VOTO

PROCESSO: 00066.503784/2017-15

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

INTRODUÇÃO

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. Assim, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada para deliberar sobre a presente proposta normativa, de forma que passo à análise dos temas nela tratados.

DA CERTIFICAÇÃO DE ORGANIZAÇÃO DE PROJETO

1.2. Após estudos e debates com a sociedade, a Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, no uso de sua competência regimental, submeteu a esta Diretoria Colegiada proposta para normatizar a criação de uma certificação para organizações de projetos de produtos aeronáuticos – COPJ.

1.3. O objetivo da SAR é conferir maior autonomia às empresas que optarem por obter tal certificação, visto que passarão a ter a responsabilidade de atestar o cumprimento de parte dos requisitos de aeronavegabilidade de produtos. A instituição desta figura possibilitará uma nova relação entre a autoridade de aviação civil e a indústria aeronáutica.

1.4. Atualmente, a ANAC credencia profissionais da indústria para expedir laudos, pareceres e relatórios para demonstrar o cumprimento com tais requisitos. No entanto, esses documentos precisam ser submetidos à Agência, a quem cabe verificá-los e atestá-los.

1.5. O modelo proposto se baseia na certificação de um sistema de garantia de projeto, por meio do qual a organização tenha procedimentos para assegurar que seus projetos cumpram com os requisitos aplicáveis, em que a função de verificação seja independente da função de demonstração de cumprimento.

1.6. Uma vez certificada pela Agência, a organização poderá atestar o cumprimento dos requisitos cuja verificação a ANAC a ela atribuir. Este modelo tomou como referência o adotado pela autoridade de aviação civil europeia (*European Aviation Safety Agency* – EASA) e confere maior celeridade à certificação de produtos.

1.7. A Procuradoria Federal junto à ANAC, em sua análise jurídica, concluiu que a Agência é competente para normatizar a nova certificação (SEI 2115119) e que não há óbices jurídicos ao prosseguimento da proposta, tendo feito recomendações. A SAR acatou parte das recomendações e apresentou justificativas e esclarecimentos em relação as demais, em especial a respeito:

a) da definição de quais requisitos de aeronavegabilidade podem ter sua verificação atribuída à indústria; e

b) dos impactos da aprovação de pequenas modificações.

1.8. O primeiro ponto está relacionado aos critérios de determinação do nível de envolvimento da ANAC na verificação de cada requisito, pois esses definem se a Agência acompanhará diretamente os ensaios e as análises técnicas ou se atribuirá essa atividade à organização de projeto. Assim, a recomendação da Procuradoria é no sentido de que fique claro no processo que a ANAC manterá o acompanhamento direto dos requisitos mais relevantes.

1.9. A SAR esclareceu (SEI 2144140, item 5.3.1.1) que possui procedimentos estabelecidos no nível da Gerência Geral de Certificação de Produtos para orientar a definição do nível de envolvimento, tendo anexado ao processo a Instrução de Trabalho com tais procedimentos (SEI 2198242) e defendido que esses sejam mantidos no nível da Gerência.

1.10. Previamente, a Superintendência já havia indicado (SEI 0442912, item 7.7) que a implementação da COPJ não trará redução no nível de envolvimento da ANAC em relação ao atualmente estabelecido na atribuição da análise de requisitos aos profissionais credenciados da indústria.

1.11. A segunda questão se refere à seção da proposta que prevê que pequenas modificações ao projeto de tipo poderão ser aprovadas por um detentor de COPJ, enquanto que o art. 302, inciso V, alínea c, da Lei nº 7.565/1986 caracteriza como infração alterar projetos de tipo sem homologação da autoridade.

1.12. No parecer (SEI 2115119, itens 38 a 53), a Procuradoria apontou a necessidade de esclarecer no processo que a aprovação de pequenas modificações ao projeto de tipo não geraria alteração ao certificado de tipo. Sugeriu ainda que no regulamento seja explicitado que a conformidade com procedimentos previamente estabelecidos é condicionante à dispensa de homologação pela autoridade aeronáutica das pequenas modificações e que tais aprovações são sujeitas a fiscalização.

1.13. A SAR (SEI 2144140, item 5.3.1.2) esclareceu que pequenas modificações não geram alteração no certificado de tipo e defendeu que o texto da minuta satisfaz à demanda da Procuradoria, visto que a seção 21.93 define que pequena modificação "é aquela que não tem apreciável efeito no peso, no balanceamento, na resistência estrutural, na confiabilidade, em características operacionais e em outras características que afetem a aeronavegabilidade do produto".

