

**PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC) 141 – CERTIFICAÇÃO E REQUISITOS OPERACIONAIS: CENTROS DE INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL PARA FORMAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE TRIPULANTES DE VOO, TRIPULANTES DE CABINE E DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO**

**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 141 – RBAC 141, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: Centros de Instrução de Aviação Civil para formação e qualificação de tripulantes de voo, tripulantes de cabine e despachantes operacionais de voo”, 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 141 visa atualizar a norma atualmente vigente, o RBHA 141, que trata de regras de operação comuns a todos os operadores de aviação civil.

1.3 A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, determina que a ANAC estabeleça normas observando acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil. Portanto, a edição do RBAC 141 ora proposto, visa, além de atualizar o sistema normativo vigente, atender à uniformidade regulamentar prevista na Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

**2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA**

2.1 A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, por meio do seu art. 47, inciso I, atribui à ANAC competência para, gradativamente, substituir a regulamentação em vigor (emitida pelo antigo DAC) por regulamentos, normas e demais regras emitidas pela ANAC.

2.2 Além do acima exposto é objetivo da ANAC atualizar a regulamentação vigente, de modo que esta dê o suporte necessário para que sejam cumpridas as atribuições que a Lei 11.182/2005 conferiu à Agência e para que se atenda às normas e orientações nacionais e internacionais relacionadas à aviação civil, no âmbito de sua competência.

2.3 A elaboração desta proposta de RBAC 141 foi baseada principalmente na regulamentação vigente, o RBHA 141, com o *Reglamento Aeronáutico Latinoamericano* LAR 141, e demais documentos pertinentes à matéria do Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional da OACI, com o objetivo primeiro de que a proposta ficasse adequada à realidade da aviação civil brasileira.

2.4 Considerando as contribuições advindas das gerências da SSO e de outras superintendências da ANAC, assim como as contribuições efetuadas na última audiência pública, foi possível uma revisão crítica e detalhada da proposta inicial de RBAC 141, permitindo uma melhor adequação

nos textos, na definição de adoção ou não de itens em conformidade com os regulamentos internacionais, adequados à realidade operacional brasileira.

2.5 Da compilação de todos esses dados podemos destacar algumas alterações que são consideradas relevantes:

- implementação da certificação das organizações de instrução de aviação civil, que passarão a se chamar “Centros de Instrução de Aviação Civil” (CIAC) e passarão a receber um certificado de CIAC e Especificações de Instrução (EI);
- adoção do Manual de Instruções e Procedimentos (MIP);
- requisitos de treinamento inicial e periódico para os instrutores, conforme as atribuições a desempenhar;
- adoção de um Sistema de Garantia da Qualidade;
- adoção do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) para os CIAC que operarem aeronaves em voo;
- adoção da metodologia de educação à distância (EaD);
- retirada do curso de Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA), que será tratado em regulamento específico (RBAC 147);

2.6 Esclarecimentos com relação aos aeroclubes:

Com a criação da ANAC e em decorrência do Art. 47 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e do Art. 1º da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, alterada pela Resolução nº 162, de 20 de julho de 2010, os atuais Regulamentos de Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) estão sendo gradativamente atualizados para Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC). Durante esse processo, desenvolvido pelas áreas competentes da ANAC, verificou-se a necessidade de atualização de muitos requisitos dos RBHA e em outros casos a necessidade de mudança da filosofia de atuação da ANAC face à atual realidade brasileira.

Como signatário do acordo do Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), o Brasil se comprometeu a alinhar seus regulamentos aos LAR (*Regulamento Aeronáutico Latino-americano*), publicados pelo referido SRVSOP. Os LAR foram elaborados através da participação de técnicos das Autoridades de Aviação Civil dos países participantes, inclusive o Brasil.

O atual RBHA 140 trata especificamente da “*autorização, organização e funcionamento de aeroclubes*”, e decorre de previsão legal do Art. 97 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBA). Já o RBHA 141 estabelece “*normas, procedimentos e requisitos concernentes ao processo de concessão de autorização para funcionamento de escolas de preparação de pessoal para a aviação civil brasileira*”, denominadas genericamente “*Escolas de Aviação Civil*”, que trata da homologação de cursos a serem ministrados para “*pilotos de avião e de helicóptero; instrutores de voo de avião e helicóptero; mecânicos de manutenção aeronáutica, nas diferentes habilitações; mecânicos de voo; despachantes operacionais de voo; e comissários de voo*”.

Considerando então que os atuais RBHA devem ser atualizados para RBAC, que a regulamentação brasileira deve ser harmonizada na medida do possível aos LAR, e que além disso devem ser consideradas as especificidades da realidade e das legislações brasileiras, foram propostas as atualizações de diversas regulamentações, entre elas os RBHA 140 e RBHA 141, que serão atualizados com a criação dos RBAC 140 e 141, sendo que a parte referente aos cursos de Mecânico de Manutenção Aeronáutica serão segregados do novo RBAC 141, com a criação do RBAC 147, em harmonização ao LAR 147 que trata do mesmo assunto.

