



VOTO

PROCESSO: 00058.067128/2023-92

INTERESSADO: ORGANIZAÇÕES DE MANUTENÇÃO, TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION - TCCA

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. O inciso X do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, confere competência à ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga, a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, e as demais atividades de aviação civil, dentro das suas competências.

1.2. Já o inciso V do art. 11 da mesma Lei, confere à Diretoria a prerrogativa de exercer o poder normativo da Agência, ao passo que o inciso XVII do art. 31 do Regimento Interno da ANAC (Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016) estabelece que é competência comum das Superintendências avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos, bem como rejeitar aquelas que, por mérito ou forma, não atenderem aos critérios estabelecidos.

1.3. A Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, que estabelece as diretrizes e os procedimentos para o processo regulatório e a melhoria contínua da qualidade regulatória, prevê no §1º do art. 47 que caso a conclusão da Superintendência seja pela recomendação de deferimento da isenção, a solicitação será encaminhada para deliberação da Diretoria Colegiada, observados os procedimentos estabelecidos para as Reuniões da Diretoria.

1.4. A presente deliberação trata de proposta de isenção de cumprimento com requisitos do RBAC nº 145 encaminhada pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

1.5. Desta forma, fica demonstrada a competência desta Diretoria Colegiada para deliberar o presente feito.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme abordado no relatório, trata-se de proposta concessão de isenção de cumprimento dos requisitos de que tratam os parágrafos 145.51(c)(1) e 145.55(b)-I do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 145 (RBAC nº 145) em favor das Organizações de Manutenção canadenses, com o objetivo de viabilizar a atualização do Entendimento Técnico de Manutenção de Aviação (*Technical Arrangement on Aviation Maintenance - TA-M*) estabelecido entre a ANAC e a autoridade de aviação civil canadense (*Transport Canada Civil Aviation - TCCA*).

2.2. O RBAC nº 145 estabelece os requisitos mínimos para que uma organização de manutenção de produto aeronáutico possa se certificar para prover serviços de manutenção, manutenção preventiva ou alteração de artigos aeronáuticos, bem como estabelece as regras para o seu desempenho. O regulamento, aplicável a qualquer requerente ou detentor de um certificado de organização de manutenção, seja

localizado em território nacional ou no exterior, apresenta requisitos específicos direcionados às organizações estrangeiras, dadas as particularidades que precisam ser endereçadas. É nesse contexto que se inserem os requisitos contidos nos parágrafos 145.51(c)(1) e 145.55(b)-I do RBAC nº 145.

2.3. Cabe salientar a relevância da certificação das organizações de manutenção estrangeiras para suporte aos operadores brasileiros. Devido às características intrínsecas das atividades de aviação civil, o sistema de serviços aéreos regulado pela Agência não pode estar restrito ao território nacional, dada a necessidade de acesso pelos operadores aéreos brasileiros à todos os serviços de suporte e manutenção onde quer que as aeronaves se encontrem durante a sua operação. Devido ao fator “disponibilidade” dos serviços de manutenção, somado à necessidade de acesso a serviços especializados não disponíveis no território nacional, a ANAC realiza a certificação e vigilância de organizações de manutenção no exterior em observância aos requisitos estabelecidos no RBAC nº 145. Nesse contexto, as organizações de manutenção canadenses têm sido utilizadas pelos operadores brasileiros para a obtenção de serviços de manutenção para os mais diversos produtos aeronáuticos.

2.4. O parágrafo 145.51(c)(1) do RBAC nº 145 requer que uma oficina aeronáutica localizada fora do Brasil demonstre que um certificado de organização de manutenção e/ou categoria ou classe é necessário para manter ou alterar uma aeronave registrada no Brasil ou artigos para uso nessas aeronaves. Ou seja, trata-se de um requisito afeto à demonstração de necessidade de certificação da empresa estrangeira como organização de manutenção segundo o RBAC nº 145.

2.5. Por sua vez, o requisito presente no parágrafo 145.55(b)-I do RBAC nº 145 estabelece que um certificado emitido pela ANAC para uma organização de manutenção localizada fora do Brasil tem validade a partir da data de sua emissão até o último dia do 24º mês após a data da emissão inicial, podendo ser renovado por igual período, caso a organização mantenha cumprimento aos requisitos técnicos que lhe são aplicáveis.

2.6. Entendo relevante pontuar a importância dos citados requisitos em um contexto típico de certificação de organizações de manutenção localizadas no exterior, quando feito diretamente pela ANAC, ou seja, na ausência de um acordo bilateral entre as autoridades de aviação civil. Com respeito ao requisito presente no parágrafo 145.51(c)(1) do RBAC nº 145, trata-se de dispositivo que visa garantir que a máquina pública somente seja impulsionada diante da devida motivação, ou seja, quando houver de fato um interesse de utilização de uma organização de manutenção estrangeira pelo operador brasileiro, evitando assim que a Agência empregue seus recursos desnecessariamente.

