



## VOTO

**PROCESSO: 00058.510483/2016-66**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE**

**RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR**

### 1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência desta Agência para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. Nesse sentido, as emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil – RBAC, apresentadas pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, trazem maior liberdade para a execução de determinados níveis de manutenção e aprovação da aeronave para retorno ao serviço por detentores de licença de piloto.

1.3. Cabe recordar que a flexibilização da competência para a manutenção de aeronaves vem ocorrendo de forma gradual e prudente. De um ambiente em que não havia previsão para a execução de manutenção por pilotos, sob o então Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 43, a Agência passou a permitir, com a edição do atual RBAC 43 em 2013, que tais pessoas executassem determinadas tarefas de manutenção em planadores, motoplanadores e aeronaves agrícolas e leves esportivas.

1.4. A partir de manifestações do setor regulado e de pesquisa realizada pela SAR, verificou-se que, para determinados tipos de operação, as restrições atuais ainda se mostram excessivamente onerosas. Em especial, considera-se não só razoável, como desejável, que tarefas de manutenção de baixa complexidade e de pequeno intervalo de recorrência – diário, por exemplo – possam ser executadas por pilotos.

1.5. Assim, a proposta traz duas formas alternativas de se permitir que um piloto execute manutenção e aprove a aeronave para retorno ao serviço.

1.6. A primeira forma é voltada aos pilotos proprietários que tenham interesse em atuar na manutenção de suas aeronaves, permitindo que o piloto proprietário execute manutenção em aeronave de qualquer categoria, desde que possua peso máximo de decolagem inferior a 2.730 kg, não seja equipada com motor a reação e não seja utilizada em atividades remuneradas.

1.7. A segunda forma tem como público alvo os pilotos profissionais, que poderão executar manutenção caso seja estabelecido um vínculo contratual triparte entre o operador da aeronave, o piloto e uma oficina detentora de Certificado de Organização de Manutenção.

1.8. Tal proposta, inovadora no regulamento brasileiro, tem como referência o modelo adotado pela autoridade de aviação europeia (*European Aviation Safety Agency – EASA*) e insere o piloto profissional no sistema de procedimentos da organização de manutenção certificada segundo o RBAC

145. Assim, a aprovação para retorno ao serviço emitida pelo piloto é entendida como aprovação pela organização de manutenção, que se responsabiliza por capacitá-lo para as atividades que ele irá desempenhar, bem como por fornecer ferramentas, publicações técnicas e suporte técnico.

1.9. Em qualquer caso, as atividades de manutenção executadas por pilotos não poderão extrapolar o rol exaustivo definido como “Manutenção Preventiva”, apresentado na seção A43.1(c) do Apêndice A do RBAC 43, e não serão admitidas em aeronaves operadas segundo o RBAC 121.

1.10. Além das emendas aos RBAC 43 e 145, o processo traz ainda alterações pontuais:

a) no RBAC 137, para retirar a possibilidade de que pilotos contratados executem manutenção de forma autônoma em aeronaves agrícolas, sendo que no novo modelo tal prerrogativa será condicionada ao vínculo com uma oficina certificada;

b) no RBAC 135, para remoção de seção oriunda do regulamento norte-americano que especifica as condições em que um piloto de helicóptero pode executar determinadas tarefas de manutenção. No Brasil, tal seção é inócua tanto no modelo atual, visto que hoje é vedada qualquer manutenção por pilotos em tais operações, quanto no modelo proposto, que lhes dará maiores prerrogativas, porém condicionadas ao vínculo com uma oficina certificada;

c) no RBAC 61, para explicitar as prerrogativas dos detentores de licenças de pilotos.

1.11. A emenda ao RBAC 61 se deve ao cuidado da SAR em explicitar as prerrogativas das licenças, com a justificativa de que assim evitaria questionamentos na apuração de infrações, bem como atenderia ao Anexo 1 à Convenção de Chicago, que prevê que o detentor de uma licença não deve exercer prerrogativas não previstas.

1.12. Todavia, os textos dos RBAC 43 e 145 são suficientemente claros ao estabelecer as prerrogativas dos pilotos na execução de manutenção, bem como seus limites, de forma que o texto atual do RBAC 61 não traz prejuízo à conformidade com a Convenção de Chicago ou à apuração de infrações. Dessa forma, considerando que o regulamento deve ser o mais sucinto possível, com uma redação que se atenha ao necessário para alcançar os objetivos pretendidos, não é conveniente prosseguir com a alteração do RBAC 61.

1.13. Por fim, melhor detalhamento da designação por oficinas, como as diretrizes para a identificação de tarefas que podem ser designadas para os pilotos, a capacitação a lhes ser oferecida e a condição de indisponibilidade de mecânico, será apresentado em Instrução Suplementar.

1.14. Quanto ao período de audiência pública, embora a SAR tenha indicado 30 dias, a relevância e repercussão do presente processo justificam um prazo maior.

## 2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de audiência pública para as propostas de emendas aos RBACs 43, 135, 137 e 145, nos termos apresentados pela Superintendência de Aeronavegabilidade, **pelo prazo de 45 dias**.

2.2. Voto, ainda, **CONTRARIAMENTE** à instauração de audiência pública para a proposta de emenda ao RBAC 61, conforme justificativas apresentadas.

2.3. **DETERMINO**, por fim, que a SAR anexe aos autos minuta da Instrução Suplementar previamente à submissão do processo à deliberação final da Diretoria Colegiada.

2.4. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 07/05/2018, às 17:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1634681** e o código CRC **E1577F4D**.

SEI nº 1634681