



## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

### **PROPOSTA DE REVOGAÇÃO DO ART. 2º DA RESOLUÇÃO Nº 95, DE 11 DE MAIO DE 2009, COM A FINALIDADE DE ELIMINAR A VINCULAÇÃO DO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE DA AERONAVE COM O CERTIFICADO DE OPERADOR AEROGRÍCOLA.**

## **JUSTIFICATIVA**

### **1. APRESENTAÇÃO**

1.1 A Resolução nº 95, publicada em 11 de maio de 2009, determina que, a partir de 1º de junho de 2010, a emissão ou renovação da portaria de autorização para operar de uma empresa de serviços aéreos especializados – operações aeroagrícolas – está condicionada à apresentação de Certificado de Operador Aeroagrícola – COA válido, emitido segundo as regras do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 137.

1.2 Além disso, tal Resolução, em seu Art.2º, vincula a emissão, revalidação ou manutenção da validade de Certificado de Aeronavegabilidade – CA de aeronave classificada na categoria de Serviços Aéreos Especializados – SAE de um operador aeroagrícola à validade do COA.

1.3 Foi constatado que tal vinculação do CA ao COA não contribui para a segurança dessas operações e ainda acarreta custos administrativos à ANAC.

1.4 A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC a propor a revogação do Art. 2º da Resolução nº 95, de 11 de maio de 2009, com a finalidade de eliminar a vinculação do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave com o Certificado de Operador Aeroagrícola.

### **1.2 Fatos**

1.2.1. A vinculação do *status* do operador com o da aeronave foi a forma encontrada pela autoridade de aviação civil brasileira para evitar que operadores com irregularidades alçassem voo. Na aviação agrícola, essa prática também foi adotada com a publicação da Resolução nº 95, onde a validade do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ficou vinculada ao Certificado de Operador Aeroagrícola de um determinado operador, conforme abaixo:

“Art. 2º A emissão, revalidação ou manutenção da validade de Certificado de Aeronavegabilidade- CA de aeronave classificada na categoria de Serviços Aéreos Especializados (SAE) de um operador aeroagrícola está condicionada à validade do COA.”

1.2.2. Entretanto, com os novos avanços nas ferramentas de controle da ANAC, identificou-se a oportunidade de avançar em termos de eficiência administrativa. Um desses avanços seria a desvinculação do Certificado de Operador Aeroagrícola com o Certificado de Aeronavegabilidade.

1.2.3. Essa desvinculação permitirá que o ato administrativo de impor um impedimento de voo possa ocorrer de forma mais rápida, quando a decisão por esse ato tiver um motivo diferente da aeronavegabilidade. Atualmente, quando a motivação não se refere à aeronavegabilidade (por exemplo, a empresa opera com piloto não devidamente habilitado), o impedimento de voo é solicitado à área de aeronavegabilidade, que então impõe restrições ao Certificado de Aeronavegabilidade. Com a desvinculação, o impedimento seria imposto diretamente pela área interessada, o que traria ganhos em termos de redução de custo e eficiência de resposta mais rápida frente a situações que trazem risco iminente à sociedade.

1.2.4. Em termos técnicos, a principal função do COA é garantir que o operador tenha mínima estrutura e organização, incluindo uso de pessoal devidamente habilitado e treinado, e a avaliação das condições mínimas de operação (condições climáticas e de visibilidade). Isso pode ser denotado no RBHA 137, especialmente em sua Subparte B, que dispõe sobre o Certificado de Operador Aeroagrícola.

1.2.5. Já a função do Certificado de Aeronavegabilidade é garantir que a aeronave em si tenha um nível de segurança aceitável, espelhando “o quanto essa aeronave está apta para realizar um voo”.

1.2.6. Do exposto, é possível afirmar que o fato de o operador não atender a alguma premissa do COA não significaria que a aeronave estaria insegura para qualquer tipo de operação. Ficaria impossibilitada apenas a operação aeroagrícola, mas não necessariamente outro tipo de operação da aeronave. Inclusive, destaque-se que no caso de venda da aeronave para outro proprietário, o Certificado de Aeronavegabilidade é transferido juntamente com a mesma, evidenciando, mais uma vez, o fato de que o CA não se refere ao operador, mas sim à aeronave.

1.2.7. Não é possível afirmar que toda irregularidade do COA enseje uma suspensão de CA. A suspensão do CA da aeronave pode se tornar medida coercitiva cabível se as irregularidades do COA do operador acarretarem em degradação do nível de segurança da aeronave.

1.2.8. Tendo em mente as considerações técnicas da regra acima discutida, é importante ressaltar que o fato de vincular o CA ao COA acarreta um procedimento administrativo que possui custos, mas como já observado, sem benefícios aparentes que os justifiquem.

1.2.9. Deste modo, o que se propõe é a revogação do art. 2º da Resolução nº 95, de 11 de maio de 2009.

### **1.3 Proposta**

1.3.1 Revogação do art. 2º da Resolução nº 95, de 11 de maio de 2009.

### **1.4 Considerações Finais**

1.4.1 Com base na exposição técnica, entende-se que a proposta de revogação do art. 2º da Resolução nº 95, de 11 de maio de 2009, não contraria o interesse público e não compromete a

segurança de voo. Portanto é tecnicamente justificável a aprovação da referida alteração, de forma a preservar a harmonização dos regulamentos, e possibilitar uma atuação eficiente da ANAC.

## **1.5 Fundamentação**

1.5.1 Os fundamentos legais, regulamentares e normativos que norteiam a proposta são os que se seguem:

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 5º e art. 8º, X, XIII e XXXI;

## **2. PROPOSTA DE REGULAMENTO**

Propõe-se a revogação do Art. 2º da Resolução nº 95, de 11 de maio de 2009

## **3. AUDIÊNCIA PÚBLICA**

### **3.1. Convite**

3.1.1. A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

3.1.2. Os interessados devem enviar os comentários identificando o assunto para os endereços informados no item 4.2, por via postal ou via eletrônica (e-mail), usando o formulário F-200-22, disponível no endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp>.

3.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. E caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada à relevância dos comentários recebidos.

### **3.2. Período para recebimento de comentários**

Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de 10 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no DOU.

### **3.3. Contato**

Para informações adicionais a respeito desta audiência pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC  
Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR  
Gerência Técnica de Processo Normativo – GTPN  
Avenida Cassiano Ricardo, 521 - Bloco B - 2º Andar - Jardim Aquarius  
12246-870 - São José dos Campos - SP  
Fax: (12) 3797-2330  
e-mail: [normas.aeronaves@anac.gov.br](mailto:normas.aeronaves@anac.gov.br)