



VOTO

PROCESSO: 00066.010073/2018-82

INTERESSADO: FLYER INDÚSTRIA AERONÁUTICA EIRELI

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Lei de Criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, dispõe que cabe à Agência expedir certificados de aeronavegabilidade, bem como expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos (art. 8º, incisos XXXI e XXXIII).

1.2. Prevê o Regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que compete à Agência adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

1.3. Com efeito, conforme o §1º do art. 56, da Lei nº 9.784/1999, combinado com o inciso XLIII, do art. 8º, da mencionada Lei nº 11.182/2005, e com o disposto no art. 9º, *caput*, do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016, cabe à Diretoria, em regime de colegiado, analisar e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.4. Ainda, no escopo do Regimento Interno da ANAC tem-se o seguinte:

Art. 34. À Superintendência de Aeronavegabilidade compete:

I - submeter à Diretoria, no que tange a aeronavegabilidade, ruído e emissões de produtos aeronáuticos, proposta de ato normativo e parecer relativos às seguintes matérias:

a) **certificação de projeto**, incluindo validação de produto aeronáutico importado;

(...)

III - **desenvolver e propor requisitos mínimos de segurança relativos ao projeto, à fabricação e à manutenção aplicáveis a produto aeronáutico;**

1.5. Tem-se nesse contexto que a Resolução nº 345, de 4 de novembro de 2014, alterada pela Resolução nº 421, de 02 de maio de 2017, e pela Resolução nº 506, de 18 de fevereiro de 2019, aprova o programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte com o objetivo de desenvolver a capacidade da indústria aeronáutica nacional e projetos de aeronaves de pequeno porte que tenham mais condições de terem sucesso quando submetidos a uma certificação de tipo.

1.6. Conclui-se, portanto, pela regularidade legal e regimental do procedimento de encaminhamento dos autos a esta Diretoria Colegiada para deliberação, em último grau recursal, de matéria afeta a projetos de certificação de produto aeronáutico.

2. DA ANÁLISE

2.1. Trata de análise do pedido de reconsideração da decisão da Diretoria Colegiada da ANAC, consistente na edição da Resolução nº 506, de 18 de fevereiro de 2019, que altera o Anexo à Resolução nº 345, de 4 de novembro de 2014, referente ao Programa iBR2020, protocolizado pela empresa Flyer Industria Aeronáutica EIRELI, em 6 de março de 2019 (Doc. 2769369), o qual elenca em seu conteúdo razões de cunho técnico, bem como dificuldades de aporte financeiro para a continuidade no processo de certificação de seu projeto dentro do programa.

2.2. Percebe-se, de pronto, a tempestividade do recurso pela simples contagem do prazo legal de 10 (dez) dias, conforme depreende-se do art. 59 da Lei 9.784/1999, *in verbis*:

“Art. 59. Salvo disposição legal específica, é de dez dias o prazo para interposição de recurso administrativo, contado a partir da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida.” (grifos nossos).

2.3. Cumpre preliminarmente apontar que a proposta do programa iBR2020 seria desenvolver a capacidade de uma indústria aeronáutica nacional em produzir projetos de aeronaves de pequeno porte com melhores condições, mais facilitadas quando submetidas a uma certificação de tipo. O desenvolvimento desta capacidade consiste na aquisição de conhecimentos estratégicos que promoveriam o surgimento de projetos mais viáveis do ponto de vista de certificação.

2.4. Venho destacar que o desenvolvimento de conhecimentos estratégicos perante à submissão de um produto aeronáutico é promovido essencialmente pelas tarefas do programa, as quais exigem que o participante se envolva com a dinâmica de certificação de projetos aeronáuticos. Cumpre salientar, ainda nesse contexto, que o usufruto da contrapartida da participação no programa é a aceitação, por parte da ANAC, que a empresa possa fabricar aeronaves não-certificadas e as comercializar como experimentais, visando razoável capacidade financeira para que a empresa possa concluir, no tempo proposto pelo programa, seu projeto aeronáutico.

2.5. O requerimento interposto pela Flyer Industria Aeronáutica EIRELI elencou razões que já tinham sido analisadas por esta Agência nas petições relativas às duas prorrogações de prazos, quais sejam:

- a) impacto econômico devido a crise financeira que assolou o país;
- b) cumprimento das tarefas administrativas propostas, com exceção do item 7.4.5 do programa, relativo ao início do processo de certificação; e
- c) que as aeronaves montadas pela empresa são construídas dentro de elevado padrão de qualidade.

