



VOTO

PROCESSO: 00066.005469/2021-11

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

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 a produtos e processos aeronáuticos, bem como sobre a formação e o treinamento de pessoal especializado (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 Padrões Operacionais (SPO) competência específica, nos termos do inciso I do art. 34, para propor projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos, de operações aéreas, de transporte de artigos perigosos, de organizações de manutenção e de fatores humanos relacionados às operações aéreas.

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

2. DA ANÁLISE

2.1. Introdução

2.1.1. Conforme discutido no relatório SEI 7048255, trata-se de proposta de emenda aos parágrafos 121.439(b)(1), (c)(2) e (e) e correção do título da seção 121.439 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 121. Os parágrafos em questão discutem os procedimentos para que tripulações recuperarem experiência recente.

2.1.2. Também conforme já discutido no mesmo relatório, a Decisão nº 420/2021 (SEI 6256765) aprovou a isenção temporária aos parágrafos 121.439(b)(1) e (e) originalmente solicitada pela GOL Linhas Aéreas S/A, com possibilidade de expansão para outros operadores 121. Nesse sentido, no momento se discute a modificação do requisito que, conforme também indicado pela área técnica (SEI 6133207 e 6116022), também deve incluir alteração do 121.439(c)(2) e do título da seção.

2.2. Do mérito da proposta original

2.2.1. De pronto, resgato os pontos principais da análise inicial sobre o caso apresentada em meu Voto SEI 6230022 proferido neste processo, que submeteu a proposta da emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº. 121 à consulta pública.

2.2.2. O parágrafo 121.439 do RBAC 121 prevê que, para manter a proficiência, pilotos devem realizar 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha a cada 90 dias. Caso um piloto não

atenda a este requisito ele deve, segundo o 121.439(b)(1), executar pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no avião ou simulador do tipo de avião em que trabalha sob supervisão de um INSPAC ou de um examinador credenciado. Tais pousos e decolagens ainda devem cobrir cenários e condições especificadas na mesma seção. Nesse sentido, a proposta da área técnica é permitir que instrutores de voo possam exercer tal supervisão.

2.2.3. A área técnica expressou parecer favorável a tal permissão (SEI 6116022 e 6133207), mesmo ela se tratando de uma proposta que desarmoniza o requisito com o requisito estabelecido pela *Federal Aviation Administration* (FAA), autoridade de aviação civil norte-americana, com redução teórica do nível de exigência. Dentre os argumentos que justificam esse posicionamento, estão os fatos de que: o RBAC 121 já contém desarmonia similar no item 121.434; há diferenças de credenciamento entre ANAC e FAA de examinadores; e não existe exigência semelhante ou análogo na Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) ou na Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA).

2.2.4. Por fim, destaco um ponto da Nota Técnica nº. 92/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 6116022) que resume a conclusão da área técnica:

Assim, ainda que se possa apontar que a figura do examinador credenciado represente um maior controle da ANAC, pela exigência de realização de um curso próprio e pela necessidade de um processo específico de credenciamento, entendo que a solicitação para que a recuperação de experiência recente possa ser conduzida por instrutores de voo é razoável e pode ser atendida, sem prejuízo da segurança das operações.

Note que, apesar deste trecho estar originalmente no âmbito da isenção, a mesma Nota Técnica termina com a indicação de que é possível a mudança do requisito.

2.3. Da consulta pública e análise final

2.3.1. Conforme Nota Técnica nº 124/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 6467968), o único comentário recebido na consulta pública se refere ao requisito de comissários(as) que está fora do escopo do presente processo. Mesmo assim, a SPO fez constar no Relatório de Análise de Contribuições (SEI 6467984) a resposta a tal comentário com a recomendação de inclusão de um despacho no processo SEI 60800.019650/2010-15 que discute o assunto.

2.3.2. Também a Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC não verificou óbices à proposta de alteração do regulamento, conforme SEI 6822028 e 6822035, cujo teor já fora objeto de menção em meu relatório.

2.3.3. Apesar desses passos não indicarem a necessidade de qualquer revisão a proposta previamente apresentada, considero importante discutir dois pontos adicionais levantado durante a análise final do processo.

2.3.4. O caso em questão é um exemplo de onde a Agência, quando provocada pelos operadores e, após análise técnica minuciosa, considera que é aceitável a alteração de requisito do RBAC. Entretanto, a estrutura normativa da Agência ainda vem sendo aplicada de forma rígida no sentido de que algo é permitido para todos os operadores ou para nenhum. No espírito da Regulação Responsiva, convido a área técnica a pensar em mecanismos de alto nível que permitam dar maior ou menor liberdade para operadores com base em seu histórico de cumprimento de requisitos e atendimento de aspectos de segurança operacional.

2.3.5. Além disso, uma vez aprovada a mudança do regulamento, a isenção concedida por meio da Decisão nº 420/2021 passa a ser desnecessária e pode ser revogada. Nesse sentido, indica-se à Assessoria Técnica (ASTEC) que proceda ao ajuste da Resolução proposta, com inclusão de artigo específico para revogação da referida Decisão.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, no uso das competências estabelecidas no inciso V, do art. 11 da Lei nº 11.182, de 27/09/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** à emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº. 121, conforme proposta da Superintendência de Padrões Operacionais (SEI 6132067), **observado o comentário contido no parágrafo 2.3.5.**

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 20/04/2022, às 17:43, 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 **7074141** e o código CRC **65A04755**.

SEI nº 7074141