



## VOTO

**PROCESSO: 00066.000496/2019-75**

**INTERESSADO: VK AVIATION ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL, PRESTADORA DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS, AEROAGRÍCOLAS E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA LTDA**

**RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN**

### 1. INTRODUÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil.<sup>[1]</sup> Da mesma forma, cabe à Diretoria analisar e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.<sup>[2]</sup>

1.2. Ressalta-se, especialmente, a competência da ANAC para regular e fiscalizar os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a segurança da aviação civil e as demais atividades de aviação civil;<sup>[3]</sup> e proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como certificados de habilitação técnica, observados os padrões e normas por ela estabelecidos.<sup>[4]</sup>

1.3. Em novembro de 2017, a empresa VK Aviation Escola de Aviação Civil ("VK Aviation") peticionou à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR isenção de requisito relacionado a manutenção de aeronaves.<sup>[5]</sup>

1.4. Após sucessivas interações, tendo a área técnica se posicionado pelo indeferimento do pleito,<sup>[6]</sup> observa-se a regularidade legal e regimental do procedimento de encaminhamento dos autos da SAR a esta Diretoria Colegiada para deliberação, em última instância, da matéria em apreço.

### 2. DAS RAZÕES DO VOTO

2.1. Conforme explicitado no Relatório,<sup>[7]</sup> o pedido da recorrente se refere à isenção parcial do requisito 43.7(b)-I(1) do RBAC 43,<sup>[8]</sup> que permite ao detentor de uma licença de mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) aprovar o retorno ao serviço de aeronaves submetidas a manutenção, porém limitado a inspeções de até 100 horas previstas no plano de manutenção do fabricante.<sup>[9]</sup>

2.2. Na prática, a isenção eximiria a recorrente de se certificar pelo RBAC 145<sup>[10]</sup> como Organização de Manutenção e, com isso, a permitiria executar manutenção sem a observância de requisitos complementares ao RBAC 43 relacionados a equipamentos, ferramental, materiais, dados técnicos, pessoal técnico,<sup>[11]</sup> bem como à implantação de um sistema de controle da qualidade na forma aceitável pela ANAC,<sup>[12]</sup> entre outros.

2.3. Observa-se, adicionalmente, que a fundamentação da requerente se baseia unicamente em suposto direito ao exercício irrestrito de atividades de manutenção, independentemente de sua complexidade, em contrariedade à regulamentação da ANAC. Com efeito, o pedido se destina a viabilizar a execução de quaisquer tarefas de manutenção, ilimitadamente, pelo mecânico autônomo empregado pela Escola de Aviação, sem que se tenha demonstrado nos autos de que modo seria assegurado nível equivalente ao que se atingiria se a requerente cumprisse com os requisitos previstos no RBAC 145, que regula as atividades das empresas de manutenção aeronáutica.<sup>[13]</sup>

2.4. No contexto, é relevante observar que o direito ao livre exercício da profissão não autoriza a requerente a descumprir os padrões técnicos de segurança que são imprescindíveis para garantia da

segurança de voo e do interesse público. É sob esse prisma que se insere a exigência regulamentar de que as atividades de manutenção aeronáutica, a partir de determinada complexidade, sejam executadas por organizações especialmente certificadas para tanto.

2.5. No mesmo sentido, em sua manifestação<sup>[14]</sup> a SAR informou que “a ANAC segue a abordagem da regulação baseada em risco, conforme a qual, onde há maior risco, a ANAC estabelece maior proteção à segurança. Dessa forma, apenas em condições de menor risco (aeronaves leves esportivas e planadores, por exemplo) a aprovação para retorno ao serviço pode ser realizada por um MMA autônomo. Para as condições citadas na petição da VK Aviation, em que o risco à segurança da aviação civil é maior, a ANAC requer que o serviço seja realizado por uma organização de manutenção aeronáutica, certificada sob o RBAC 145, onde o nível de proteção é também maior.”

2.6. Destaco, portanto, que é garantido à requerente o direito de executar manutenção aeronáutica, desde que em consonância com a regulamentação em vigor aprovada pela ANAC, em especial o RBAC 43 e o RBAC 145. Estes regulamentos limitam, como regra geral, a atuação dos mecânicos de manutenção aeronáutica autônomos, à execução das tarefas relativas às inspeções de até 100 horas.

2.7. Ante o exposto, em consonância com os apontamentos da SAR, entendo adequada a manutenção da decisão recorrida e o indeferimento do pedido de isenção.

### 3. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, com fundamento nos incisos X e XVII do art. 8º, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, VOTO pelo CONHECIMENTO do recurso e, no mérito, NEGO-LHE PROVIMENTO.

É como voto.

---

[1] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8º, *caput*

[2] Art. 8º, inciso XLIII, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, combinado com o disposto no art. 9º, *caput*, do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016.

[3] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, 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;

[4] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, XVII: proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

[5] Carta S/N (1291999)

[6] Despacho Decisório 1 (3243547)

[7] Relatório de Diretoria DIR/JN (3092206)

[8] RBAC 43 - Manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração.

[9] Sem prejuízo a condições e limitações adicionais previstas no RBAC 43.

[10] RBAC 145 - Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico.

[11] Ofício 38 (3055406)

[12] Seção 145.211(a) do RBAC 145: Cada organização de manutenção certificada deve estabelecer e manter um sistema de controle da qualidade a ser submetido à aceitação da ANAC, que assegure a aeronavegabilidade dos artigos nos quais a organização, ou qualquer dos seus subcontratados, executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração.

[13] O RBAC 11 - "Regras Gerais para Petição de Emissão, Alteração, Revogação e Isenção de Cumprimento de Regra" preconiza e sua seção 11.31(c):

"(c) A solicitação deve conter as seguintes informações:

(...)

(4) as razões que comprovem que a isenção, conforme aplicável:

(i) não afetaria a segurança das operações ou atenderia ao interesse público em um nível de segurança aceitável; e "

[14] Despacho Decisório 1 (3243547)



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 20/08/2019, às 11:53, 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/autenticidade>, informando o código verificador **3291336** e o código CRC **628EF0C9**.