



VOTO

PROCESSO: 00066.001013/2023-36

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, bem exercer o poder normativo da Agência.

1.2. O Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016, prevê, entre as competências comuns às Superintendências, avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos. Ainda, dispõe que compete à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) submeter à Diretoria Colegiada 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.

1.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para deliberar sobre a matéria.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório^[1], a ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A (LATAM Cargo) protocolou pedido de isenção de cumprimento do artigo terceiro, item 1(ii), do Convênio de Cooperação Técnica celebrado entre a ANAC e o DGAC/Chile visando à operação de aeronaves de matrícula norte-americana ("N") em regime de intercâmbio com a LATAM Cargo Chile.

2.2. Primeiramente, insta salientar que em relação ao uso de aeronave de matrícula estrangeira em regime de intercâmbio operacional, a Instrução Suplementar nº 119-006/SPO deu publicidade a esse modelo regulatório e estabeleceu o que seria necessário para viabilizar um contrato de intercâmbio entre operadores, apresentando os critérios para sua efetivação envolvendo operadores aéreos brasileiros e/ou aeronaves registradas no Brasil ou em outro Estado. Assim, o item 5.1.5 da IS nº 119-006B estabelece que:

IS nº 119-006 B

5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

5.1 Introdução

(...)

5.1.5 Os contratos de intercâmbio entre operadores de diferentes Estados deverão ser precedidos por acordo bilateral entre as respectivas autoridades de aviação civil (AAC), de forma que possa ser avaliada a manutenção do nível de segurança das operações e acordados detalhadamente as responsabilidades de cada AAC e os procedimentos específicos para aprovações e supervisão.

(grifo nosso)

2.3. Atualmente há um acordo (Convênio de cooperação técnica) estabelecido entre a ANAC e a DGAC-Chile para o intercâmbio de aeronaves, o que viabiliza principalmente o intercâmbio de aeronaves de matrícula brasileira e chilena ("CC") entre os operadores dos dois países, sendo que a utilização de

aeronaves registradas em um terceiro Estado (que não o Brasil ou o Chile) é endereçado nas seguintes cláusulas:

Convênio de Cooperação Técnica entre a DGAC-Chile e a ANAC

ARTIGO SEGUNDO

Alcance do Convênio de Cooperação Técnica

(...)

2. O alcance do presente Convênio de Cooperação Técnica abrange as aeronaves objeto de contratos de intercâmbio entre operadores brasileiros e chilenos que estejam incluídas nas Especificações Operativas emitidas pela ANAC e nas Especificações Operativas emitidas pela DGAC.

NOTA: No caso de aeronaves registradas em um terceiro Estado, as Partes se reservam o direito de avaliar sua aceitação, quando se conclua que há equivalência entre o regulamento afeto a controle de aeronavegabilidade do Estado de Registro e o regulamento local.

(...)

ARTIGO TERCEIRO

Aeronaves elegíveis

1. Para que as aeronaves de operadores chilenos sejam consideradas elegíveis à inclusão nas Especificações Operativas de operadores brasileiros sob contratos de intercâmbio, estas deverão:

(...)

ii. **Ser registradas e possuir Certificados de Matrícula válidos emitidos pela autoridade do Chile ou de um terceiro Estado que tenha acordo bilateral com o Brasil que contemple aspectos de aeronavegabilidade continuada para operações de intercâmbio;**

(grifo nosso)

2.4. Portanto, seguindo o previsto no modelo regulatório do intercâmbio expresso na IS n° 119-006 e no Convênio de Cooperação ANAC/DGAC-Chile, é necessário o estabelecimento de um acordo bilateral entre a ANAC e a FAA que contemple aspectos de aeronavegabilidade continuada para operações de intercâmbio, de forma a viabilizar o uso das aeronaves de matrícula americana. Contudo, atualmente não existe tal acordo com a FAA, o que impediria a realização das operações de intercâmbio com aeronaves "N". Ademais, não evoluiu junto à FAA a tentativa de estabelecer tal acordo com a ANAC.

