



VOTO

PROCESSO: 00058.007871/2021-21

INTERESSADO: FLYER INDÚSTRIA AERONÁUTICA EIRELI

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. DA FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, nos incisos X, XXXI e XLIII de seu artigo 8º, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar, dentre outras coisas, os produtos e processos aeronáuticos; para expedir certificados de Aeronavegabilidade; e para decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016, no inciso I de seu artigo 35, estabelece competência à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) para submeter à Diretoria Colegiada, no que tange a aeronavegabilidade, ruído e emissões de produtos aeronáuticos, proposta de ato normativo e parecer relativos a certificação e aprovação de projeto e certificação de aeronavegabilidade dentro de sua área de competência, dentre outros. O inciso II do mesmo artigo estabelece competência a SAR de desenvolver e propor requisitos mínimos de segurança relativos ao projeto e à fabricação de produto aeronáutico.

1.3. Por sua vez, o inciso VIII do artigo 9º do mesmo Regimento estabelece a competência de sua Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.

1.4. Nesse sentido, resta evidente que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da ANAC, estando os encaminhamentos dos autos revestidos de amparo legal.

2. DA ANÁLISE

2.1. Introdução

2.1.1. Como anteriormente exposto no Relatório SEI 7843012, trata-se de processo decorrente de demanda da empresa Flyer Indústria Aeronáutica Eireli (Flyer), que teve origem na solicitação de prorrogação do prazo de pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil e uso da contrapartida do Programa de Fomento à Certificação de Projetos de Aeronaves de Pequeno Porte - iBR 2020 aprovado pela Resolução nº 345/2014 e alterado pelas Resoluções nº 421/2017 e 506/2019 (processo SEI 00066.001100/2020-41).

2.1.2. Em primeiro lugar, é necessário clarificar algumas informações quanto à evolução temporal mencionada no processo em tela, pois o elevado número de mudanças do programa iBR2020 e pedidos de extensão formulados pelos participantes do programa durante seu período acabaram gerando informações imprecisas.

2.1.3. Apesar do Despacho SEI 6982762 indicar, corretamente, que a empresa Flyer estava adimplente com o programa iBR2020 até 31/12/2019, a empresa não poderia usufruir da contrapartida do programa, isto é, ter direito a um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) na categoria de construção amadora, após 31/12/2018 devido ao disposto no parágrafo 2º do artigo 1º da Resolução nº 506 de 18/2/2019 (SEI 2721563) que trata do programa iBR2020 e estabelece que:

§ 2º O usufruto da contrapartida que trata a Seção 5 do Programa iBR2020, ficará condicionado ao cumprimento integral da tarefa prevista no item 7.4.5 da Seção 7 do Programa.

2.1.4. Sendo assim, aprecia-se o contexto de 8 (oito) aeronaves que a requerente afirma que foram negociadas em 2018 e construídas em 2019. Conforme explicitado em meu voto SEI 5069933, a construção dessas aeronaves sem base regulamentar para permitir sua operação foi uma opção da Flyer.

2.1.5. Por outro lado, conforme voto vista do Diretor Tiago Pereira (SEI 5436042), esta Diretoria recomendou à SAR a avaliação de uma solução amigável principalmente pela situação poder afetar terceiros de boa-fé.

2.2. Do Mérito

2.2.1. Conforme esclarecido em detalhes na Nota Técnica nº 2 da SAR (SEI 6702241), a Agência vem, ao longo de vários anos, em um movimento de trazer a aviação experimental na categoria de construção amadora para o seu real objetivo, qual seja, aeronaves construídas por amadores para sua própria educação ou recreação.

2.2.2. Assim, é um fato que a empresa assumiu os riscos da construção das aeronaves aqui tratadas mesmo após a escolha regulatória pela não extensão do programa iBR2020. Tendo sido constatado que as aeronaves estão construídas conforme atestado em inspeção pelos especialistas da SAR (SEI 6756115) e que, com os regulamentos hoje vigentes, não haveria outra possibilidade de sua regularização que não essa apresentada pela área técnica, que não envolva a desmontagem desses equipamentos, a ANAC se debruçou sobre o tema na busca de um resultado efetivo.

