



## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

### PROPOSTA DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL – RBAC 183, “CREDENCIAMENTO DE PESSOAS” JUSTIFICATIVA

#### 1. APRESENTAÇÃO

- 1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC a propor a edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 183, “Credenciamento de pessoas”, em face do estabelecido no art. 47, inciso I da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.
- 1.2. A referida proposta para emissão do RBAC 183 visa substituir o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 183 “Representantes credenciados da autoridade aeronáutica”, por força do art. 47, inciso I da Lei nº 11.182, de 2005.

#### 2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

##### 2.1. Fatos

- 2.1.1. A Lei nº 11.182/2005 definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem a competência para credenciar pessoas conforme estabelece o art. 8º, parágrafo 1º daquele diploma legal.
- 2.1.2. Em termos gerais, a proposta do RBAC 183, em relação ao atual RBHA 183, amplia o escopo do credenciamento de pessoas para 4 (quatro) novas áreas: inspeção de saúde, proficiência de piloto, pessoal técnico e certificado de aeronavegabilidade. Além disso, o RBAC 183 abrange, igualmente, o credenciamento de pessoa jurídica, o que não está previsto no atual RBHA 183.
- 2.1.3. Historicamente, credenciar pessoas para que executem certas atividades para a Autoridade de Aviação Civil é uma prática que remonta, no cenário internacional, ao final da década de 1950. Nos EUA, essa prática começou a partir do *Federal Aviation Act* de 1958, com a criação dos *Designated Engineering Representatives* (representantes credenciados em engenharia, que são pessoas autorizadas a executar certas tarefas relacionadas com a aprovação do projeto de aeronaves e seus componentes) e com os *Aviation Medical Examiners* (médicos examinadores, responsáveis por realizar certas atividades relacionadas com a emissão de Certificados de Capacidade Física).
- 2.1.4. No Brasil, essa prática iniciou-se no âmbito da certificação de aeronaves, por meio da antiga Divisão de Homologação Aeronáutica, pertencente ao, então, Centro Técnico Aeroespacial – CTA, sendo que os primeiros Representantes Credenciados em Engenharia (RCE) foram

selecionados na década de 1980. Oportuno lembrar que a atuação dessas pessoas credenciadas foi fundamental para que o CTA obtivesse sucesso na aprovação de grandes projetos da indústria brasileira (jatos das famílias EMB-145 e ERJ-170/190, fabricados pela Embraer). Desde o ano de 2006, com a instalação desta Agência, a atuação dessas pessoas credenciadas continua sendo importantíssima, como demonstrado pela recente certificação dos jatos executivos EMB-500 e EMB-505.

