



VOTO

PROCESSO: 00066.004388/2020-13

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE, SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS, SUPERINTENDÊNCIA DE PESSOAL DA AVIAÇÃO CIVIL

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

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 os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação da citada Lei (art. 8º, incisos X e XLVI).

1.2. Segundo o mesmo diploma legal, compete à Diretoria exercer o poder normativo da Agência (art. 11, inciso V), corroborado pelo Decreto n.º 5.731, de 20 de março de 2006, que aprova o regulamento da ANAC, que por sua vez estabelece que à Diretoria compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como exercer o poder normativo da ANAC (art. 24, inciso VIII).

1.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar a presente proposta normativa.

2. DA ANÁLISE

2.1. Introdução

2.1.1. Trata-se de instauração de processo de consulta pública sobre proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil - RBACs n.ºs 01, 21 e 61 relativa ao Tema da Agenda Regulatória 2023-2024 intitulado "Dados de Certificação de Projeto Relevantes para o Ambiente Operacional - RBAC 21".

2.1.2. Conforme descrito no Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) (SEI 5199304), tal processo tem origem de uma demanda da indústria brasileira no processo de consulta pública da Agenda Regulatória 2021-2022.

2.1.3. Em breve síntese, o processo de certificação de tipo de uma aeronave é focado nos aspectos de segurança do projeto. A operação destas aeronaves, principalmente as mais complexas, acaba necessitando de outras informações do fabricante não previstas nos requisitos de certificação de tipo. Exemplos são a lista mestra de equipamentos mínimos (*Master Minimum Equipment List – MMEL*), e informações sobre treinamento de pilotos e comissários.

2.1.4. Como tais dados acabam sendo necessários para a operação das aeronaves, a Agência já trabalha ao lado dos fabricantes na confecção e aprovação de muitos deles. Tal trabalho, entretanto, é hoje realizado com base em Instruções Suplementares, sem uma base em RBAC clara. Essa fragilidade traz uma série de dificuldades relatadas pela indústria e discutidas em detalhes no AIR. Assim, a presente proposta de alteração normativa visa melhorar este cenário.

2.1.5. Ademais, destaca-se que em paralelo a este processo, mas tratando do mesmo tema, a Instrução de Aviação Civil n.º 3507-121/135-1298, intitulada "Normas e Procedimentos para a Confecção e Aprovação de Listas Mestras de Equipamentos Mínimos (MMEL) e de Listas de Equipamentos Mínimos (MEL)" foi revogada em 2/5/2022 (SEI 7004302), e seu conteúdo foi substituído pelas IS n.º 91-012A da SPO (SEI 6132442) e IS n.º 21-003A da SAR (SEI 6820976).

2.2. Sobre a Opção Regulatória e Impactos

2.2.1. Cinco alternativas foram avaliadas no Relatório de AIR incluindo a opção de "não-ação" e alternativas de seguir o modelo norte-americano ou o europeu. A Agência optou por se basear no último, mas com um escopo reduzido e maior flexibilidade. Apenas a MMEL e a Avaliação Operacional (AvOp) - ligada ao treinamento de pilotos - estão contemplados nesta primeira fase. Além disso, optou-se por não estabelecer uma vinculação direta ao projeto de tipo e ainda manter a AvOp como opcional. Observe que a MMEL, ainda que obrigatória, não tem um número mínimo de itens, o que, na prática, impõe ônus mínimo ao fabricante que não deseja desenvolvê-la de forma extensiva.

2.2.2. Conforme já mencionado, a ANAC já aprova MMEL de produtos nacionais e desenvolve Relatórios de Avaliação Operacional. Ambos os documentos são disponibilizados ao público na página da Agência (ver [aqui](#) e [aqui](#)). Dessa forma, uma das principais mudanças da proposta é a de que a Agência passará a responsabilidade de disponibilização da MMEL para os fabricantes, o que já ocorre com as MMEL de produtos europeus.

2.2.3. Um ponto para o qual se propõe uma evolução contínua (ver SEI 8188996) é a definição, por parte da ANAC, da opção técnica aplicada ao Brasil para itens específicos de MMEL quando as políticas norte-americanas e europeias divergirem. Tal item foi identificado na AIR como um ponto de potencial piora de competitividade entre operadores com aeronaves de origens diferentes.

2.2.4. Do ponto de vista de avaliação operacional, o principal ponto discutido no processo foi sua relação com os programas de treinamento dos operadores 135, 121 e dos Centros de Treinamento de Aviação Civil (CTAC). A proposta não inclui mudança nos RBAC 119, 121, 135 ou 142, mas faz parte do processo a revisão de IS relacionadas para estabelecer ou reforçar o relatório de avaliação operacional como a base para tais programas de treinamento.

2.2.5. Reforça-se, entretanto, que não se pretende proibir que tais programas apresentem desvios às previsões da AvOp justificados pelas particularidades do operador ou CTAC. O Despacho SEI 8348188 esclarece o entendimento das diferentes superintendências quanta a este ponto de interface. Por fim, o relatório de AvOp continuará a ser um documento da Agência disponibilizado na internet.

2.3. Sobre a Proposta de Regulamento

2.3.1. O Quadro Comparativo SEI 8348201 justifica em detalhes cada trecho da proposta de mudança dos regulamentos. Em breve síntese: no RBAC 01 as definições de MMEL e MEL (Lista de Equipamentos Mínimos) são atualizadas; no RBAC 21 incluem-se requisitos para previsão da MMEL e da Avaliação Operacional; e por fim, o RBAC 61 é alterado para prever o vínculo com o resultado de avaliação operacional quando não há CTAC certificado ou validado pela ANAC e para prever que diferentes configurações de um certo modelo de aeronave podem necessitar de treinamento de diferenças ou familiarização.

2.3.2. A área técnica propõe que o *vacatio legis* para a vigência da norma em discussão seja de seis meses. Entretanto, como tal data de efetividade será explícita no regulamento, a ideia é que o prazo proposto para esse *vacatio legis* coincida com o início do ano de 2024, de forma a facilitar o uso do regulamento pelos operadores por todos nos anos posteriores.

2.4. Convite a Consulta

2.4.1. Conforme destacado, ainda que o principal regulamento afetado seja o RBAC 21, aplicável a fabricantes de aeronaves e requerentes de um certificado suplementar de tipo, a proposta tem efeitos em operadores sobretudo de aeronaves mais complexas.

2.4.2. Convido, assim, a todos a comentarem não apenas a proposta, mas também a AIR, o prazo de *vacatio* e a relação da proposta com outros requisitos operacionais como relativos a MEL e a Programa de Treinamento.

3. **DO VOTO**

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de Consulta Pública, pelo prazo de 45 dias, para a proposta de proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 01, 21 e 61 referente ao tema: "Dados da certificação de projeto relevantes para o ambiente operacional – RBAC 21" da Agenda Regulatória 2023-2024, conforme proposto pela Superintendência de Aeronavegabilidade.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 30/03/2023, às 15:49, 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 **8416675** e o código CRC **8E44ED1F**.

SEI nº 8416675