



RELATÓRIO

PROCESSO: 00066.503784/2017-15

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA AERONAVEGABILIDADE

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de audiência pública para emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 21, com os objetivos principais de:

- a) instituir a Certificação de Organização de Projeto de produto aeronáutico – COPJ; e
- b) permitir que fabricantes emitam documentos relacionados à exportação de produtos e artigos aeronáuticos, que atualmente são restritos à ANAC.

1.2. Os estudos referentes ao primeiro tema foram iniciados em dezembro de 2015 (SEI 0445201) e incluídos na Agenda Regulatória do Biênio 2017-2018 (Tema nº 25), com o objetivo de buscar soluções para a atual limitação das responsabilidades que podem ser atribuídas à indústria no processo de certificação de um produto aeronáutico, conforme apresentado pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, na Nota Técnica nº 11/2017 (SEI 0442912) e no Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo (SEI 0441022).

1.3. De forma ampla, o atual processo de certificação pode ser dividido em duas etapas: o planejamento e o acompanhamento das análises técnicas e dos ensaios.

1.4. As principais atividades da ANAC no planejamento são:

- a) a determinação da base de certificação, ou seja, quais requisitos serão aplicáveis ao projeto;
- b) a análise dos planos de certificação, por meio dos quais o requerente propõe os meios de demonstração do cumprimento dos requisitos; e
- c) a determinação do seu nível de envolvimento a cada requisito, em função de sua relevância para a segurança.

1.5. O nível de envolvimento define se a ANAC acompanhará diretamente os ensaios e análises técnicas que permitem verificar o cumprimento de um requisito ou se atribuirá essa atividade à organização que está desenvolvendo o produto. Assim, a ANAC pode dedicar seus esforços no acompanhamento direto dos requisitos mais relevantes.

1.6. Ainda segundo a SAR, essa sistemática é similar à adotada na certificação de produto aeronáutico nos Estados Unidos (pela *Federal Aviation Administration* – FAA) e na União Europeia (*European Aviation Safety Agency* – EASA), sendo que as diferenças estão principalmente no mecanismo de atribuição das atividades à indústria.

1.7. Nos Estados Unidos, a FAA credencia profissionais do solicitante para atuar como representantes da autoridade, que têm como responsabilidade verificar e atestar o cumprimento dos

requisitos cujo nível de envolvimento foi definido como baixo.

1.8. Modelo semelhante é adotado Brasil, porém com a restrição imposta pelo art. 8º, § 1º, da Lei nº 11.182/2005. Conforme tal dispositivo, as prerrogativas das pessoas, físicas ou jurídicas, credenciadas pela Agência se limitam à “expedição de laudos, pareceres ou relatórios” que precisam ser submetidos à ANAC, a quem cabe verificá-los e atestar o cumprimento dos requisitos.

1.9. Como consequência dessa limitação, a ANAC se torna corresponsável pelos documentos submetidos e, portanto, o principal benefício do credenciamento, que seria a atribuição da responsabilidade de verificação do cumprimento dos requisitos menos relevantes ao credenciado, não é obtido.

1.10. Assim, a SAR propõe a revisão do regulamento para permitir modelo similar ao adotado pela EASA, no qual são estabelecidos requisitos de processos em torno de um Sistema de Garantia de Projetos que uma organização precisa atender caso tenha interesse em obter um Certificado de Organização de Projeto – COPJ. Tal sistema inclui, por exemplo, a criação de uma função de verificação de cumprimento de requisitos, independente da função de sua demonstração.

1.11. Após conferir o certificado, a ANAC poderá aceitar, sem a necessidade de comprovações adicionais, as declarações de cumprimento de requisitos de projeto que a organização certificada apresentar.

1.12. Segundo a SAR, esse modelo está previsto pela Lei 11.182/2005 (art. 8º, inciso XXXIII), que atribui à ANAC a competência para certificar “produtos e processos aeronáuticos de uso civil”, e permitirá a atribuição, com clareza, de responsabilidades de verificação para a organização certificada.

