embarcadas, Embarque e Desembarque em voo pairado, entre outros.Participaram os membros do Gabinete Militar do Governo de Minas Gerais, Policia Militar de MG, Corpo de Bombeiros Militar de MG, Policia Civil de MG, Departamento de Policia Federal, entre outros.
5. **12.11.2015 – 1ª Conferência Internacional de Aviação Pública – CINAP,** Conferência internacional realizada pela CAVE/ANAC, em Brasília, onde foram diversos temas de aviação pública, inclusive com a realização de “mesa redonda” com os especialistas sobre a matéria.Participaram as unidades aéreas dos Órgãos e Entes Públicos de todo pais, fabricantes, operadores, centros de treinamento nacionais e internacionais, bem como associação internacional de aviação de segurança publica e indústria aeroespacial internacional, entre outros.
6. **13.11.2015 – Reunião com Exército Norte Americano - 3/160th SOAR – Night Stalkers** (fls.176 e 176v): Reunião realizada na sede da ANAC em Brasília, onde os militares do apresentaram as rotinas operacionais do SOAR, relacionadas a NVIS, SOP, Programa de Treinamento e Operações Táticas – baixa altura, gerenciamento da fadiga, voo em formação, armas e munições embarcadas, entre outras.
7. **26.11.2015 – Apresentação do processo de elaboração do RBAC 90 no Rio de Janeiro** (fls. 177 e 178):Apresentação realizada no Grupamento Aeromóvel da Policia Militar do Rio de Janeiro – GAM/PMRJ, sobre a construção do RBAC 90 durante o curso de SGSO. Participaram membros dos Órgãos e Entes públicos do Brasil.
8. **28.12.2015 - Audiência Dirigida em Brasília-DF** (fls.185 a 234; 251 a 283V).Audiência dirigida realizada na sede da ANAC, em Brasília onde foram abordados as Subpartes: Treinamentos e Qualificação da tripulação, entre outras.Participaram membros da SENASP, Policia Militar do DF, Corpo de Bombeiros Militar do DF, do Departamento de Policia Rodoviária Federal, Departamento de Policia Federal e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, etc.

9. **29.12.2015 – Reunião com a Embaixada Norte Americana - *Special Operations Liaison Official – Brazil***, (fls. 182 a 184 e fls 293 a 294). Reunião realizada na sede da ANAC, em Brasília, com o Ten Cel Ricardo Bautista, representante da *Special Operations Liaison Official – Brazil*, para tratar do auxílio do exército norte americano (3/160-SOAR) na elaboração da subparte atinente a operação NVIS.
10. **25.02.2016 – Reunião com médicos e enfermeiros do SAMU e CBMDF** (fls. 417 a 418) Reunião realizada na sede da ANAC, em Brasília, com médicos e enfermeiros do SAMU e do Corpo de Bombeiros Militar do DF, onde foram apresentadas as rotinas operacionais aeromédicas dos referidos órgãos para subsidiar a elaboração da minuta do RBAC 90.
11. **25.02.2016 - Visita técnica no CBMDF** (fls. 417 a 418): Acompanhamento do treinamento das operações aeromédicas para médicos e enfermeiros do CBMDF, na sede do Grupamento de Aviação Operacional do Corpo de Bombeiros Militar do DF.
12. **29.02.2016 – Reunião com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal** (fls.431) Reunião realizada na sede da ANAC, em Brasília, com servidores da Policia Rodoviária Federal para tratar sobre a qualificação do Piloto Segundo em Comando-SIC em operações aéreas policiais e acerca da possibilidade de Piloto Privados comporem a tripulação em aeronaves certificadas para um piloto - *single pilot*.
13. **02.03.2016 - Audiência Dirigida em São Paulo-SP** (fls.306 a 317, fls. 319 a 324. fls. 449 a 472. fls. 484 e 485. fls. 507 – Volume III e IV). Audiência dirigida realizada no auditório da Unidade Regional da ANAC, em São Paulo onde foram abordados as Subpartes: Treinamentos e Qualificação da tripulação, etc. Participaram membros da SENASP, Policia Militar de São Paulo, Polícia Civil de São Paulo e Receita Federal –SRF/DIOAR.
