



VOTO

PROCESSO: 00066.004388/2020-13

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE - SAR

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar, entre outros temas, os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado e a habilitação de tripulantes (art. 8º, X). Adicionalmente, essa Lei estabelece a competência da Diretoria da ANAC para exercer o poder normativo da Agência (art. 11, V).

1.2. Por sua vez, o Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, estabelece entre as competências comuns às Superintendências submeter atos, contratos e processos administrativos, bem como os demais expedientes administrativos decorrentes do exercício da respectiva competência à Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa do colegiado (art. 31, V).

1.3. Ainda, o Regimento Interno, no art. 35, I, atribui à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) competência para submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre diversas matérias relacionadas à aeronavegabilidade de produtos aeronáuticos.

1.4. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão.

2. DA ANÁLISE

Da Análise de Impacto Regulatório e da proposta submetida a Consulta Pública

2.1. Conforme explicado nos documentos que aprovaram a consulta pública relativa a esta proposta (Relatório 8356408 e Voto 8416675), o processo de certificação de tipo de uma aeronave é focado nos aspectos de segurança do projeto. Contudo, a operação dessas aeronaves, principalmente as mais complexas, acaba necessitando de outras informações do fabricante não previstas nos requisitos de certificação de tipo. Como exemplo, cita-se a lista mestra de equipamentos mínimos (*Master Minimum Equipment List – MMEL*) e informações sobre treinamento de pilotos e comissários.

2.2. Como tais dados acabam sendo necessários para a operação das aeronaves, a Agência atualmente já trabalha ao lado dos fabricantes na confecção e aprovação de muitos deles. Tal trabalho, entretanto, é hoje realizado com base em Instruções Suplementares (IS), sem uma base em Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) clara. Essa fragilidade traz uma série de dificuldades relatadas pela indústria e discutidas em detalhes no Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 1/2021/GTNI/SAR (SEI 5199304).

2.3. Por esse motivo, em 2020, a SAR iniciou estudos para revisão normativa de aspectos associados à MMEL. A partir de sugestão da indústria realizada durante a consulta pública para a elaboração da Agenda Regulatória para o biênio 2021-2022, o escopo inicial do tema foi ampliado para estudar a potencial inclusão de outros assuntos, como a proficiência de tripulação.

2.4. Na AIR, a SAR avaliou cinco alternativas para lidar com os problemas identificados. Ao final do estudo, a área técnica optou por se basear no modelo da *European Aviation Safety Agency* (EASA), mas com um escopo reduzido e com mais flexibilidade.

2.5. Na proposta normativa levada a consulta pública, apenas a MMEL e a Avaliação Operacional (AvOp) - ligada ao treinamento de pilotos - foram contempladas, enquanto o modelo europeu também inclui o treinamento de comissários e de mecânicos de manutenção, bem como dados relativos a simuladores.

2.6. Além disso, a SAR havia optado por não estabelecer uma vinculação direta da MMEL e da AvOp ao projeto de tipo e por ainda manter a AvOp como voluntária.

2.7. Outro aspecto relevante da proposta levada a consulta pública está relacionado à forma de publicidade da MMEL e da AvOp. Atualmente, ambos os documentos são disponibilizados pela ANAC. Pela proposta normativa, essa responsabilidade passará a ser dos fabricantes.

Das contribuições recebidas durante a Consulta Pública

2.8. Durante o período da Consulta Pública nº 03/2023, de 3 de abril a 3 de julho de 2023, foram apresentadas trinta e uma contribuições, devidamente analisadas pela área técnica, conforme pode ser observado nas Notas Técnicas nº 57/2023/GTNI/SAR (SEI 9507570) e nº 5/2024/GTNI/SAR (SEI 9634015), assim como no Relatório de Análise de Contribuições 9789701.

2.9. A SAR identificou que onze das contribuições se referiam a outra consulta pública. Três contribuições foram tratadas como pedido de esclarecimento, não promovendo alterações sobre a proposta normativa, e uma contribuição foi caracterizada como duplicada. Das dezesseis contribuições restantes, cinco foram acatadas integralmente, seis foram acatadas parcialmente e cinco não foram acatadas. Salienta-se que as contribuições não acatadas eram referentes a ajustes textuais que não foram considerados adequados pela SAR ou a assuntos que não faziam parte do escopo da alteração normativa.

2.10. A alteração mais relevante promovida em função das contribuições recebidas foi a inclusão da MMEL e do resultado da avaliação operacional ao certificado de tipo, com adoção do termo "Dados Relevantes à Operação (*Operational Suitability Data - OSD*)" empregado pela EASA, ainda que guardando diferenças importantes entre as alterações propostas pela SAR e o modelo europeu. Cabe ressaltar que, embora a MMEL e a AvOp passem a fazer parte do certificado de tipo, o conceito de base de certificação não se aplicará a esses dados. Ademais, a propriedade do Relatório de Avaliação Operacional continuará sendo da ANAC.

2.11. Na esteira dessa alteração, destaca-se a proposta de atualização das prerrogativas das organizações de projeto, possibilitando seu envolvimento na classificação de modificações aos dados relevantes à operação e na aprovação de pequenas modificações a tais dados.

Da proposta final de texto normativo

2.12. Após as alterações promovidas em decorrência das contribuições da Consulta Pública, o processo passou por nova análise das áreas técnicas da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) e da própria SAR, recebendo apenas alguns ajustes textuais.

2.13. No Parecer nº 26/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 9779063), a Procuradoria Federal Especializada Junto à ANAC (PFE/ANAC) não vislumbrou óbices jurídicos ao prosseguimento do feito, ressalvadas recomendações que entendo terem sido devidamente avaliadas pela SAR.

2.14. Considerando toda a argumentação apresentada pela área técnica no processo, a análise das contribuições recebidas durante a Consulta Pública nº 03/2023 e o parecer da PFE/ANAC, entendo que a proposta de revisão dos RBACs nºs 01, 21, 61 e 90 está apta a ser aprovada por esta Diretoria Colegiada, nos termos apresentados pela SAR.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação das propostas de emendas aos RBACs nºs 01, 21, 61 e 90, **nos termos da Proposta de Ato 9784684, apresentada pela Superintendência de Aeronavegabilidade.**

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 16/04/2024, às 16:29, 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 **9842578** e o código CRC **CD7D1C70**.

SEI nº 9842578