



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE

Proposta de alteração dos RBAC 43, 121 E 135

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor alteração nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil 43, 121 e 135 como resultado dos estudos realizados para o Tema 13 da Agenda Regulatória 2019-2020..

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1 Competência Legal

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem a competência para editar e dar publicidade aos regulamentos necessários à aplicação da referida lei.

2.2 Histórico

A Portaria nº 3.834, de 13 de dezembro de 2018, instituiu a Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2019-2020 e teve seu cronograma estabelecido na Portaria SPI nº 3.897, de 18 de dezembro de 2018, que atribuiu à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR o desenvolvimento do Tema 13.

O estudo sobre os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis a aeronaves operadas segundo o RBAC 121 e 135 foi inserido na Agenda Regulatória 2019/2020 ([Portaria ANAC nº 3834/DIR, de 13/12/2018](#)).

O principal objetivo do estudo foi o de simplificar o modelo de certificação e supervisão da capacidade de manutenção e readequar os requisitos técnicos aplicáveis a empresas aéreas operando sob os RBAC 121 e 135, como desdobramento do projeto prioritário de remodelagem de serviços aéreos. Propôs-se reavaliar o escopo de manutenção que é permitida de ser realizada pelos operadores regidos pelos RBAC 121 e 135, atualmente limitados à manutenção de linha.

2.3 Análise de Impacto Regulatório (AIR)

A análise realizada encontra-se registrada no *Formulário de Análise de Proposição de Ato Normativo*, disponível no endereço eletrônico referente a esta Audiência Pública.

O principal objetivo do estudo foi o de simplificar o modelo de certificação e supervisão da capacidade de manutenção e readequar os requisitos técnicos aplicáveis a empresas aéreas operando sob os RBAC 121 e 135. Propôs-se reavaliar o escopo de manutenção que se permite realizar por operadores regidos pelos RBAC 121 e 135, atualmente limitados à manutenção de linha.

Dado que a manutenção requerida em função das aeronaves operando sob esses Regulamentos independem do tipo de operação - comercial ou não-comercial realizada, o estudo teve um andamento independente do Projeto de Remodelagem de Serviços Aéreos.

2.4 Objetivo da Proposta de alteração dos RBAC 43, 121 e 135

A presente proposta de alteração pretende rever:

a) Falta de clareza e coerência do sistema regulatório:

a.1) A falta de clareza da definição de manutenção de linha e a incoerência gerada pela inserção dessa limitação em um regulamento que é baseado em um conceito diferente acaba por gerar diversas dificuldades na interpretação correta do que deve ser aplicado.

a.2) Manutenção de linha é um conceito pouco claro, com grande dependência do modelo da aeronave, que dificulta a interpretação correta tanto pelo regulado quanto pelos servidores da agência, resultando constantemente em processos com muitas iterações devido ao retrabalho gerado pela dificuldade de ambas as partes entenderem se a solicitação está adequada à limitação do regulamento.

a.3) Outro resultado indesejado é a insegurança jurídica causada para o regulado, que tem dificuldade de saber se uma a solicitação feita ao Regulador será aprovada ou não, em virtude da quantidade de possíveis interpretações. Deve haver um entendimento único. Investimento em ferramentas e recursos para estender a capacidade manutenção sem saber se será ou não aprovada pela ANAC é um risco que muitas empresas, principalmente as menores, não podem ou preferem não correr.

b) Capacidade de manutenção ociosa

b.1) Uma empresa aérea deve cumprir vários requisitos de treinamento, instalações, ferramental e outros recursos. Toda essa capacidade de manutenção necessária para receber a autorização poderia realizar uma gama maior de tarefas de manutenção, mas a empresa acaba ficando limitada à manutenção de linha devido ao regulamento.

b.2) O resultado desse travamento é que uma parte da capacidade da empresa fica ociosa e, por vezes, a empresa cumpre com todos os critérios para executar uma tarefa, mas por força do regulamento, precisa contratar uma oficina para realizar a manutenção em sua aeronave, mesmo tendo pessoal e instalações capazes de fazê-lo.