2.6. Não obstante, a requerente trouxe no bojo de seu requerimentos diversos anexos contendo: i) contratos de contratação de pessoal técnico capacitado para o projeto; ii) panoramas de acidentes de aeronaves experimentais; e iii) espaço de área industrial para o desenvolvimento do projeto, dentre outros. Diante das informações apresentadas, foi os autos foram encaminhado à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR para análise e parecer técnico quanto às informações apresentadas pela Flyer.

2.7. Assim sendo, a Gerência de Programas de Certificação da Gerencia Geral de Certificação de Produto Aeronáutico - GGCP/SAR analisou os documentos apresentados e ponderou preliminarmente o seguinte:

- a) de um lado, uma aeronave não certificada significa que seu nível de segurança não foi avaliado, fato que não representa que tal aeronave é insegura.
- b) Por outro lado, a certificação de um produto e, por conseguinte, o estabelecimento de um nível de segurança mínimo por parte da ANAC, requer comprovações mais específicas do que aquelas apresentadas pela requerente na proposição em tela, notadamente quanto às capacidades estruturais de sistemas, desempenho e qualidade de voo, etc.

2.8. Detalhou ainda que apesar da Flyer dispor de equipe técnica dedicada em cujo projeto pretende certificar, detalhando as atribuições de cada cargo, não se pode estabelecer o nível de segurança de uma aeronave por meio da análise da estrutura de uma organização, mas por meio da verificação do cumprimento dos requisitos mínimos de segurança de um projeto específico que precisa ser apresentado à ANAC.

2.9. Esclarece ainda a SAR que o processo utilizado para verificação do cumprimento com os requisitos de segurança para os projetos de tipo do iBR2020 **é o mesmo praticado para todas as empresas que requeiram a certificação do projeto de tipo à ANAC**, de forma a garantir o tratamento isonômico a todos os requerentes.

2.10. O processo de certificação **inicia-se com o pagamento da TFAC, prossegue com as reuniões de familiarização do projeto, análise dos planos de certificação, definição do nível de envolvimento da ANAC, demonstração do cumprimento com os requisitos mínimos de segurança, e verificação da demonstração com os requisitos mínimos de segurança.**

2.11. Nestas últimas fases, iniciam-se os voos de demonstração/verificação de cumprimento com os requisitos, após a verificação de que o projeto e a aeronave protótipo são seguros para início dos voos com tripulação ANAC.

2.12. Após a conclusão de que a aeronave cumpre com os requisitos e não apresenta nenhuma característica insegura é emitido o certificado de tipo.

2.13. Esse processo demanda **até 3 (três) anos** para aeronaves certificadas conforme o **RBAC 23** e até **5 (cinco) anos** para aeronaves certificadas conforme o **RBAC 25**.

2.14. Por fim, o parecer da GGCP/SAR conclui que o novo cronograma apresentado pela Flyer não contém elementos técnicos suficientes que poderiam assegurar que a empresa possui capacidade técnica e financeira para o seu cumprimento, dado o histórico de recorrentes pedidos de alteração de prazo efetuados pela empresa. Essa conclusão foi ratificada pelo Superintendente de Aeronavegabilidade em seu Despacho SAR (Doc. 2986672), tendo exaurido o posicionamento no que tange a insuficiência de argumentos técnicos para contrapor a motivação para a Decisão Nº 506, de 18 de fevereiro de 2019.

2.15. Pelo exposto, entendo que a peticionária, apesar de ter tido inequívocas condições, dentro do prazo do Programa iBR2020, de demonstrar capacidade técnica e planos de certificação do seu projeto nos prazos que já vem sendo dilatados por esta Agência, por meio desta Diretoria Colegiada, todos inclusive com pareceres técnicos favoráveis pela Superintendência de Aeronavegabilidade, não trouxe garantias ou meios de mitigar o risco envolvidos na venda de aeronaves não certificadas. Não havendo, portanto, razões e elementos novos nos autos que sejam suficientes para contrapor a motivação para a Decisão nº 506, de 18 de fevereiro de 2019, conforme detalhamento do Despacho 2923981.

3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Sendo assim, **CONHEÇO do recurso interposto pela Flyer Industria Aeronáutica EIRELI em 6 de março de 2019 (Doc. 2769369), e VOTO POR NEGAR PROVIMENTO ao pedido de reconsideração nos termos apresentados, mantendo-se o teor da Decisão nº 506, de 18 de fevereiro de 2019.**

É como voto.

RICARDO BEZERRA

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 18/06/2019, às 17:39, 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 **3123672** e o código CRC **76E591AA**.