Para a elaboração dos referidos RBAC, a ANAC considerou os seguintes pontos:

1. os atuais RBHA 140 e 141 preocupam-se bastante com a constituição jurídica e administrativa das instituições por eles reguladas. No entanto, a ANAC entendeu que estas questões podem estar descritas em Instrução Suplementar, visando atender o disposto no parágrafo único do Art. 99 da Lei 7.565/86. Dessa forma, as propostas de RBAC 140, 141 e 147 simplesmente deixaram de tratar dessas questões que não afetam a segurança operacional. Ressalta-se, portanto, que a ANAC não está extinguindo os atuais aeroclubes, assim como nenhuma outra organização existente, primeiro porque a ANAC não pode extinguir instituições previstas em Lei (como os aeroclubes, que são previstos pelo Art. 97 do CBA) e; segundo porque o que a ANAC pretende é direcionar o seu foco apenas para os aspectos que se referem à segurança operacional e à qualidade da formação do pessoal relacionado à aviação civil; e

2. a ANAC tem por objetivo também aumentar o nível de segurança e de qualidade das atuais instituições de ensino voltadas à formação do pessoal da aviação civil. Mas por outro lado, a ANAC também tem a preocupação de não inviabilizar as associações de recreio e desportivas que não visem à formação de pessoal para trabalhar comercialmente no mercado da aviação civil. Dessa forma, as propostas ora apresentadas de RBAC 141 e RBAC 147 visam preferencialmente ao estabelecimento de Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC), voltados para a formação de pessoal que efetivamente desejará atuar no mercado de aviação civil, ao passo que a proposta de RBAC 140 visa o estabelecimento de Escolas de Voo (EV), voltadas para a formação e de pessoal que não pretende atuar no mercado profissional de aviação civil, mas focar-se apenas na aviação recreativa e/ou desportiva. Com base no exposto no item 1, praticamente todo o conteúdo do atual RBHA 140 será revogado, o que implicaria também na revogação pura e simples do RBHA 140 sem a edição de um RBAC 140. No entanto, com base nesta nova perspectiva, o RBAC 140 foi reformulado para oferecer uma opção de certificação mais simples voltada para o pessoal de aviação de recreio e desportiva.

Da mesma forma, os aeroclubes poderão se certificar por qualquer dos RBAC (140, 141 e 147), dependendo do tipo de curso que queira oferecer ao mercado. A proposta visa também democratizar o acesso de outras associações, empresas, sindicatos, etc., ao mercado da instrução de aviação civil, desde que cumpram os requisitos técnicos dos novos RBAC.

Os CIAC certificados segundo o RBAC 141 e 147 poderão, portanto, oferecer cursos para pilotos comerciais, pilotos de linha aérea, pilotos de tripulação múltipla,

habilitação de voo por instrumentos, mecânicos de manutenção aeronáutica, ou seja, para a formação profissional de tripulantes que irão preferencialmente atuar no mercado da aviação civil.

Os CIAC poderão ainda ser certificados pelo Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional (SRVSOP), que substitui a certificação com base no RBAC 141 e 147. Esta certificação é reconhecida por todos os países signatários do SRVSOP, o que abrirá o mercado sul-americano para os CIAC interessados.

Já as EV certificadas segundo o RBAC 140 somente poderão oferecer cursos para formação de tripulantes com caráter desportivo ou de recreação, visto que este RBAC possui menos exigências. Entidades de formação de pilotos de planadores, balões livres, girocópteros, aeronaves leves, pilotos privados se enquadram neste RBAC.

Com base no exposto acima, a ANAC reitera que não é seu objetivo a extinção de qualquer tipo de organização homologada/autorizada com base na regulamentação atual. Tais organizações poderão continuar a existir com a edição dos novos RBAC, porém deverão se adaptar às novas regulamentações.

### **3. FUNDAMENTAÇÃO**

3.1 Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005; e

3.2 Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

### **4. AUDIÊNCIA PÚBLICA**

4.1 A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio de 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.

4.2 Os interessados devem enviar os comentários, identificando o assunto, para o endereço informado no item 5, por via postal, ou por via eletrônica (e-mail: [grsso@anac.gov.br](mailto:grsso@anac.gov.br)), usando o formulário disponível no seguinte endereço eletrônico:

<http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

4.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final do RBAC 141 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.

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

## **5. CONTATO**

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

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC  
Superintendência de Segurança Operacional – SSO  
Gerência de Padrões e Normas Operacionais – GPNO  
Avenida Presidente Vargas, 850, Centro – 13º andar  
20071-001 – Rio de Janeiro – RJ  
Fax: (21) 3501-5467  
e-mail: [grsso@anac.gov.br](mailto:grsso@anac.gov.br)