



## VOTO

**PROCESSO: 00058.002935/2020-17**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE - SAR**

**RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT**

### 1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei de Criação da ANAC nº 11.182, de 27/9/2005, estabelece a competência da Agência para tratar dos temas relacionados à requisitos relacionados a produto aeronáutico no país (art. 8º, X, XXX e XLVI) e da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência (art. 11, V).

1.2. Com efeito, conforme disposto no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016, cabe à Diretoria, em regime de colegiado, exercer o poder normativo da Agência. Senão vejamos:

Art. 9º À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como:

(...)

VIII - exercer o poder normativo da Agência;

(...)

1.3. Ainda o Regimento Interno atribui às superintendências, de modo geral, a competência para submeter à Diretoria propostas normativas decorrentes de suas respectivas competências (art. 31, V), e à Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR competência específica, nos termos do art. 35 para propor normas relativas à certificação e aprovação de projeto.

1.4. Conclui-se, portanto, que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela SAR revestido de amparo legal.

### 2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme descrito na Nota Técnica nº 46/2021/GTNI/SAR (SEI 6528799), as propostas finais não apresentam diferenças técnicas das propostas anteriores. Desta forma, não considero necessário rediscutir o seu conteúdo técnico já apresentado de meu Voto (SEI 6230015) com correções conforme sua nota.

2.2. Passo então a discutir as questões formais, em especial as levantadas pela Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC.

2.3. Em princípio, a proposta da SAR foge da regra geral prescrita na Resolução ANAC nº 30/2008 e na Instrução Normativa ANAC nº 15/2008 para os atos da espécie. Entretanto, esta Diretoria Colegiada já determinou a revisão de tais normativos conforme Voto SEI 5543223 do Diretor Tiago Pereira:

"Por fim, recomendo que a Superintendência de Planejamento Institucional avalie a possibilidade de atualização da Resolução ANAC nº 30/2008 e da Instrução Normativa ANAC nº 15/2008, de modo a atualizar os critérios para a elaboração e alteração de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil, permitindo, em casos específicos e devidamente fundamentados, conforme já exarado pela Procuradoria Federal junto à ANAC, a publicação de regulamentos apenas no idioma inglês".

2.4. Em resposta a este comando, a Superintendência de Planejamento Institucional (SPI) inaugurou o processo SEI 00058.020664/2021-62. Entendo que esse processo deve ser priorizado e reforço à SPI tal pedido.

2.5. Ao mesmo tempo, não vejo ser do interesse público aguardar a conclusão de tal processo de atualização de regulamentos internos ou proceder com a tradução do regulamento. A SAR já apresentou

suas justificativas para as condicionantes previamente exaradas pela Procuradoria em seu Despacho SEI 6798723. Além disso, outros pontos precisam ser destacados.

2.6. Os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) 27 e 29 trazem requisitos de aeronavegabilidade para projetos de helicópteros. O público alvo desses regulamentos são, principalmente, fabricantes ou empresas capazes de executar certificação suplementar de tipo, um universo pequeno no Brasil e altamente especializado - que interage em língua estrangeira com o regulador, na matéria em apreço. Esse público é diferente daquele de uma norma operacional como o RBAC 133, dedicado a Operações de Aeronaves de Asas Rotativas com Cargas Externas.

2.7. Além disso, devido aos altos custos e mercado restrito, não existe, nem há previsão de haver, um helicóptero puramente nacional sem qualquer componente advindo do exterior. Há de ser lembrado, ainda, que há necessidade de itens como motores e eletrônicos que também, em geral, não são nacionais e toda sua documentação incluindo características de projeto e instruções de instalação são fornecidas em inglês. Tudo isso, na prática, implica em dois fatos: primeiro, o público-alvo do requisito tem o domínio da língua inglesa como condição de desenvolver sua atividade; segundo, há interesse de todos por regulamentos de projetos harmonizados internacionalmente.

2.8. O Brasil adota desde pelo menos desde 1990 regulamentos dos Estados Unidos da América (ver Portarias nº 286 e 287/DGAC, de 6/8/1990). Essa harmonização também é seguida por vários países. Os Regulamentos Aeronáuticos Latino-americanos (LAR) 27 e 29 do Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), do qual o Brasil faz parte, também apenas faz referência ao regulamento norte-americano. De forma similar, ao proposto, tais regulamentos também não traduzem os requisitos do FAA.

