



**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE**

PROPOSTAS DE EMENDAS AOS RBAC Nº 145 E RBAC Nº 119. AGENDA REGULATÓRIA 2017-2018. TEMA 1 - REQUISITOS DE PESSOAL DE DIREÇÃO EM ORGANIZAÇÕES DE MANUTENÇÃO E EM EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO.

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

A presente Justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor emendas aos RBAC 145 e RBAC 119 como resultado dos estudos realizados para o Tema 1 da Agenda Regulatória 2017-2018, "Requisitos de pessoal de direção em organizações de manutenção e em empresas de transporte aéreo".

2. LEGENDA

DM - Diretor de Manutenção

IC - Inspetor Chefe

MMA - Mecânico de Manutenção Aeronáutica

OMA - Organização de Manutenção Aeronáutica

RT - Responsável Técnico

3. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

3.1 Competência Legal

3.1.1 A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem a competência para editar e dar publicidade aos regulamentos necessários à aplicação da referida lei.

3.1.2 A mesma Lei nº 11.182 requer, em seu art. 8º, incisos IV e X, que a ANAC realize estudos, estabeleça normas, regule e fiscalize os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil.

3.2 Histórico

3.2.1 O tema foi incluído na Agenda Regulatória 2014, por meio da Portaria n.º 2.852, de 30/10/2013, devido a dois problemas existente à época:

- a) Os requisitos dos profissionais requeridos pelo RBHA 145 e RBAC 119 eram alvo de pedidos recorrentes de isenção;
- b) Os critérios de aceitação dos profissionais não são uniformes entre organizações de manutenção e empresas de transporte aéreo.

3.2.2 Objetivava-se ampliar o acesso de profissionais devidamente capacitados e experientes aos cargos de direção das organizações.

3.2.3 Quanto ao problema apontado em 3.2.1 a), como resultado da publicação do RBAC 145, pela Resolução nº 267 de 05/03/2013, não mais se observou a sua ocorrência para as organizações de manutenção aeronáutica.

3.2.4 Os Estudos Preliminares constataram que:

- a) As empresas aéreas que operam sob o RBAC 121, por força do RBAC 119, apenas contratam Diretor de Manutenção (DM) com a maior graduação de formação (engenheiros), embora estes não necessariamente sejam experientes, ou tão experientes quando comparados com os DM de empresas aéreas RBAC 135 que possuem menor graduação de formação (técnicos ou tecnólogos).

b) As empresas aéreas que operam sob o RBAC 135, nos casos permitidos pelo RBAC 119, optam pela contratação de DM com menor gradação de formação (técnicos e tecnólogos), por conta da disponibilidade de mão-de-obra e nível salarial quando comparado a profissionais com maior gradação (engenheiros). Isto não significa que tais empresas apresentem menores níveis de segurança frente às demais com profissionais com maior gradação de formação. Não foi identificada uma correlação direta neste sentido.

c) Para as Organizações de Manutenção (RBAC 145), embora não haja no regulamento uma restrição da gradação de formação para o Responsável Técnico (RT), na maioria dos casos, constata-se uma correlação diretamente proporcional entre o nível de complexidade do serviço de manutenção desempenhado pela empresa com a gradação de formação do RT. Quanto maior a complexidade dos serviços, maior a gradação de formação do RT contratado, sendo o inverso também observado. As de categoria de rádio e instrumentos apresentam uma maior distribuição da gradação de formação dos RT, independente de prestarem serviços a empresas aéreas RBAC 121 ou 135.

d) Verifica-se maior flexibilidade nas regras para cadastramento do RT do que para DM. Isto é contraditório pois as empresas aéreas realizam serviços de manutenção menos complexos do que as organizações de manutenção e ainda há possibilidade destes serviços serem totalmente contratados. Identificam-se oportunidades de adequação da gradação de formação requerida para os profissionais das empresas aéreas 121 e 135.