- 2.1.5 Como mencionado anteriormente a ANAC sugere a inclusão regulamentar do Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade, com a finalidade de executar atividades relacionadas com a certificação de aeronavegabilidade (especialmente vistorias de aeronaves), do Profissional Credenciado em Inspeção de Saúde, do Profissional Credenciado em Proficiência Linguística e do Profissional Credenciado em Exames de Proficiência de Piloto.
- 2.1.6 Além disso, o RBAC 183 também abrange o credenciamento de pessoa jurídica, considerado hoje uma necessidade universal, tanto que a FAA (EUA), EASA (Europa) e TCCA (Canadá) utilizam tal modalidade de credenciamento há décadas, com planos de estabelecer sistemas ainda mais evoluídos e eficientes.
- 2.1.7 Cabe ressaltar que, em conformidade com a Lei nº 11.182/2005, as atividades das pessoas credenciadas restringem-se, apenas, à execução de tarefas que dão suporte à emissão de certificados ou atestados. A emissão propriamente dita desses certificados ou atestados, atividade finalística e inerentemente governamental, continua sendo competência exclusiva da ANAC.
- 2.1.8 É importante mencionar que essas pessoas credenciadas somente executarão a vistoria de aeronave, a inspeção de saúde e a verificação de proficiência que resultem em relatórios, laudos e pareceres cujo objetivo seja a emissão ou a revalidação do correspondente certificado (respectivamente, certificado de aeronavegabilidade, certificado de capacidade física e certificado de habilitação técnica). Da mesma forma, a execução de vistoria, inspeção ou verificação para outro fim que não seja a emissão ou revalidação de um certificado continuam sendo de competência exclusiva da Agência, pois são consideradas atividades de fiscalização.
- 2.1.9 O caráter voluntário do credenciamento é um ponto que deve ser enfatizado. Obter o credenciamento é uma opção do interessado. A ANAC tem o poder discricionário para aceitar ou não o pedido. Cabendo a esta autoridade decidir se um credenciamento é necessário ou não, em função da demanda.
- 2.1.10 Outro ponto relevante é o benefício aos regulados. Em muitos casos, o aproveitamento desses relatórios, laudos e pareceres das pessoas credenciadas resulta em menores prazos para a obtenção de certificados e aprovações, reduzindo, assim, o ônus para o requerente sem comprometer a segurança e credibilidade, atendendo ao interesse público, razão de ser do ordenamento legal.
- 2.1.11 Também será de decisão exclusiva da ANAC o cancelamento/revogação de um credenciamento, devido a uma demanda insuficiente ou por qualquer outro motivo que a ANAC julgar apropriado. A insuficiência de demanda é um fator relevante no processo decisório, pois a previsão de volume de trabalho a ser executado pelos credenciados deve justificar os custos que a ANAC terá para realizar a supervisão (fiscalização) e constante avaliação desses credenciados.
- 2.1.12 Essa prática traz ganhos de eficácia e eficiência para a Autoridade de Aviação Civil. Ao aproveitar relatórios, pareceres e laudos elaborados por profissionais credenciados, a ANAC pode redirecionar e focar seus recursos para os aspectos que mais afetam a segurança e o interesse público.

- 2.1.13 Essa priorização de recursos da ANAC, da mesma forma como fazem outras Autoridades de Aviação Civil (FAA, *European Aviation Safety Agency – EASA*, *Transport Canada Civil Aviation – TCCA*, *Civil Aviation Safety Authority – CASA*), é normalmente fundamentada em uma criteriosa análise de risco. Aquelas situações que são novas ou que podem trazer maior risco à sociedade sempre serão executadas pela própria Agência, e não pelas pessoas credenciadas.
- 2.1.14 Acrescenta-se, derradeiramente, que a proposta do RBAC 183 promove a adequação de terminologia e nomenclatura das diversas especialidades de credenciamentos concedidos pela ANAC.
- 2.1.15 Nestes termos, esta Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC, consoante o estabelecido no art. 27 da Lei nº 11.182, de 2005, propõe, devidamente motivada, a instauração de audiência pública, com o fim de coletar subsídios para o processo decisório, assegurar aos agentes e usuários envolvidos o encaminhamento de suas sugestões, identificar aspectos relevantes da matéria e dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

“Art. 27. As iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.”

## **2.2. Fundamentação**

Os fundamentos legais, regulamentares e normativos que norteiam a proposta são os que se seguem:

- a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- b) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946;
- c) Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008; e
- d) IN nº 15, de 20 de novembro de 2008.

## **3. PROPOSTA DE REGULAMENTO**

- 3.1.1. A proposta de regulamento de que trata esta audiência pública está anexada à resolução ora submetida à apreciação, visando à aprovação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 183 “Credenciamento de Pessoas”.

## **4. AUDIÊNCIA PÚBLICA**

### **4.1. Convite**

- 4.1.1. A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

- 4.1.2. Os interessados devem enviar os comentários identificando o assunto para os endereços informados no item 4.2, por via postal ou via eletrônica (e-mail), usando o formulário F-200-22, disponível no endereço eletrônico [http:// www.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp](http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp).
- 4.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final do RBAC 183 poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada à relevância dos comentários recebidos.

#### **4.2. Período para recebimento de comentários**

Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de 30 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no DOU.

#### **4.3. Contato**

Para informações adicionais a respeito desta audiência pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC  
Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR  
Gerência Técnica de Processo Normativo – GTPN  
Avenida Cassiano Ricardo, 521 - Bloco B - 2º Andar - Jardim Aquarius  
12246-870 - São José dos Campos - SP  
Fax: (12) 3797-2330  
e-mail: [ggcp-gr@anac.gov.br](mailto:ggcp-gr@anac.gov.br)