c) Duplicidade de certificações (RBC 119+ RBAC 145)

c.1) Em alguns casos, empresas aéreas que já tem capacidade de manutenção de linha entendem que com a estrutura e recursos que possuem elas poderiam realizar manutenção mais complexa, economizando com contratação de oficinas. Devido à limitação de manutenção de linha para operadores 135 e 121, a solução às vezes adotada era a de certificar a mesma estrutura como organização de manutenção.

c.2) A consequência dessa dupla certificação é um aumento significativo de custos, tanto do processo quanto à duplicidade de manuais e sistemas que é gerada para cumprimento dos requisitos do RBAC 135/121 e RBAC 145.

c.3) Além disso, a duplicidade de certificação dentro uma mesma estrutura costuma gerar, tanto para o regulado quanto para o servidor que está fiscalizando, uma confusão na aplicação dos procedimentos e na averiguação do cumprimento dos requisitos de ambos regulamentos.

c.4) Com certificados diferentes e até mesmo nomes diferentes apesar de ser a mesma empresa e estrutura, essa dupla certificação dificulta muitas vezes a eficiência da escala de supervisão, podendo a empresa ser fiscalizada duas vezes, em momentos diferentes e equipes de inspetores diferentes, causando custos desnecessários para a empresa e para a ANAC.

2.5 Proposta de alteração dos RBAC 43, 121 e 135

A presente proposta de alteração prevê o seguinte:

a) Alteração do RBAC 43, da seguinte maneira:

- 43.1-I(b): excluir definição de manutenção de linha;
- 43.3(f): harmonizar com a seção correspondente do 14 CFR Part 43 da FAA, removendo a limitação a manutenção de linha;
- 43.7(e): harmonizar com a seção correspondente do 14 CFR Part 43 da FAA, removendo a limitação a manutenção de linha; e
- 43.13(c): harmonizar com a seção correspondente do 14 CFR Part 43 da FAA.

b) Também será necessário alterar o RBAC 121, da seguinte maneira:

- 121.362: excluir a seção;

c) Também será necessário alterar o RBAC 135, da seguinte maneira:

- 135.411(a)(1) e (2): excluir a referência à seção 135.412;
- 135.411(a)(1): inserir os requisitos para que o operador tenha programa de treinamento de manutenção e manutenção preventiva, qualificação, autoridades para aprovar e executar serviços de manutenção, documentações e anotações de serviços (itens 135.433 a 135.437 e 135.443); e autorização para realização de serviços de manutenção na própria frota.
- 135.412: excluir a seção; e
- 135.437(a): harmonizar com a seção correspondente do 14 CFR Part 135 da FAA, tornando claro que o detentor do certificado somente pode executar manutenção para a própria frota e para outro detentor do mesmo tipo de certificado.
- Adicionalmente, será necessário alterar a seção 135.411(a)(1) do RBAC 135, de modo a estabelecer prerrogativa e condições necessárias para executar manutenção, limitando à própria frota, para o caso de operação com aeronaves de configuração máxima certificada de 9 assentos para passageiros ou menos.

Para maiores detalhes, consulte o Quadro Comparativo dos RBAC 43, 121 e 135, disponível no endereço eletrônico referente a esta Consulta Pública.

2.6 Fundamentação

Os fundamentos legais, regulamentares e normativos que norteiam esta proposta são os que seguem:

- a) Lei nº 11.182, de 27/09/2015, art. 5º.
- b) Portaria ANAC n.º 3.834, de 13/12/2018, que instituiu a Agenda Regulatória 2019/2020.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1. Convite

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Consulta Pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com respectivas argumentações.

As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Consulta Pública serão analisados pela ANAC. Caso necessário, dada a relevância dos comentários recebidos e necessidade de alteração substancial do texto inicialmente proposto, poderá ser instaurada nova Consulta Pública.

4.2. Período para recebimento de comentários

Os comentários referentes a esta Consulta Pública devem ser enviados no **prazo de 45 dias corridos** da publicação do Aviso de Convocação no DOU.

4.3. Contato

Para informações adicionais a respeito desta Consulta Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR
Gerência Técnica de Processo Normativo – GTPN
Rua Laurent Martins, 209 - Jardim Esplanada
São José dos Campos - SP - CEP: 12.242-431
e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Jorge Henrique Coutinho de Castro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 21/02/2020, às 10:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 03/03/2020, às 10:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4059526** e o código CRC **D21B37B5**.
