



VOTO

PROCESSO: 00058.017449/2021-84

INTERESSADO: AIR TRACTOR INC.

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução n.º 381/2016, prevê, entre as competências comuns às Superintendências, avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos. O mesmo Regimento (art. 41-A, inciso I) estabelece como competência da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à instrução e treinamento de tripulantes.

1.3. A Instrução Normativa n.º 154, de 20 de março de 2020, estabelece que as petições de isenção a requisitos de RBAC, recebidas em conformidade com o previsto no RBAC n.º 11, após avaliação de mérito pela área finalística competente pelo assunto, que conclua pela recomendação de deferimento, serão encaminhadas para apreciação da Diretoria (art. 47).

1.4. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar a presente matéria.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório, o fabricante de aeronaves *Air Tractor* solicitou isenção de cumprimento do requisito 61.213(a)(1)(i) do RBAC n.º 61, de modo que a habilitação da aeronave AT8T possa ser concedida à pilotos comerciais de avião (PCA) e detentores da habilitação de piloto agrícola (PAGA), mesmo que não tenham realizado o exame de conhecimentos teóricos de piloto de linha aérea – PLA.

2.2. A aeronave *Air Tractor 802/802A* é certificada e aprovada na categoria restrita para missões com objetivos específicos e, por essa razão, as suas operações devem observar o disposto na seção 91.313 do RBAC n.º 91, ou seja, somente é permitido operar essa aeronave para os propósitos para os quais ela foi certificada, sendo vedado o transporte de passageiros ou cargas com fins lucrativos.

2.3. No entanto, como o seu peso máximo de decolagem é de aproximadamente 7.200 Kg - exceção para aeronave tipicamente aeroagrícola - o RBAC n.º 61 exige a averbação da habilitação de tipo nas licenças dos aeronautas que pretendam operá-la, e para tal, é necessário que tenham sido aprovados em exame de conhecimentos teóricos da ANAC para PLA.

2.4. Os exames teóricos são regulamentados pela Portaria n.º 6.064/SPL, de 1º/10/2021, a qual traz em seu Anexo I os objetivos de aprendizado avaliados pelas provas de cada disciplina. No caso do

exame teórico de PLA, a prova é composta por questões de "teoria de voo" (TV), com foco em operações de alta velocidade e de questões de "performance, peso e balanceamento" (PPB) voltadas para o transporte de passageiros e de cargas. Em ambos os casos, as situações não são aderentes à realidade operacional de aeronaves AT802, uma vez que as operações aeroagrícolas caracterizam-se por serem executadas à baixa altura e baixa velocidade.

2.5. Os pareceres favoráveis à aprovação emitidos pelas áreas técnicas da SPL destacam as particularidades do ambiente operacional de uma operação aeroagrícola^[1], bem como que os procedimentos relacionados à verificação de "performance e peso e balanceamento" são abordados muito especificamente nos treinamentos dos cursos teórico e prático de pilotos agrícolas, os quais são aferidos periodicamente nos exames de proficiências realizados pela ANAC. Ressaltou ainda, a regulamentação específica para o programa de treinamento de pilotos para a aeronave AT802, tratadas no capítulo 5.4 e no Apêndice B da Instrução Suplementar 61-005 Revisão B, para o qual o fabricante já obteve a aprovação final pela ANAC e que contempla as disciplinas previstas para o exame teórico de PLA de forma adequada à categoria da aeronave e, além disso, prevê que pilotos devem passar anualmente por esses treinamentos.

2.6. Com relação ao *benchmarking* internacional, a análise da SPL destacou que o FAA e a EASA não exigem a habilitação de tipo para os modelos AT802/AT802A da *Air Tractor*, requerendo uma habilitação de classe e treinamento específico.

2.7. Pelo exposto, cumpre repisar o racional já decidido por este Colegiado^[2] por ocasião da 17ª REDIR/2021, qual seja, quando um requerente não cumpre com algum requisito de forma literal e requer a sua dispensa por alcançar o objetivo final da exigência regulatória por outra via que resguarde a segurança e a eficiência das operações, verificadas por análise de mérito técnico realizada pela área competente, estamos diante de uma situação de Nível Equivalente de Segurança Operacional – NESO, cuja atribuição é da própria Superintendência. Por outro lado, geralmente são tratadas como isenções, situações em que não há o cumprimento integral do requisito, muitas das vezes justificadas por inviabilidade técnica e/ou econômica, temporária ou permanente, ou ainda relacionada a fatores históricos. Contudo a proposta final atende ao interesse público em um nível de segurança aceitável, mesmo que alguém do nível do normativo vigente.

2.8. Dessa forma, considerando os argumentos de mérito apresentados pela SPL, quais sejam: (i) que as competências voltadas para operações aeroagrícolas que possam ser avaliadas no exame teórico de PLA integram a formação e as rotinas de exames de proficiência da habilitação para pilotos agrícolas; e (ii) que os conteúdos das disciplinas do exame teórico de PLA aplicáveis à operações aeroagrícolas são tratados de forma mais aderente à realidade operacional, nos treinamentos do fabricante, que são específicos para esse modelo de aeronave e com recorrência anual obrigatória - avalio que resta claro que estamos diante de um Nível Equivalente de Segurança^[3]. Pelo princípio da eficiência processual, em caráter excepcional, proponho que este Colegiado aprove o pedido como um NESO e que o processo seja restituído à SPL para as providências administrativas cabíveis.

2.9. Ademais, solicito que a SPL reavalie a pertinência do requisito do RBAC n.º 61, especialmente para casos análogos ao tratado nos autos.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** pelo **DEFERIMENTO EXCEPCIONAL** do pedido da *Air Tractor INC.* como um **NÍVEL EQUIVALENTE DE SEGURANÇA** e solicitar à SPL que proceda com a publicação de portaria conforme trâmites usuais da Instrução Normativa n.º 154/2020.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] O ambiente operacional característico de uma operação aeroagrícola pode ser descrito como:

1. Voo no limite inferior da energia de voo suportada pelas aeronaves usadas (baixa altura e baixa velocidade);
2. Voos em locais desabitados ou com baixa densidade populacional;
3. Pista de pouso e decolagem preparadas em meio à área de plantação, ocasionando em dificuldade de acesso às mesmas;
4. Peculiaridades na manutenção do voo dado o significativo “passeio de CG” da aeronave durante a operação;
5. Manobras aéreas, com a finalidade de otimização da aplicação de insumos, que levam as aeronaves ao limite de seus envelopes de voo

[2] Voto do Relator (6229996)

[3] Não há inviabilidade ou impossibilidade de cumprimento do requisito no presente momento, bem como não há a imprescindibilidade do exame em tela para a situação específica em análise. Ademais, conforme o RBAC 11.31(e) ao término do prazo da possível isenção temporária proposta, os regulados deveriam comprovar a adequação de suas operações com relação ao regulamento antes do encerramento da vigência da isenção, em tempo hábil para a análise pela ANAC, o que, na prática, seria apenas uma postergação do prazo para que os pilotos fossem aprovados no exame teórico de PLA da ANAC.



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 18/01/2022, às 18:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6675079** e o código CRC **01C116E3**.

SEI nº 6675079