



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.513717/2016-27

INTERESSADO: ANAC/SAR

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de emendas aos [Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil – RBACs 145 \(Emenda 01\)](#) e [119 \(emenda 03\)](#), em atendimento ao Tema 1 da [Agenda Regulatória 2017-2018](#) (originário da Agenda Regulatória de 2014), com a revisão dos requisitos para a aceitação de Responsável Técnico – RT e de Diretor de Manutenção – DM em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo, respectivamente.

1.2. A Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR destacou que os critérios de aceitação dos referidos profissionais não guardam relação de equivalência entre organizações de manutenção e empresas de transporte aéreo. Assim, em junho de 2015, foi criado Grupo de Trabalho na SAR, com o objetivo de realizar estudos sobre a problemática e propor revisão normativa para melhor alinhamento dos critérios.

1.3. A partir da "Análise da Formação dos Profissionais *versus* Porte das Empresas", a área técnica constatou que (SEI nº 0744760):

a) empresas aéreas que operam sob o [RBAC 121 \(Emenda 03\)](#), por força do [RBAC 119](#), apenas contratam DM com maior nível de formação (engenheiros), embora não sejam necessariamente experientes, ou tão experientes quando comparados com os DMs de empresas aéreas sob o [RBAC 135 \(Emenda 03\)](#), que possuem menor nível de formação (técnicos ou tecnólogos);

b) empresas aéreas sob o [RBAC 135](#), nos casos permitidos pelo [RBAC 119](#), optam pela contratação de DM com menor nível de formação (técnicos e tecnólogos), devido à disponibilidade de mão-de-obra e ao nível salarial quando comparado a profissionais com maior nível de escolaridade (engenheiros). Isto não significa que tais empresas apresentem menores níveis de segurança frente àquelas com profissionais de maior nível de formação. Não foi identificada uma correlação direta neste sentido;

c) para as organizações de manutenção ([RBAC 145](#)), embora não haja restrição regulamentar quanto ao nível de formação do Responsável Técnico, na maioria dos casos há uma correlação diretamente proporcional entre a complexidade do serviço de manutenção desempenhado pela empresa e a formação do profissional. Quanto maior a complexidade dos serviços, maior a formação do RT contratado; e

d) há maior flexibilidade nas regras para cadastramento do Responsável Técnico do que para Diretor de Manutenção. Isso se demonstra contraditório, visto que as empresas aéreas realizam serviços de manutenção mais simples do que as organizações de manutenção.

1.4. Na continuidade, os estudos do Grupo de Trabalho concluíram que:

a) há desproporcionalidade e falta de harmonização internacional nos requisitos do [RBAC 119](#) referentes à qualificação necessária para o Diretor de Manutenção em empresas aéreas que operam sob os [RBACs 121](#) e [135](#). Tais requisitos têm motivado

pedidos frequentes de isenção pelas empresas;

b) embora os [RBACs 119](#) e [145](#) requeiram, respectivamente, cargos específicos de Diretor de Manutenção e Responsável Técnico, verifica-se que, em certos casos, tais profissionais não têm atuado efetivamente para evitar o surgimento de não conformidades, não sendo claras suas atribuições e responsabilidades;

c) foram identificados casos em que o Diretor de Manutenção e o Responsável Técnico atuam em quantidade de empresas não compatível com o tempo e a área de atuação, sendo isso um indicador de prejuízo à qualidade dos serviços prestados.

1.5. Em síntese, como solução de encaminhamento, a SAR propôs as seguintes alterações normativas:

a) requerer experiência para Diretor de Manutenção;

b) definir atribuições e responsabilidades mínimas para Diretor de Manutenção e Responsável Técnico;

c) requerer qualificação compatível às funções; e

d) exigir comprovação de compatibilidade de tempo e área de atuação.

1.6. A área argumenta que as principais vantagens de tais alterações são as de gerar maior aderência aos regulamentos, bem como a harmonização com os regulamentos editados por outras autoridades de aviação civil e com os requisitos adotados pelo Conselho Federal de Engenharia e Agronomia – CONFEA e pelos Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia – CREAs. Foi destacado, ainda, que as alterações podem gerar para os regulados eventuais custos de capacitação, bem como a imposição de limitação do número de empresas em que um Diretor de Manutenção e um Responsável Técnico possam trabalhar.

1.7. A SAR realizou apresentação dos estudos e conclusões à Diretoria em 05/10/2015, havendo recebido parecer favorável para a continuidade do processo normativo segundo os parâmetros apresentados.

1.8. Em 14/06/2017, o processo foi encaminhado a esta Diretoria (SEI nº 0773784), com a proposta de estabelecimento de Audiência Pública pelo prazo de 30 dias.

1.9. É o relatório.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 08/08/2017, às 18:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **0781679** e o código CRC **AC7C5939**.

SEI nº 0781679