



VOTO

PROCESSO: 00058.014820/2019-31

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE - SAR

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu artigo 8º, inciso X, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar, entre outros temas, os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos.

1.2. Segundo o mesmo diploma legal, compete à Diretoria exercer o poder normativo da Agência (art. 11, inciso V), corroborado pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que aprova o regulamento da ANAC, que à Diretoria compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como exercer o poder normativo da ANAC (art. 24, inciso VIII).

1.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar a alteração normativa proposta.

2. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. O processo ora apreciado contém proposta de instauração de consulta pública para emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil - RBAC 43, 121, e 135, após realização de estudo acerca dos requisitos de aeronavegabilidade, no contexto do tema 13 da Agenda Regulatória biênio 2019/2020.

2.2. O principal objetivo do estudo foi o de simplificar o modelo de certificação e supervisão da capacidade de manutenção, e readequar os requisitos técnicos aplicáveis a empresas aéreas operando sob os RBAC 121 e 135, como desdobramento do projeto prioritário de remodelagem de serviços aéreos. Propôs-se ainda reavaliar o escopo de manutenção que se permite aos operadores regidos pelos RBAC 121 e 135 realizar, o que, atualmente, está limitado à manutenção de linha.

2.3. As análises conduzidas pela área técnica apontaram que os atuais requisitos referentes à manutenção de linha não estão dispostos de forma clara nos regulamentos. Ademais, operadores 121 e 135 cumprem requisitos de treinamento, instalações e ferramental, de maneira que poderiam realizar uma gama maior de tarefas de manutenção. Diante da limitação da realização de serviços até o nível de manutenção de linha, alguns operadores certificam suas estruturas também como Organizações de Manutenção.

2.4. Conforme se depreende dos autos, após consulta a diversas regulamentações estrangeiras, concluiu a superintendência proponente por adoção de modelo parcialmente harmonizado com a FAA, conforme exposição a seguir:

2.4.1. Operadores Norte-Americanos certificados como empresas de transporte aéreo podem realizar as manutenções na sua frota ou contratar uma empresa ou organização de manutenção para executá-las sob sua responsabilidade direta. É, ademais, permitido a essas empresas prestarem serviços de

manutenção para outras que detenham o mesmo tipo de certificado. Não se observa, naquele país, limitações para que operadores 121 e 135 executem tarefas de manutenção mais complexas que a manutenção de linha.

2.4.2. Conforme apontado anteriormente no Relatório, a proposta apresentada pela SAR traz como diferença à regulação aplicada pela FAA a permissão para que operadores de aeronaves com configuração máxima até 9 passageiros possam realizar serviços de manutenção nas aeronaves de sua frota própria. Apenas caso deseje prestar de serviços de manutenção a outros operadores é que a empresa deverá se adequar às regras aplicáveis àquelas com aeronaves de 10 ou mais assentos, o que, na regulação da FAA, é exigido para todos os operadores que pretendam realizar serviços de manutenção.

2.5. Com relação às diferenças entre os requisitos técnicos propostos aplicáveis à manutenção de aeronaves de até nove assentos, daqueles aplicáveis às aeronaves de com capacidade a partir de dez assentos, cabe esclarecer que a abordagem da regulação é baseada em risco. Assim, operadores de aeronaves maiores cumprem com requisitos de manutenção que são mais restritivos, o que requer a existência de um programa de manutenção que inclui componentes voltados não somente ao cumprimento de tarefas específicas de manutenção, mas também à análise de resultados. É possível, desse modo, medir o desempenho e a eficiência da manutenção, por meio de Sistema de Análise e Supervisão Continuada, Itens de Inspeção Obrigatória e programa de confiabilidade.

2.6. Operadores de aeronaves menores, por sua vez, cumprem com requisitos de manutenção menos restritivos, que exigem apenas que seja seguido o programa de manutenção do fabricante. Por essa razão, fica inicialmente vedada a prestação de serviço de manutenção para terceiros. Essa restrição pode ser superada caso o operador opte por cumprir as mesmas regras aplicáveis a aeronaves com 10 ou mais assentos para passageiros.

2.7. Importante ressaltar que a forma de controlar os requisitos para a manutenção das aeronaves operando sob cada regra é e continuará a ser realizada de forma individualizada, com prévia demonstração por parte do operador da capacidade para a execução de determinada tarefa. As características de cada aeronave devem estar refletidas nas Especificações Operativas - EO de cada empresa. Desta forma, o tamanho da aeronave e a certificação da empresa definem o tipo de requisito de manutenção e o regulamento aplicável a cada aeronave.

2.8. Por fim, a área técnica informa da necessidade de desenvolvimento de Instruções Suplementares para orientar a certificação da capacidade de manutenção dos operadores, acima do nível de complexidade de manutenção de linha. Nesse sentido, considero imprescindível que essas instruções constem nos autos do processo no momento da deliberação final do presente processo.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública às emendas dos RBAC nº 43, 121 e 135, pelo prazo de 45 dias**, conforme proposta apresentada pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 26/05/2020, às 19:41, 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://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4364658** e o código CRC **392D8F00**.

SEI nº 4364658