14. **08.03.2016 (período matutino) - Reunião com operadores aerotáticos** (fls.503 a 512); Reunião realizada na sede da ANAC, em Brasília, com operadores aerotáticos da Polícia Federal, Corpo de Bombeiros Militar do DF, DETRAN-DF e Policia Militar do DF para tratar sobre a qualificação, treinamento, requisitos operacionais, no intuito de subsidiar a elaboração do RBAC 90.
15. **08.03.2016 (período vespertino) - Reunião com médicos e enfermeiros das Unidades Aéreas Públicas** (fls.505 a 512). Reunião realizada na sede da ANAC, em Brasília, com médicos e enfermeiros do SAMU e do CBMDF para tratar sobre a qualificação, treinamento, requisitos operacionais, no intuito de subsidiar a elaboração do RBAC 90.
16. **18.03.2016 - Audiência Dirigida em Brasília-DF** (fls.358 a 385, fls. 500 a 502, fls.513 a 518, fls. 556 a 579). Audiência dirigida realizada na sede da ANAC, em Brasília onde foi discutida a Subparte sobre Qualificação da tripulação, entre outras. Participaram membros da Polícia Civil do DF, Policia Militar do DF, Corpo de Bombeiros Militar de Goiás, Corpo de Bombeiros Militar do DF, Departamento de Polícia Rodoviária Federal, DETRAN-DF, SAMU-DF, Departamento de Policia Federal e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, etc.
17. **24.03.2016 - Reunião com comissários de voo da Polícia Federal** (fls. 596, 610). Reunião realizada na sede da ANAC, em Brasília, com comissários de voo da Policia Federal para tratar sobre a qualificação, treinamento, requisitos operacionais, no intuito de subsidiar a elaboração do RBAC 90.
18. **28 e 29.03.2016 – Reunião Exército Norte Americano - 3/160th SOAR – Night Stalkers** (fls.436 e 437, fls 483, fls. 685 e 696v. fls. 868 e 869). Segunda reunião realizada na sede da ANAC em Brasília, onde os militares apresentaram as rotinas operacionais do 3/160th SOAR – *Night Stalkers*, relacionadas a NVIS, SOP, Programa de Treinamento e Operações Táticas – baixa altura, gerenciamento da fadiga, voo em formação, armas e munições embarcadas, entre outras.

19. **31.03.2016 - Audiência Dirigida em Porto Alegre – RS** fls.486 a 499, fls. 591, fls. 707 a 735V – Volume III).Audiência dirigida realizada no auditório da Unidade Regional da ANAC, em Porto Alegre, onde foram abordados as Subpartes do RBAC 90.Participaram membros do Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Sul, Policia Militar do Rio Grande do Sul, Policia Militar do Paraná, Policia Militar de São Paulo, Policia Civil do Rio Grande do Sul e servidor da ANAC de Porto Alegre.
20. **12.04.2016 – Reunião no Ministério da Saúde** (fls. 773 a 775).Reunião realizada no Ministério da Saúde, em Brasília,onde foi discutida a revisão da Portaria MS nº 2048 no tocante as operações aeromédicas.
21. **14.04.2016 - Audiência Dirigida no Rio de Janeiro-RJ** (fls.796 a 838 – Volume III).Audiência dirigida realizada no auditório da Unidade Regional da ANAC, no Rio de Janeiro, onde foram abordados as Subpartes do RBAC 90.Participaram membros da Policia Militar do Estado do Rio de Janeiro, Policia Militar do Estado de São Paulo, Policia Militar do Estado do Espírito Santo, Corpo de Bombeiro Militar do Rio de Janeiro, Policia Civil do Rio de Janeiro, Policia Militar de Minas Gerais, Grupamento Tático Aéreo de Sergipe.
22. **25.04.2016 – Reunião com servidor da Policia Federal** (fls. 858).Reunião realizada na sede da ANAC, em Brasília, com servidor da Policia Federal para tratar sobre a operação com Veículo Aéreo Tripulado Remotamente – RPA/VANT/DRONE, no intuito de subsidiar a elaboração do RBAC 90.
23. **29.04.2016 - Audiência Dirigida em Belém-PA** (fls. 778 a 791, fls. 898 a 935, fls. 1007– Volume III).Audiência dirigida realizada no auditório Batalhão do Batalhão de Choque da Policia Militar do Pará, em Belém, onde foram abordados as Subpartes do RBAC 90.Participaram membros do grupamento aéreo militar do estado do Pará.