2.2.3. Com relação ao impacto em segurança operacional, conforme destacado pela área técnica, a operação das 8 (oito) aeronaves objeto das tratativas, por si só, não representa uma deterioração relevante, uma vez que houve uma menor quantidade de aeronaves produzidas dentro do programa iBR2020 nos últimos anos do programa, provavelmente por motivos econômicos (SEI 7183185). Além disso, o mesmo documento destaca que a SAR exercerá a prerrogativa prevista no item 5.7.9, da IS 21.191-001A, e exigirá a apresentação dos respectivos Relatórios de Ensaio em Voo.

2.2.4. Quanto à preocupação com a assimetria de informações, todos os compradores apresentaram declaração de ciência acerca da natureza específica da fabricação das aeronaves e das limitações e potenciais riscos de sua operação (SEI 7183185).

2.2.5. Ainda, como forma de compensação pela potencial lesão difusa causada com a regularização das aeronaves fabricadas em desacordo com as normas vigentes, a empresa se comprometeu a custear o treinamento de 10 mecânicos em cursos de grupo motopropulsor (GME) e Célula (CEL) certificados pela ANAC. Além disso, a empresa se absterá de divulgar ofertas de aeronaves em desacordo com o RBAC 21.191.

2.2.6. Conforme, ainda, indicado pela Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC (SEI 7819566):

(...) tem-se por acertada a decisão da SAR de, acatando a sugestão do Diretor-relator no Despacho DIR-RC 7615717, solucionar a certificação das aeronaves por meio de decisão da Diretoria Colegiada, por melhor se coadunar com a natureza da irregularidade que se objetiva superar no caso concreto. Como visto, o afastamento do requisito para as aeronaves em questão corresponde, na prática, a uma extensão do prazo de vigência da isenção de requisito prevista no regulamento do Programa IBr 2020, questão resolvida por meio de decisão regulatória, conforme se deduz dos arts. 1º, 40 e 50 da IN n. 154, de 20 de março de 2020, e art. 31, XVII, do Regimento Interno da ANAC (Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016).

2.2.7. Nessa trilha, estendendo a menção dos art. 40 e 50 da IN n. 154, de 20 de março de 2020, pela Procuradoria (SEI 7819566), me utilizo do art. 45 para considerar desnecessária a realização de consulta pública, a exemplo de outros pedidos de isenção, por se tratar de caso de interesse da Flyer em particular e dos compradores.

2.2.8. Sendo assim, considero que a proposta de decisão apresentada pela área técnica é a melhor solução regulatória.

2.3. Da Aplicação a Outros Casos

2.3.1. É importante reforçar que a decisão ora proposta se restringe ao caso concreto: a empresa tem histórico no programa iBR2020; os contratos apresentados foram assinados no máximo em 2018; e há evidências de que os kits foram importados no máximo em 2019.

2.3.2. Assim, entendo este caso como excepcional, conforme destacado no voto do Diretor Tiago Pereira (SEI 5436042), e reforço o posicionamento atual da Agência de manter os limites da certificação de Aeronaves de Construção Amadora dentro do previsto no RBAC 21.191(g)-I: Operação de aeronave cuja porção maior foi construída por pessoas que realizaram a construção unicamente para sua própria educação ou recreação.

2.3.3. Em paralelo, devo reforçar que a Agência vem atuando na forma de simplificar os procedimentos para viabilizar a operação de novas aeronaves de pequeno porte. Destacam-se a expansão da Categoria Leve Esportiva, Tema 1 da Agenda Regulatória corrente, que resultou na Resolução nº 686 de 13/7/2022 (SEI 7427136) e o iBR+, programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte aprovado pela Resolução nº 648 de 30/11/2021 (SEI 6525141).

2.4. Da proposta de ato apresentada pela área técnica

2.4.1. Por fim, não vejo necessidade de que a proposta de decisão contenha uma introdução tão extensa como apresentada pela área técnica (SEI 7701174) uma vez que o número do processo já permite aos interessados a consulta a todos os seus documentos com exceção daqueles restritos por motivos previstos em legislação. Sendo assim, elaborei a Proposta de Ato SEI 7862955 com simplificações no texto.

3. **DO VOTO**

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental para as 8 (oito) aeronaves listadas no presente processo usando o enquadramento do RBAC 21.191(g)-I nos termos da proposta de ato normativo SEI 7862955.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 07/11/2022, às 12:18, 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 **7862956** e o código CRC **4AEF74BE**.