2.7. Já quanto ao requisito presente no parágrafo 145.55(b)-I do RBAC nº 145, ao estabelecer um prazo de validade para o certificado da organização de manutenção estrangeira, institui marco relevante de avaliação pela ANAC sobre a continuidade das condições técnicas apresentadas pela empresa para permanecer certificada. Diferente das organizações de manutenção baseadas em território nacional, para as quais a ANAC possui maior proximidade geográfica e os processos de vigilância e supervisão podem ser mais frequentes e efetivos, no caso de organizações estrangeiras tais processos de acompanhamento pela autoridade de aviação civil brasileira são naturalmente limitados, e justificam o estabelecimento de uma certificação com prazo definido, sujeitando tais organizações de manutenção a reavaliações periódicas.

2.8. Contudo, em um contexto onde está estabelecido um acordo bilateral entre autoridades, como é o presente caso do acordo com a autoridade canadense, tal cenário se modifica. De forma geral, o estabelecimento de um acordo bilateral permite que haja aproveitamento de atividades realizadas pela autoridade local do país onde se localiza a organização de manutenção estrangeira, proporciona formas de reduzir a quantidade de atividades técnicas redundantes e os custos impostos à indústria aeronáutica. Entendo, portanto, que a utilização dos acordos com outras autoridades está amplamente amparada pelo princípio constitucional da eficiência. Atualmente, já existe um acordo em vigor entre a autoridade de aviação civil brasileira e o TCCA, firmado há mais de 20 anos.

2.9. Conforme pontuado pela SPO na Nota Técnica 87/2023/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 9217134), desde 2017 a ANAC e o TCCA têm estabelecido tratativas para a atualização do acordo de manutenção em vigor. Conforme apontado pela Superintendência de Padrões Operacionais, o TA-M e seus procedimentos de implementação (*Implementation Procedures - IP*), firmados respectivamente em 2002 e 2005 entre o TCCA e o antigo Departamento de Aviação Civil - DAC, necessitam ser atualizados.

2.10. A isenção proposta pela SPO aos requisitos do RBAC n° 145 estão inseridas nesse contexto de atualização do acordo TA-M. As isenções ora propostas visam implementar no acordo uma validade contínua para os certificados das organizações de manutenção canadense, bem como a não exigência de demonstração de necessidade para a certificação por aquelas entidades.

2.11. Conforme aponta a Nota Técnica n° 87/2023/GTNO-GNOS/GNOS/SPO, sobre a proposição de se adotar uma validade contínua para os certificados das organizações de manutenção canadenses, a SPO argumenta, *in verbis*:

"4.6.1 Validade contínua da aprovação: (...) No novo TA-M está sendo proposta a validade contínua da aprovação da organização de manutenção aprovada pela ANAC no Canadá (Conforme Sessão C – 6 do TA-M proposto). A recíproca também é aplicada: validade contínua da aprovação da organização de manutenção aprovada pelo TCCA no Brasil (Sessão B – 6 do TA-M proposto). A intenção é a diminuição de trabalho de processamento pelas autoridades e burocracia para o regulado. Adicionalmente, foi considerado que as duas autoridades têm reuniões bilaterais, pelo menos uma vez ao ano durante o MMT, para gestão do acordo e intercâmbio de informações sobre as auditorias realizadas nas organizações com certificação da outra autoridade. Além disso, ao longo dos anos foi desenvolvida confiança mútua entre as autoridades desde a implementação do acordo de manutenção em 2002. Adicionalmente, a proposta de TA-M prevê a realização de visitas de amostragem (veja no TA-M *Section A – 7. 7. Sampling inspection system in Brazil and Canada*). Destaca-se também que a proposta da validade contínua é recíproca para organizações de manutenção aprovadas ANAC no Canadá e TCCA no Brasil. Considerando os aspectos apresentados, a equipe técnica entende que a renovação da aprovação a cada 24 meses apenas significaria aumento de carga de trabalho para a indústria e para as autoridades de aviação com o processamento da solicitação, pouco agregando em termos de valor em segurança operacional frente ao custo em termos de dispêndio de energia das equipes de ambas as autoridades."

2.12. Destaco, portanto, os esforços de ambas as autoridades na diminuição de burocracias tanto para o regulado como para os próprios entes públicos, em especial aquelas que pouco valor agreguem em segurança operacional. Além disso, considerando a relação de confiança que foi construída com a autoridade canadense ao longo de mais de 20 anos em que vigora o acordo de manutenção, somada às reuniões anuais previstas entre as duas autoridades que ocorrem durante o evento do *Maintenance Management Team* (MMT) e considerando a possibilidade de visitas de amostragem previstas no acordo (as inspeções do *Sampling Inspection System - SIS*), entendo haver mitigações adequadas e que permitirão à ANAC ser informada tempestivamente, via interações com a autoridade canadense, de qualquer organização que eventualmente deixe de cumprir com os requisitos estabelecidos. Isso possibilitará à autoridade brasileira tomar as ações adequadas como suspensão ou cancelamento do certificado. Além disso, é relevante pontuar que a validade contínua será adotada de maneira recíproca pelo TCCA para o certificado das organizações de manutenção brasileiras, aprovadas pela autoridade canadense.