2.9. Fora questionamentos similares ao da Procuradoria de origem mais teórica, ou eventuais questões pontuais, a Agência não se depara hoje com uma demanda da indústria ou do público para destacar recursos e empreender esforços em traduzir todos os requisitos. A ausência de qualquer comentário acerca da questão, na consulta pública deste processo, reforça este entendimento. Note que foi feito um esforço especial de comunicação ao Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Helicópteros (BHEST) que concentra interessados no tema, ainda sem qualquer objeção (SEI 6917855).

2.10. Outro ponto que se deve destacar é que é prática comum de empresas - mesmo brasileiras - produzirem sua documentação técnica para a ANAC em inglês. Tomando, por exemplo, uma lista recente de Certificados Suplementares de Tipo emitidos pela agência (Portaria SAR 6.612 de 6/12/2021 publicada no Diário Oficial da União em 8/12/2021) observamos três requerentes nacionais com processos relacionados ao RBAC 27. Dois destes requerentes produzem sua documentação técnica em inglês (exemplos: 00066.015080/2020-95 e 00066.012349/2021-62) enquanto o último, apesar de produzir sua documentação em português, cita não apenas os regulamentos, mas também referências em língua inglesa (00066.009121/2021-95).

2.11. Vejo, portanto, que o princípio da eficiência deve se impor. A Agência deve empreender seus recursos em ações que mais efetivamente promovam sua missão de garantir a segurança e a excelência da aviação civil.

2.12. Invocando o mesmo princípio da eficiência, considero necessária, ainda, uma discussão acerca da atualização dos requisitos.

2.13. Os antigos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) 27 e 29 previam atualização automática com as emendas do regulamento norte-americano. Enquanto os LAR até hoje seguem essa prática. Os RBAC romperam tal integração por discussões atinentes a competência (ver processos 60800.000153/2009-87).

2.14. Por pelo menos 30 anos, o Brasil vem seguindo o regulamento norte-americano em questão sem qualquer diferença. A única consequência prática da imposição em editar cada emenda foi a defasagem de 10 anos entre o regulamento brasileiro e o norte-americano - que a Agência está removendo no presente processo.

2.15. Inspirado pelo Decreto nº 10.229/2020, proponho a inserção de uma previsão nas últimas emendas aos RBAC 27 e 29, aqui em discussão, (SEI 6968624 e 6968695) de que as emendas subsequentes dos regulamentos norte-americanos sejam válidas e aplicáveis ao Brasil em seis meses desde a sua data de efetividade nos Estados Unidos, salvo se de outra forma determinada pela ANAC.

2.16. Tal solução - restrita aos regulamentos em apreço - permite que a Agência e o público interessado disponham de tempo suficiente para avaliar as atualizações do requisito norte-americano antes de sua validade no Brasil, ao mesmo tempo em que reduz o custo administrativo e o ônus para o regulado - decorrente da desatualização do requisito - de processar tais emendas como se fossem nossas. Caso a Agência verifique a necessidade, poderá utilizar o Apêndice A-I dos regulamentos propostos neste processo para registrar eventuais diferenças que considere necessárias. Note que isso já foi proposto para o RBAC 25 no processo 00058.042481/2019-83.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação das emendas 47 a 49 ao Regulamentos Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 27 - Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria normal (SEI 6522363, 6522456 e 6522463) e das emendas 54 a 56 do RBAC 29 - Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria transporte (SEI 6522515, 6522521 e 6522526), conforme proposta apresentada pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR.

3.2. Além disso, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação da emenda 50 ao Regulamentos Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 27 - Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria normal e da emenda 57 do RBAC 29 - Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria transporte, conforme proposta apresentada pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, observadas as modificações propostas neste Voto e consignadas nos documentos SEI 6968624 e 6968695.

É como voto.

**RICARDO BISINOTTO CATANANT**

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 25/03/2022, às 09:17, 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 **6970949** e o código CRC **0DA67107**.

SEI nº 6970949