1.14. A SAR julgou não ser necessário explicitar os condicionantes no regulamento, conforme sugerido pela Procuradoria, optando por manter o texto mais próximo do regulamento vigente nos Estados Unidos.

1.15. Por fim, a Superintendência esclareceu que o modelo proposto não esvazia a infração prevista pela lei, uma vez que a considera caracterizada se a execução da pequena modificação não atender a uma das três vias de aprovação, quais sejam: (i) diretamente pela ANAC; (ii) indiretamente por meio de um método aceitável; ou (iii) indiretamente por meio de um sistema de garantia de projeto certificado.

1.16. Assim, acolho os esclarecimentos da SAR em resposta aos questionamentos da Procuradoria, visto que ficou claro que a Agência manterá sua responsabilidade pela segurança dos produtos desenvolvidos. Além de certificar o sistema de garantia de projetos, a ANAC definirá em cada projeto os requisitos cuja verificação poderá ser atribuída à indústria e terá a prerrogativa de realizar quaisquer averiguações necessárias.

1.17. Avalio ainda que o modelo permitirá maior eficiência às empresas que optarem pela nova certificação. Ao mesmo tempo, a ANAC manterá a supervisão sobre os requisitos de aeronavegabilidade por meio da certificação de processos, do planejamento da certificação dos produtos e do acompanhamento direto dos requisitos mais críticos.

DA APROVAÇÃO DE PRODUÇÃO E DE EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS E ARTIGOS AERONÁUTICOS

1.18. O processo traz adicionalmente um conjunto de alterações referentes à aprovação de produção e de exportação de produtos, com o objetivo de aproximar o regulamento ao vigente nos Estados Unidos.

1.19. A principal inovação é a possibilidade de que a indústria aeronáutica ateste a conformidade de motores, hélices e artigos recém-fabricados por meio dos Documentos de Liberação Autorizada – DLA. Um atestado com esse fim é usualmente requerido pelos países importadores e no Brasil somente é emitido pela ANAC ou por profissionais credenciados.

1.20. A esse respeito, a Procuradoria (SEI 2115119) recomendou que a SAR esclarecesse o objetivo do documento, delimitando seu alcance e o distinguindo em relação à aprovação de aeronavegabilidade para exportação.

1.21. Em resposta (SEI 2144140), a SAR afirmou que a aprovação de aeronavegabilidade para exportação abrange aeronaves e é emitida apenas pela ANAC ou por um profissional credenciado, enquanto que o DLA se refere apenas a motores, hélices e artigos e será emitido por um detentor de COP ou COPJ, não constituindo aprovação em nome da Agência. Esclareceu ainda que iniciou processo para revisão da Instrução Suplementar que trata do assunto, com previsão de conclusão até a vigência da nova emenda ao RBAC 21, ou seja, 90 dias após sua publicação.

1.22. Há ainda outras alterações ao regulamento, como o aperfeiçoamento das aprovações de aeronavegabilidade de produtos e dos requisitos para as organizações de produção, bem como a prerrogativa a essas organizações para produzir os componentes de interface que os detentores do projeto desses componentes permitirem.

CONCLUSÃO

1.23. Por fim, a Procuradoria recomendou a uniformização de termos, como renúncia, suspensão, revogação e cassação de certificados, ao sistema de regulamentos da ANAC (SEI 2115129). Tal recomendação ensejou a alteração da minuta pela SAR, bem como o esclarecimento sobre os termos mantidos (SEI 2144140, item 5.3.3.3).

1.24. Dessa forma, a emenda proposta pela SAR traz um conjunto de alterações ao RBAC 21, com o condão de conferir maior autonomia à indústria aeronáutica e reduzir as atividades burocráticas nas suas interações com a ANAC. As alterações têm referência nas práticas internacionais, sendo que o processo passou por discussões com a sociedade, debates internos e criteriosa avaliação jurídica e técnica.

2. **VOTO**

2.1. Ante o exposto e nos termos da Lei nº 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação da proposta de resolução** para a edição de emenda ao RBAC 21, nos termos apresentados pela Superintendência de Aeronavegabilidade (SEI 2210157).

2.2. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor

Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior**, **Diretor**, em 13/11/2018, às 15:51, 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 **2245793** e o código CRC **550D3418**.

SEI nº 2245793