24. **10.05.2016 – Reunião no Ministério da Saúde** (fls. 1015 a 1017).Reunião realizada no Ministério da Saúde, em Brasília, onde foi discutida a revisão da Portaria MS nº 2048 no tocante as operações aeromédicas.
25. **19.05.2016 – Apresentação do processo de elaboração do RBAC 90 Maceió - AL** (fls. 1078 a 1088)Apresentação realizada no auditório do Hotel Meridiano, por solicitação do Grupamento Aéreo de Alagoas, sobre a construção do RBAC 90 durante o curso de SGSO. Participaram membros da Secretaria de Segurança Pública de Alagoas, Policia Militar de Minas Gerais, Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, Policia Militar do Espírito Santo, Casa Militar da Bahia, Policia Militar do Maranhão, Receita Federal, Departamento de Policia Federal, Grupamento Tático Aéreo de Sergipe, Grupamento Tático Aéreo do Amapá, Policia Militar de Alagoas, Policia Militar do Paraná, CGPA do Mato Grosso do Sul, Policia Militar de São Paulo, Força Nacional, Policia Militar da Bahia, Policia Militar de Minas Gerais e Policia Militar de Santa Catarina.
26. **24.05.2016 - Audiência Dirigida em Brasília-DF** (fls. 950 a 990, fls 1112 a 1124– Volume III).Audiência dirigida realizada na sede da ANAC, em Brasília onde foram abordados as Subpartes do RBAC 90.Participaram membros da Policia Militar do DF, Receita Federal, Corpo de Bombeiros Militar do DF, Policia Civil do DF, Ibama, SENASP, Serviço Aéreo do Estado de Goiás e Departamento de Policia Federal.
27. **31.05.2016 – Audiência Dirigida em Salvador – BA** (fls. 1024 a 1047, fls. 1094, fls. 1136 a 1178, fls. 1184 e 1185 – Volume III). Audiência dirigida realizada no auditório do Grupamento Aéreo da Bahia em Salvador, onde foram abordados as Subpartes do RBAC 90.Participaram membros da Policia Militar do Estado da Bahia GRAER-BA, Departamento de Policia Rodoviária Federal, Casa Militar da Bahia, Grupamento Tático Aéreo de Pernambuco, Grupamento Tático Aéreo de Sergipe.

28. **22.06.2016 – Audiência Dirigida em Brasília-DF com videoconferência simultânea nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo** (fls. 1253 a 1285); Audiência dirigida realizada na sede da ANAC, em Brasília onde foram discutidos a amplitude de escopo da aplicabilidade do RBAC 90. Participaram os membros do Corpo de Bombeiros Militar do Paraná, Polícia Militar do DF, Casa Militar do Paraná, Corpo de Bombeiros Militar do DF, Polícia Militar do DF, SENASP, Polícia Civil de Minas Gerais, Receita Federal, Detran-DF, Polícia Civil do DF, Ibama, Casa Militar do Espírito Santo, Centro Integrado de Operações Aéreas do Ceará, Grupamento Aéreo do Pará, Grupamento Tático Aéreo do Amapá, Grupamento Aeromóvel da Polícia Militar do Rio de Janeiro, Casa Militar do Rio de Janeiro, etc.
29. **30.06.2016– Audiência Dirigida em Fortaleza - CE** (fls. 1306 a 1326 – Volume III). Audiência dirigida realizada no auditório do Centro Integrado de Operações Aéreas do Ceará em Fortaleza, onde foram abordados as Subpartes do RBAC 90. Participaram membros do Centro Integrado de Operações Aéreas do Ceará e da Polícia Militar do Maranhão.
30. **11.07.2016 – Reunião com servidor da Superintendência de Aeronavegabilidade da ANAC/Brasília-DF** (fls. 1370). Reunião realizada na sede da ANAC, em Brasília, com servidor da Superintendência de Aeronavegabilidade para tratar sobre a Subparte de Aeronaves e Manutenção, no intuito de subsidiar a elaboração do RBAC 90.
31. **13.07.2016– Audiência Dirigida em Cuiabá-MT** (fls. 1372 a 1381 – Volume III). Audiência dirigida realizada no Centro Integrado de Operações Aéreas do Mato Grosso em Cuiabá-MT, onde foram abordados e discutidas as Subpartes do RBAC 90. Participaram membros da Centro Integrado de Operações Aéreas do Mato Grosso.