2.5. Neste contexto, a ABSA Aerolíneas Brasileiras S.A. (LATAM Cargo Brasil) solicitou autorização pela Diretoria (usando um instrumento do tipo "Decisão") para isenção à cláusula do Convênio que requer o acordo com a autoridade do Estado de Registro, para permitir o uso da aeronave de matrícula americana "N". A isenção estabelece condicionantes por meio das quais se busca estabelecer proteções similares, em termos de segurança operacional, às que seriam obtidas com o estabelecimento de um acordo com a autoridade americana.

2.6. Conforme Parecer n° 633^[2] e Nota Técnica n° 70^[3] da Superintendência de Padrões Operacionais, a avaliação do nível de segurança das operações com as aeronaves de matrícula americana "N" deve usar como balizador uma aeronave de mesmo modelo de avião de registro brasileiro, que opere sob o mesmo regulamento, o RBAC n° 121. Dessa maneira, buscou-se avaliar se há equiparação dos níveis de segurança, ou se há algum aspecto que esteja aquém com relação aos níveis de segurança das operações com aeronaves brasileiras, que requeira a imposição de uma condicionante para que se atinja uma equivalência quanto ao nível de segurança.

2.7. Quanto à certificação de tipo do equipamento (Boeing 767-300 series cargueiro), é relevante destacar que este modelo possui certificação no Brasil, conforme a Especificação de Avião brasileira EA-8302. No caso em tela, contudo, trata-se de aeronave americana ("N"), que cumpre com o *Type Certificate Data Sheet* (TCDS) n° A1NM, emitido pela FAA. Em razão das particularidades das certificações brasileira e americana, é relevante que se requeira, como condição mitigadora, que a aeronave "N" atenda integralmente às condições da Especificação de Avião EA-8302, na sua versão vigente.

2.8. Em relação aos requisitos aplicáveis à aeronavegabilidade continuada (programa de manutenção), insta salientar que a responsabilidade do Estado de Registro se estende à aprovação ou aceitação dos procedimentos e do programa de manutenção, bem como do pessoal e da organização de manutenção aos quais a aeronave estará submetida (Anexo 6 à Convenção de Chicago, Parte 1, Capítulo 8). A área técnica elaborou uma comparação entre os requisitos de aeronavegabilidade presentes no RBAC nº 121 (Subpartes J, L e AA) e aqueles que serão aplicáveis às aeronaves "N" (presentes no *part* 129, AC 129-4 e Anexo 6 Parte I) e sugeriu, dentre outras medidas, que propostas de aumentos de intervalos de inspeções ou de tarefas de manutenção (*escalation*) no programa de manutenção da aeronave sejam aprovadas junto à FAA.

2.9. No tocante à vigilância das aeronaves "N", a FAA como autoridade do Estado de Registro tem responsabilidades como tal perante a ICAO, essencialmente aquelas relacionadas à aeronavegabilidade. Em que pese a possibilidade de a autoridade americana realizar a fiscalização desses equipamentos, neste cenário serão realizadas fiscalizações tanto pela DGAC-Chile (como Estado do Operador primário) como pela ANAC (como Estado do Operador secundário) para essas aeronaves em ambos os operadores LAN CARGO CHILE e ABSA, permitindo a atuação cumulativa das três autoridades.

2.10. Quanto a vigilância das aeronaves "N" pela ANAC, é importante ressaltar que, do ponto de vista da autoridade de aviação civil brasileira, a aeronave "N" será alvo de fiscalização como as demais aeronaves operadas pela ABSA.

2.11. Já em relação à vigilância das aeronaves "N" pela DGAC-Chile, o Diretor de Segurança Operacional da DGAC Chile^[4] informou que a autoridade chilena verifica a aeronavegabilidade das aeronaves "N" e mantém um controle de aeronavegabilidade de todas as aeronaves que integram o manual de operações do operador chileno (o que inclui as aeronaves de registro americano). Adicionalmente, informou que se houver algum problema com essas aeronaves comunicará à ANAC.