3.2.5 Um sumário da conclusão dos Estudos Preliminares é apresentado na Tabela abaixo:

Problemas	Alternativa Escolhida	Principais vantagens	Principais desvantagens
Falta de razoabilidade, proporcionalidade e harmonização internacional nos requisitos do RBAC 119 referentes à qualificação necessária para o Diretor de Manutenção (DM) em empresas aéreas que operam sob o RBAC 121 e RBAC 135. Tais requisitos tem motivado frequentes pedidos de isenção à ANAC pelas empresas aéreas.	-Requerer experiência p/ DM; -Definir atribuições e responsabilidades mínimas p/ DM e RT; -Qualificação requerida compatível às funções.	-Harmonização com outras autoridades internacionais de aviação civil; -Harmonização com CREA/CONFEA; -Diminuição dos pedidos de isenção; -Aumento da aderência aos regulamentos.	Eventuais custos de ações de capacitação e da imposição de limites do número de empresas em que um DM e RT podem trabalhar.
Embora os RBAC 119 e RBAC 145 requeiram das empresas, respectivamente, cargos específicos de Diretor de Manutenção (DM) e Responsável Técnico (RT), verifica-se que em alguns casos tais profissionais não tem atuado para evitar o surgimento de não conformidades com os regulamentos aplicáveis, não estando muito claro suas atribuições e responsabilidades.			
Foram identificados casos em que o DM e o RT atuam em quantidade de empresas não compatível com tempo e área de atuação, prejudicando a qualidade dos serviços prestados.	Requerer comprovação de compatibilidade de tempo e área de atuação		

3.2.6 A partir do resultado dos Estudos Preliminares, foi dada continuidade ao processo regulatório para a elaboração das propostas de emendas ao RBAC 119 e RBAC 145.

3.3 Proposta de emenda ao RBAC 119

3.3.1 Verifica-se no RBAC 119 uma desarmonização com o 14 CFR Part 119, que ocorre desde a primeira edição do RBHA nº 119, aprovado pela Portaria DAC n. 088/DGAC, de 10 de fevereiro de 2003, do extinto Departamento de Aviação Civil-DAC. O RBAC 119, com exceção de pequenas alterações, mantém praticamente inalterados os requisitos para o cargo de DM que existia no RBHA 119, especialmente a diferenciação da gradação de formação (técnico, tecnólogos, engenheiros) requerida dos profissionais dependendo do porte da aeronave operada pela empresa aérea.

3.3.2 Já os requisitos do 14 CFR Part 119 da FAA para ocupação do cargo de DM, tanto para empresas 121 (§119.67(c)) como para empresas 135 (§119.71(e)), no que se refere à formação, apenas requerem que o DM possua licença de Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) no grupo célula e grupo motopropulsor. No que se refere à experiência, se exige experiência recente (3 anos nos últimos 6 anos) mesma categoria e classe das aeronaves operadas pela empresa área e para as empresas 121 ainda se requer 1 ano de experiência gerencial.

3.3.3 A pura harmonização com os requisitos de DM do 14 CFR Part 119 não seria adequada por não considerar as diferenças legislatórias entre Brasil e EUA para o desempenho de atividades profissionais. No Brasil, conforme Lei nº5.194, de 24 dezembro 1966, para o exercício de serviços profissionais relacionados à engenharia o profissional deve ter a formação requerida pelo Conselho Federal de Engenharia e Agronomia - CONFEA e registro no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA. Desta forma, a pura harmonização com a FAA resultaria em óbice legal.

3.3.4 Adicionalmente, os atuais requisitos para os cargos de DM e Inspetor Chefe (IC) são bastante prescritivos quanto à atribuição que deve constar nos assentamentos do CREA para os respectivos profissionais. Se por um lado a ANAC busca cumprir com seu encargo legal de observância à legislação do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia - CONFEA, por outro, verifica-se que o sistema CONFEA dá abertura para que os CREA Regionais estabeleçam seus próprios critérios para alguns procedimentos o que resulta em despadronização na forma de registro das atribuições profissionais e dificilmente são escritos da mesma forma como está no RBAC 119. Isto tem sido improdutivo para os processos da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR e gerado dúvidas e desinformação nos regulados, sendo mais um motivo de pedidos de isenção.

3.3.5 Para se resolver os problemas decorrentes da exigência de gradação de formação, desproporcionalidade e falta de harmonização internacional, propõe-se harmonizar os requisitos de DM do RBAC 119 com o *caput* do A145.1 do RBAC 145, harmonizando com o sistema CREA/CONFEA que não exige gradação de competência profissional ou funcional para o cargo de DM, independente do porte e da complexidade das aeronaves. Incluir também requisitos de experiência técnica e gerencial para o DM, a exemplo da FAA e recomendação do DOC 9760 da ICAO. Para as empresas aéreas que operam sob o RBAC 135, requerer experiência técnica recente para o DM e para as empresas que operam sob o RBAC 121 ainda requerer experiência gerencial para o DM e experiência técnica recente para o Inspetor Chefe (IC).

