



VOTO

PROCESSO: 00058.025261/2018-12

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA DA DIRETORIA COLEGIADA

1.1. Nos termos do art. 8º da Lei nº 11.182/2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País. Ainda, percebe-se que a presente iniciativa se ampara na competência normativa atribuída à Diretoria Colegiada, por intermédio do inciso V do art. 11 da Lei de Criação da Agência, e na autonomia administrativa atribuída à ANAC pelo mesmo diploma legal. Funda-se, ainda, no criterioso assessoramento jurídico prestado pela Procuradoria Federal junto à ANAC durante a elaboração da norma.

1.2. Assim, resta evidente a competência deste Colegiado para apreciação e deliberação da matéria.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme enfatizei no bojo do Voto SEI 7790310, por ocasião da deliberação da Diretoria Colegiada que encaminhou à consulta pública a proposta de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121) que endereça os requisitos do Treinamento de Prevenção e Recuperação da Perda de Controle da Aeronave (*Upset Prevention and Recovery Training - UPRT*), não existem dúvidas de que o trabalho apresentado pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) está integralmente alinhado à missão e à visão de futuro da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), respectivamente, garantir a segurança e a excelência da aviação civil e ser referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil.

2.2. Tal qual também ressaltai à ocasião, fundamenta este alinhamento, principalmente, o engajamento de diversas partes interessadas do setor aéreo na busca por respostas a trágicos eventos de perda de controle em voo (LOC-I), que resultou no hoje conhecido UPRT.

2.3. Dessa forma, destacada a importância do tema, tendo em vista catástrofes como as ocorridas com os voos Colgan Air 3407 e Turkish Airlines 1751, ambos em fevereiro de 2009, e Air France 447, em junho do mesmo ano, que totalizaram cerca de 286 mortos, concentrarei esta fundamentação em dois aspectos decorrentes da apreciação inicial do presente processo administrativo, ocorrida em 18 de outubro de 2022: (I) o resultado da consulta pública, encerrada em 7 de dezembro de 2022; e (II) determinação exarada à Área Técnica para que, dada a possibilidade de haver, na frota das empresas brasileiras certificadas segundo o RBAC 119 e cujas operações são regidas pelo RBAC 121, modelos de aeronaves cujos respectivos dispositivos simuladores não estão, pelo menos por enquanto, qualificados para o UPRT, inserisse na versão final da emenda regulamentar o procedimento a ser seguido pelos operadores que, ao final do prazo de transição estabelecido, não consigam, por motivos alheios à sua vontade, cumprir os requisitos ora estabelecidos.

2.4. Quanto à consulta pública instituída pelo Aviso de Consulta Pública nº 15/2022 (SEI 7826500), publicado no Diário Oficial da União de 21 de outubro de 2022, Seção 3, página 159, - e considerando reuniões e interações anteriores acerca do tema efetuadas entre a SPO e os operadores aéreos brasileiros potencialmente afetados - concluo que a proposta agora sujeita à aprovação final está em linha com entendimento dos componentes do ambiente 121 brasileiro, haja vista uma única contribuição ter sido recebida pela ANAC durante o período em que restou aberta a possibilidade de participação social.

2.5. Acerca desta única contribuição, apesar de acompanhar integralmente a SPO no tocante ao prazo de transição definido pela proposta, destaco compreender a preocupação demonstrada naquela contribuição de que o período estabelecido pela norma para adequação dos treinamentos ministrados pelos entes impactados seja insuficiente para a incorporação do UPRT às suas respectivas rotinas de instrução.

2.6. A respeito desse risco, no entanto, esclareço que considero o contínuo diálogo entre empresas aéreas e as áreas competentes desta Autarquia como medida mitigadora mais efetiva do que quaisquer prescrições normativas, de forma a tratar eventuais e possíveis atrasos no caso concreto, por meio de ações equilibradas e aderentes às perspectivas de todos os envolvidos.

2.7. Isto, associado à solução delineada pela SPO que inclui em sua proposta a previsão de solicitação de desvios à regra, de forma similar ao regulamento da FAA, me parece ser o caminho mais produtivo para que sejam conduzidos os procedimentos a serem seguidos pelos operadores que, ao final do prazo de transição estabelecido, não consigam, por motivos alheios à sua vontade, cumprir os requisitos ora estabelecidos.

2.8. Por fim, aproveitando o ensejo para agradecer pelo sempre criterioso assessoramento jurídico prestado pela Procuradoria Federal junto à ANAC durante a elaboração de todas as normas editadas por esta Agência, permito-me citar trecho do Despacho n. 00064/2023/PG /PFEANAC/PGF/AGU (SEI 8614336), de autoria do senhor Procurador-Geral da PF/ANAC, Gustavo Carneiro de Albuquerque, que resume à risca minhas impressões em relação a este processo de emenda regulamentar nesse instante entregue à sociedade brasileira:

"Convém o registro quanto a excelência da instrução processual do caso. A seriedade do tema, consistindo em regulação técnica pertinente a temática de safety e com status de SARPS, atraindo a atenção da ICAO e o necessário enquadramento do regramento brasileiro aos paradigmas internacionais e práticas das demais autoridades de aviação civil. A forma técnica e zelosa com que a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) procedeu no presente processo, restam evidenciadas em todas as suas etapas, destacando-se em especial a Análise de Impacto Regulatório (AIR) SEI! 5385522 e a Nota Técnica nº 14/2023/GTNOGNOS/GNOS/SPO (SEI! 8290973). Igualmente digno de registro a forma eficiente e sensata com que a setorial competente interagiu com outra área técnica da ANAC e depreendeu levantamento quanto a disponibilidade de simuladores em território nacional aptos a atender a demanda predominante e decorrente da alteração normativa que se propõe."

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto voto **FAVORAVELMENTE** à proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 121, referente à implementação do treinamento para prevenção e recuperação de perda de controle em voo (UPRT - *Upset Prevention and Recovery Training*), nos moldes do proposto pela Superintendência de Padrões Operacionais (SEI 8627332 e 8639464).

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 05/07/2023, às 12:51, 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 **8727223** e o código CRC **36703C58**.

SEI nº 8727223