2.13. Sobre a não exigência de demonstração de necessidade para a certificação, a Nota Técnica n° 87 enfrenta a questão conforme apresentado em seu item 4.6.2:

"4.6.2 Demonstração de necessidade: A demonstração de necessidade não é requerida pelo TCCA, mas no RBAC 145.51 (c)(1) é requerida para organizações de manutenção aprovadas ANAC no exterior a demonstração de que o certificado de organização de manutenção é necessário para manter ou alterar aeronave registrada no Brasil e artigos para uso nessas aeronaves ou aeronave estrangeira operada por empresa certificada sob o RBAC 121 ou 135 e artigos para uso nessas aeronaves. A equipe técnica entende que para a ANAC a intenção da demonstração de necessidade é evitar que haja aprovações desnecessárias e consequente gasto de recursos da agência. Ocorre que com a

implementação do TA-M a certificação, supervisão e emissão de carta de aprovação serão realizadas pelo TCCA, cabendo à ANAC participação pontual no processo enviando o número de aprovação, instruções para pagamento de TFAC e atualização do site. Adicionalmente, tem sido constatado que, de uma forma muito fácil, a demonstração da necessidade é atendida com uma carta ou e-mail fornecida por um potencial cliente, portanto não cumprindo a função de evitar aprovações desnecessárias. Outro aspecto a ser considerado é que, considerando a proposta de que as aprovações não terão datas de validade, a demonstração de necessidade seria apresentada apenas na aprovação inicial, o que também tornaria pouco efetiva a intenção de inibir aprovações desnecessárias. Ainda assim, caso a ANAC deseje avaliar se a organização tem feito uso da aprovação RBAC 145 há previsão no capítulo 8 do suplemento ANAC para as organizações de manutenção aprovadas no Canadá manterem por 5 anos os registros dos trabalhos realizados sob aprovação ANAC e do pessoal envolvido."

2.14. Decorre, portanto, que a certificação, a supervisão e a emissão da aprovação às organizações canadenses serão realizadas pelo TCCA em nome da ANAC. Além disso, como pontua a área técnica, no contexto de uma validade contínua do certificado, reforça-se a percepção de que tal requisito pouco valor agregaria, e sua isenção constitui simplificação que significará menor burocracia às empresas, facilitando a certificação segundo o RBAC nº 145 das organizações de manutenção canadenses.

2.15. Considerando o exposto, entendo que a proposta da SPO quanto à isenção para os requisitos presentes nos parágrafos 145.51(c)(1) e 145.55(b)-I do RBAC nº 145 encontra-se alinhada aos esforços que vêm sendo empreendidos por esta Agência no sentido de promover simplificações no arcabouço normativo, sem que seja impactada a segurança operacional. Verifica-se que a aprovação de tais isenções possibilitará um acordo TA-M com o TCCA atualizado, mais moderno, podendo, inclusive, ser modelo para futura adoção nos demais acordos bilaterais ou multilaterais em vigor com outras autoridades, considerando obviamente, as particularidades típicas de cada acordo, o nível de confiança estabelecido entre as autoridades, e tendo em vista que os acordos são fruto de negociações conduzidas nos fóruns adequados.

2.16. Por fim, quanto ao instrumento proposto pela SPO para dar publicidade ao deferimento da isenção, entendo ser necessário manter paralelismo com o instrumento comumente utilizado por esta Agência para a concessão de isenções de cumprimento com requisitos. Nesse sentido, entendo ser mais adequada a utilização de uma Decisão para o tratamento da presente demanda, salientando que, embora as organizações beneficiárias não estejam nominalmente citadas na Decisão, entende-se que há um conjunto de entes regulados razoavelmente delimitado que será alcançado pelo documento, qual seja as organizações de manutenção canadenses aprovadas ou que venham a ser aprovadas conforme os procedimentos do acordo TA-M. Assim, proponho que a aprovação desta Diretoria Colegiada considere a proposta de Decisão apresentada no documento SEI 9559562, anexada aos autos deste processo, a qual também incluiu pequenos ajustes textuais à proposta da SPO, sem, contudo, alterar o seu mérito.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, diante das razões anteriormente expostas e com fundamento no Art. 11, inciso V, da Lei 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao deferimento da proposta de isenção apresentada pela SPO, em favor das organizações de manutenção canadenses aprovadas ou a serem aprovadas segundo o acordo TA-M, na forma de isenção de cumprimento dos requisitos de que tratam os parágrafos 145.51(c)(1) e 145.55(b)-I do RBAC nº 145, nos termos da Proposta de Decisão SEI nº 9559562.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 23/01/2024, às 16:28, 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 **9536513** e o código CRC **20BB614E**.

SEI nº 9536513