32. **23.07.2016 – Participação da Reunião do Comitê de Aviação da Internacional Aviation of Chief of Police.** Apresentação e discussão do RBAC 90 realizado no evento da ALEA Expo - *Airbone Law Enforcement Association em Savannah-GA* (fls.768 a 771, fls.1441. fls. 1450 a 1453, fls. 1463 a1468, fls. 1482 a 1487).
33. **27.07.2016 – Apresentação do processo de elaboração do RBAC 90 durante o Seminário de Segurança Operacional em Brasília-DF** (fls. 1305, fls. 1472 a 1476). Apresentação realizada no auditório do Departamento de Polícia Rodoviária Federal em Brasília, no Seminário de Segurança Operacional conduzido pelo Batalhão de Aviação Operacional da Polícia Militar do DF.
34. **24.08.2016 - Audiência Dirigida em Brasília-DF** (fls. 1478 e 1479, fls 1501 e 1502, fls. 1549 a 1564– Volume III). Audiência dirigida realizada na sede da ANAC, em Brasília onde foram discutidas as subpartes do RBAC 90. Participaram os membros da Polícia Civil do DF, Corpo de Bombeiros Militar do DF, SENASP-MJ, Departamento de Polícia Rodoviária Federal, Detran-DF e Polícia Militar do DF.
35. **25.08.2016 - Audiência Dirigida em Brasília-DF** (fls. 1478 e 1479, fls 1501 e 1502, fls. 1549 a 1564– Volume III). Audiência dirigida realizada na sede da ANAC, em Brasília onde foram discutidos as Subpartes do RBAC 90. Participaram membros da Receita Federal, Polícia Civil do DF, Corpo de Bombeiros Militar do DF, SENASP-MJ, Departamento de Polícia Rodoviária Federal, Detran-DF, Departamento de Polícia Federal e Polícia Militar do DF.
36. **30.08.2016 – Reunião com servidora da ANAC** (fls.1610). Reunião realizada por videoconferência com especialista em regulação de aviação civil Sra. Fernanda Alves e Silva, lotada na Equipe de Proficiência Linguística da SGP para tratar sobre o ordenamento lógico das subpartes da minuta, bem como respectiva revisão textual.

37. **21.09.2016 – Apresentação final e Audiência Dirigida em Brasília-DF** (fls. 1605 a 1609– Volume III).Apresentação final e audiência dirigida realizada na sede da ANAC, em Brasília onde foram discutidos as Subpartes do RBAC 90.Participaram membros da Polícia Militar do DF, Casa Militar do Espírito Santo, GRAER-Bahia, Secretaria de Segurança de Alagoas, Governo de Minas Gerais, Policia Militar de São Paulo, Policia Militar de Santa Catarina, Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, GTA-Sergipe, Policia Militar do Maranhão, Receita Federal, Corpo de Bombeiros Militar do DF, Detran-DF, SAMU-DF, IBAMA, Departamento de Policia Federal, Secretaria de Segurança de Mato Grosso do Sul, Policia Civil de Minas Gerais, BPMOA- Paraná, Policia Civil do Paraná, Casa Militar do Paraná, GTA- Amapá, Policia Civil do DF, Corpo de Bombeiros Militar de Goiás, Policia Militar de Minas Gerais, / Por videoconferência: Policia Militar de São Paulo, Policia Civil de São Paulo, SAOA-RJ, Policia Civil do Rio de Janeiro, Corpo de Bombeiros Militar do Rio de Janeiro, Receita Federal do Brasil, etc.

38. **17.08.2016 – Participação da Reunião do Comitê de Aviação da *International Aviation of Chief of Police-IACP***. Apresentação sobre o processo de elaboração e da estrutura da minuta do RBAC 90, com discussão do texto junto a reunião do Comitê de Aviação da IACP na Conferência Internacional dos Chefes de Polícia (*International Aviation of Chief of Police - IACP Conference*), realizada na cidade de San Diego Califórnia.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Guerrante Guimarães, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/01/2017, às 11:07, 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 **RAFAEL BOAVENTURA DE BARROS, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 10/01/2017, às 11:09, 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 **CLAUDIA CARVALHO TEIXEIRA, Analista Administrativo**, em 10/01/2017, às 14:30, 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://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0323386** e o código CRC **7B8C936E**.