



VOTO

PROCESSO: 00058.010523/2022-12

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

1. FUNDAMENTAÇÃO

1.1. Prevê o Regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que compete à Agência adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

1.2. A Resolução nº 381/2016, que altera o Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, prevê em seu art. 9º ser de competência da Diretoria da ANAC, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência. Ademais, compete a à Superintendência de Padrões Operacionais submeter à Diretoria projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos, de operações aéreas.

1.3. Tratando-se, portanto, de contexto atrelado a aprimoramentos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 119, intitulado "Certificação: Operadores de Transporte Aéreo Público", resta demonstrado o atendimento aos requisitos de competência para a deliberação sobre o tema proposto.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme exposto no Relatório^[1], a proposta de emenda em tela trata da revisão dos requisitos de qualificação do diretor ou gerente de manutenção estabelecidos no RBAC nº 119, de modo a adequar esses requisitos à qualificação técnica do candidato, endereçando entre outros elementos o tratamento da indicação de estrangeiros para o cargo, especialmente no caso de operadores aéreos já certificados em seus países de origem e que pretendam obter certificação brasileira.

2.2. A análise conduzida pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO teve origem em modificação realizada em 2019 no Código Brasileiro de Aeronáutica^[2], referente à revogação da restrição de participação de capital estrangeiro em empresas aéreas brasileiras. Com esse novo panorama, surgiu a oportunidade para a constituição de novas empresas no país, visando à prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas, inclusive para empresas já estabelecidas e consolidadas no mercado internacional.

2.3. Como se observa, não se trata na análise da condição dos operadores estrangeiros sujeitos à disciplina do RBAC nº 129, os quais têm permissão apenas para realizar operações internacionais entre o Brasil e outros países. As alterações avaliadas pela área técnica envolvem de forma mais direta empresas que já possuem certificação operacional em outro país para oferecer serviços de transporte aéreo e têm interesse em obter a certificação brasileira de acordo com os requisitos do RBAC nº 119. Tal certificação permite a realização de voos domésticos e pode, ainda, ser reconhecida por outros países (conforme regras específicas de cada autoridade nacional) para operações com origem ou destino fora do Brasil.

- 2.4. No regramento vigente, os parágrafos 119.67(d)(1) e 119.71(e)(1) estipulam a necessidade de que o diretor ou gerente de manutenção de operadores regidos pelos RBAC nº 121 ou 135 tenham registro junto ao respectivo conselho profissional, ou seja: sistema CREA/Confea para profissionais de nível superior e CRT/CFT para técnicos.
- 2.5. No contexto de busca da ampliação da oferta de serviços aéreos no Brasil, que levou à alteração do CBA, a análise realizada pela área técnica^[3] indica que operadores estrangeiros, ao trazerem consigo conhecimentos adquiridos por meio da certificação para operação em outros países (mesmo considerando as particularidades regulatórias de cada autoridade), poderiam demonstrar conformidade com a regulamentação brasileira com base na experiência prática desses profissionais da área de manutenção em suas matrizes, ainda que não registrados junto aos conselhos profissionais pátrios.
- 2.6. Na instrução do processo, indica-se que o requisito vigente, portanto, poderia representar obstáculo ou desestímulo ao processo de certificação de tais operadores no Brasil. Noutra giro, reconheceu-se que um profissional que já possui tal experiência poderia se enquadrar como candidato adequado para o exercício do cargo do ponto de vista da segurança operacional, o que facilitaria a transferência do *know-how* da matriz para as operações brasileiras.
- 2.7. Adicionalmente, argumenta-se que o registro no conselho profissional não seria a única garantia de qualificação técnica para a função específica em questão. Nesse sentido, eventual profissional com notória especialização em temas de manutenção aeronáutica, mas com formação em área que não possua equivalência direta no conselho de classe brasileiro, poderia demonstrar à Agência o preenchimento da finalidade de formação prevista no RBAC nº 119, garantindo-se a robustez dos controles de segurança almejados pela regulamentação.
- 2.8. Observo, nessa linha, que o mapeamento da experiência internacional lançado pela área proponente foi abrangente, do qual destaco o comparativo com a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que não estabelece uma exigência específica de estrutura administrativa para os operadores de serviço de transporte aéreo, conforme estipulado no Anexo 6 Parte I. Assim, assevera-se que qualquer alteração realizada não afetará o cumprimento do Brasil em relação aos padrões e recomendações (SARPs) presentes nos Anexos.
- 2.9. A autoridade americana (Federal Aviation Administration - FAA), de acordo com o 14 CFR Part 119, requer que o diretor de manutenção de um operador conforme o Part 121 ou Part 135 possua uma licença de mecânico, com habilitações em célula e motopropulsor. Observa-se que um engenheiro não seria elegível para assumir esse cargo, a menos que ele também possua a licença de mecânico, ou obtenha uma isenção. A FAA também possui os parágrafos 119.67(e) e 119.71(f), que permitem meios alternativos em relação aos requisitos de experiência.
- 2.10. A autoridade europeia (European Union Aviation Safety Agency - EASA), por sua vez, estabelece na regra operacional a necessidade de indicação de pessoas responsáveis pelo gerenciamento e supervisão de diversas áreas, incluindo aeronavegabilidade contínua. No entanto, uma vez que essa exigência está no âmbito de método aceitável de cumprimento (AMC), é permitido substituir a exigência de título por 5 anos de experiência adicionais.
- 2.11. Por fim, indica-se que tal abordagem também é adotada pelo Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), aplicável aos países da América do Sul e Latina.
- 2.12. Assim, como resultado da análise, propõe a área técnica que os requisitos de qualificação (parágrafos 119.67(d)(1) e 119.71(e)(1)) passem a prever:

- admissão de qualificação alternativa ao requisito atual, de modo a permitir que um detentor de licença de Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA), com habilitação nos grupos de célula e motopropulsor - sejam emitidas pela ANAC ou por outro país membro da OACI - possa atuar como diretor ou gerente de qualificação, desde que cumpra com os demais requisitos de experiência estabelecidos no regulamento;
- retirada da exigência de registro no conselho de fiscalização da profissão, mantendo-se somente a exigência técnica atual (título de engenheiro, tecnólogo ou técnico); e
- ajuste pontual dos requisitos de inspetor-chefe em operações regidas pelo RBAC nº 121.

2.13. Conclui-se, de todo o exposto, que a proposta de emenda ao RBAC nº 119 não compromete a segurança do sistema de aviação civil, racionaliza os esforços de fiscalização da ANAC e aumenta sua eficiência, além de estar compatível com as regulamentações de outras autoridades estrangeiras, estando em condições de ser submetida ao crivo do público interessado.

2.14. Tendo em vista, no entanto, que o principal objetivo dos conselhos profissionais envolvidos no tema^[4] é zelar pela defesa da sociedade e do desenvolvimento sustentável do País, exercendo ações para o cumprimento da legislação referente ao exercício e ao aperfeiçoamento das atividades profissionais, entendo ser relevante a consulta aos conselhos anteriormente referidos para que se manifestem, caso entendam pertinente, no âmbito da Consulta Pública.

3. RAZÕES DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à submissão da proposta de revisão dos requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção previstos no RBAC nº 119 a Consulta Pública, pelo período de 45 (quarenta e cinco) dias, com vistas a dar amplo conhecimento e divulgação sobre a alteração normativa pretendida, bem como colher contribuições para o aperfeiçoamento da citada proposta.

3.2. À SPO para adoção das providências necessárias à comunicação aos sistemas Confea/Crea e CRT/CFT visando à participação dos entes na Consulta Pública.

É como voto.

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO

Diretor

[1] Relatório de Diretoria DIR-RBC (SEI nº 8721673)

[2] Alteração por força da Lei nº 13.842, de 17/06/2019 ao CBA (Lei nº 7.565, de 19/12/1986).

[3] Relatório de AIR nº 9/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI nº 7042227)

[4] Vide Regimento Interno do CONFEA



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Benevides Carvalho, Diretor**, em 08/07/2023, às 14:07, 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 **8762533** e o código CRC **D80545A6**.