2.12. Adicionalmente, cumpre avaliar o disposto no art. 281 da Lei nº 7.565/1986, que estabelece a inelutável obrigação de todo operador aéreo brasileiro celebrar contrato de Seguro de Responsabilidade Civil do Explorador ou Transportador Aéreo (RETA), a fim de assegurar a provisão de eventual indenização frente a riscos potenciais delineados na mencionada legislação. A esse respeito, observa-se que a Resolução nº 293/2013 não abarca a esfera das aeronaves de procedência estrangeira. Assim, torna-se premente antever a imprescindibilidade de que o operador aéreo brasileiro (ABSA), neste caso, celebre o seguro RETA para a aeronave "N", em conformidade com as estipulações legais vigentes em território nacional.

2.13. Em síntese, com base nas recomendações da área técnica, a operação com a aeronave "N" objeto deste processo deverá atender a condicionantes, em especial quanto a:

- cumprimento com a Especificação de Avião brasileira EA-8302;
- desenvolvimento de Itens de Inspeção Obrigatória (IIO) para a aeronave de registro americano, seguindo as instruções presentes na IS nº 120-016, podendo utilizar os itens eventualmente elaborados pelo operador primário, se estiver de acordo com o previsto na IS;
- notificação da ANAC sobre propostas de aumentos de intervalos de inspeções ou de tarefas de manutenção (*escalation*) no programa de manutenção da aeronave, previamente à solicitação de alteração e aprovação junto à FAA; e
- avaliação, no âmbito do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) da ABSA, de perigos e riscos das organizações de manutenção contratadas para a manutenção das aeronaves de registro americano realizadas enquanto a aeronave estiver sob seu controle operacional, quando tais organizações não possuírem tal sistema implantado.

2.14. Cabe registrar que a proposta de isenção foi direcionada aos modelos Boeing 767-300 *series*, de forma a contemplar não somente a versão B767-300F (que é originalmente cargueira), mas também a versão B767-300BCF que é uma conversão da versão de passageiros para cargueiro.

2.15. Cumpre, ainda, pontuar que não fica afastada pela presente isenção a obrigação prevista no Convênio, em seu artigo quinto, referente à convalidação de licenças e habilitações entre as autoridades brasileira e chilena, nem a regra prevista no RBAC nº 61, em seu parágrafo 61.3(b), no sentido de que o membro de tripulação de voo de aeronave estrangeira deve ser "*titular de licença com suas habilitações apropriadas e certificado médico, ambos válidos, expedidos ou validados pelo país de matrícula da aeronave*". Assim, o operador deve garantir que as aeronaves de matrícula "N" sejam operadas, em espaço aéreo brasileiro, por tripulantes titulares de licenças e habilitações expedidas ou validadas pela FAA.

2.16. Por fim, em relação à forma do pedido, a área técnica verificou o atendimento dos critérios da solicitação conforme o RBAC 11, Subparte C, que estabelece as regras gerais para solicitação de isenção. Ademais, verificou-se que tal isenção de procedimentos não acarreta em desalinhamento com diretrizes da OACI.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento do pedido de isenção de cumprimento do requisito de que trata o artigo terceiro, item 1(ii), do Convênio de Cooperação Técnica celebrado entre a ANAC e o DGAC/Chile, de forma a permitir a operação de aviões do modelo Boeing 767-300 *series* em configuração cargueira registrados nos Estados Unidos da América, nos termos da proposta de ato normativo submetido pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO^[5].

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO
Diretor

[1] Relatório de Diretoria DIR-RBC (SEI nº 9884500)

[2] Parecer 633 (SEI nº 8784941)

[3] Nota Técnica 70 (SEI nº 8911513)

[4] e-mail de 01/02/2024 (SEI nº 9642163).

[5] Proposta de Ato (Normativo, Decisão etc.) GTNO-GNOS (SEI nº 8994477)



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 16/04/2024, às 13:58, 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 **9897075** e o código CRC **BEDEC7C6**.