1.13. Foi identificada preocupação quanto ao risco de distanciamento da Agência em relação à indústria e a consequente perda do conhecimento técnico. Todavia, foi apontado que esse distanciamento estaria relacionado mais ao nível de envolvimento da Agência, definido no planejamento do processo de certificação, do que ao modelo de atribuição em si. A proposta implicaria em distanciamento somente para os requisitos com baixo nível de envolvimento, o que poderia ser atenuado pela realização de auditorias.

1.14. Após a realização de consulta interna (SEI 0736447), a proposta foi submetida à Procuradoria Federal junto à ANAC (SEI 0998476), que apresentou ressalvas com relação à previsão de aprovação de pequenas modificações a projetos pelo detentor de COPJ. Apontou que, por haver reserva legal de emissão de Certificado de Tipo à Autoridade, a concessão de autorização prévia para terceiros aprovarem modificações somente é admissível caso estas sejam de complexidade reduzida, classificação que deve decorrer de análise de riscos e do estabelecimento, pela Agência, dos parâmetros de avaliação (SEI 1206664).

1.15. Por meio de sua Nota Técnica nº 124/2017 (SEI 1276038), a SAR esclareceu que a avaliação de risco e complexidade de uma modificação é inerente à sua classificação como grande ou pequena, sendo que atualmente o regulamento já permite que pequenas modificações sejam aprovadas sem apresentação prévia de quaisquer dados comprobatórios à ANAC. Esclareceu, ainda, que tais modificações não resultam em alteração do certificado de tipo e que a aprovação de grandes modificações permanecerá sendo de competência da Agência.

1.16. Em 22/12/2017 foi anexado aos autos o processo nº 00058.500323/2016-17, cujo principal objetivo é harmonizar o RBAC 21 com os regulamentos europeu e norte-americano equivalentes, permitindo que a indústria ateste a aeronavegabilidade de motores, hélices e artigos para exportação, conforme descrito na Nota Técnica SAR nº 77/2017 (SEI 0779472).

1.17. Apesar de não ser um documento obrigatório pelos anexos à Convenção de Chicago, a emissão de um atestado de aeronavegabilidade de exportação é usualmente requerida pelos países importadores de produtos e artigos aeronáuticos. Atualmente, tal documento somente é emitido pela ANAC, no caso de motores ou hélices, ou por profissionais credenciados, no caso de artigos.

1.18. Em resumo, a SAR propõe que os detentores de Certificados de Organização de Produção – COP tenham prerrogativa de emitir tais atestados para a exportação de motores, hélices e artigos, que serão denominados Documentos de Liberação Autorizada – DLA. Similarmente, propõe que os detentores de COPJ tenham prerrogativa de emitir tais documentos para a exportação de protótipos. Os documentos para exportação de aeronave, denominados de Certificados de Aeronavegabilidade para Exportação – CAE, não são tratados pela proposta, permanecendo restritos à ANAC.

1.19. Adicionalmente a esses objetivos principais, o processo traz, ainda, alterações menores no RBAC 21, em alinhamento à regulamentação vigente nos Estados Unidos, como:

- a) a alteração do título do regulamento;
- b) a previsão de inclusão de ressalvas nos atestados de aeronavegabilidade de produtos;
- c) a introdução do conceito de Componente de Interface, que se trata de um componente que une um motor a uma aeronave, uma hélice a um motor ou uma hélice a uma aeronave, e a previsão de sua produção pelo detentor de um COP de ambos os produtos relacionados a tal componente;
- d) a introdução da figura do Gestor Responsável em uma organização detentora de COP;
- e) a melhor definição das responsabilidades de um detentor de COP sobre seus fornecedores.

1.20. Em 03/01/2018 o processo foi submetido a esta Diretoria (SEI 1399749), com a proposta de estabelecimento de audiência pública pelo prazo de 30 dias.

1.21. É o relatório.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 07/03/2018, às 10:27, 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 **1455549** e o código CRC **A92588F4**.