3.3.6 Para os atuais ocupantes dos cargos de DM, eventualmente poderá haver a necessidade de ações de capacitação referentes às aeronaves de maior porte operadas pela empresa (nos casos em que não for possível comprovar experiência prática em manutenção nessas aeronaves) assim, se propõe a vigência, apenas dessas novas regras, em 180 dias após a publicação da nova emenda. Importante destacar que a realização de tais cursos já é normalmente uma prática no setor.

Quanto às demais regras propõe-se vigência em 30 dias objetivando tanto a assimilação das novas regras pelo setor como, no menor prazo possível, diminuir os pedidos de isenção motivados pela exigência atual de gradação específica para os cargos de DM ou IC (ex: engenheiro aeronáutico ou engenheiro mecânico). Quanto aos requisitos de experiência técnica recente para os cargos de DM, IC e RT propõe-se que sejam aplicados somente para os novos cadastramentos que derem entrada após a vigência da regra de forma a diminuir o impacto no setor pois admite-se que tais profissionais receberam investimento das empresas em, entre outros, treinamento e adequação à política de gestão.

3.3.7 Para se solucionar os conflitos com o CREA, sugere-se também a harmonização com o *caput* do A145.1 do RBAC 145 não detalhando no requisito qual a atribuição a constar do assentamento do CREA visto que tal informação não compete a ANAC definir e está sujeita a discricionariedade do sistema CREA/CONFEA. O detalhamento desta informação é caracterizado como “meio de cumprimento” sendo cabível constar em Instrução Suplementar, orientando os regulados das formas aceitáveis de atendimento ao sistema CREA/CONFEA, bem como do registro de atribuições profissionais tradicionalmente aceitas pelos diversos CREA regionais.

3.3.8 O detalhamento das motivações das alterações dos requisitos para a Proposta de Emenda ao RBAC 119 encontram-se justificados na **Notificação de Proposta de Regra RBAC 119**, disponível no endereço eletrônico referente a esta Audiência Pública.

3.4 Proposta de emenda ao RBAC 145

3.4.1 Com base nos Estudos preliminares se propõe os seguintes ajustes para os requisitos para RT do RBAC 145:

3.4.2 Requerer experiência recente do RT. Busca-se alinhamento com o requisito de "experiência recente" proposto para o DM do RBAC 119. O requisito em vigor permite que um profissional que ficou por vários anos sem trabalhar em atividades de manutenção ocupe o cargo de RT, sendo provável que o profissional não esteja familiarizado com avanços e melhorias do setor aéreo dos últimos anos. A harmonização dos requisitos do RBAC 145 e RBAC 119 permitirá que uma empresa 135 utilize o DM como RT, caso a empresa se certifique como OMA 145 e demonstre que o acúmulo de funções não prejudica o desempenho das atividades;

3.4.3 Requerer que o RT demonstre compatibilização de tempo e área de atuação para atuar em mais de uma empresa. Atualmente a IS 145.151-001 recomenda que esse profissional atue em, no máximo, 3 empresas para que haja melhoria contínua da segurança operacional e manutenção da qualidade dos serviços, porém tal limitação não possui amparo em requisito do RBAC 145. Incluir tal dispositivo no regulamento contribuirá para a fiscalização da ANAC e para a manutenção da qualidade dos serviços. Critérios poderão ser melhor definidos na IS, por exemplo, detalhando que o profissional envie à ANAC horário de trabalho em cada empresa.

3.4.4 O detalhamento das motivações das alterações dos requisitos para a Proposta de Emenda ao RBAC 145 encontram-se justificados na **Notificação de Proposta de Regra RBAC 145**, disponível no endereço eletrônico referente a esta Audiência Pública.

3.5 Análise de Impacto Regulatório - AIR

3.5.1 A análise realizada encontra-se registrada no **Formulário de Análise de Proposição de Ato Normativo**, disponível no endereço eletrônico referente a esta Audiência Pública.

3.5.2 Destaca-se que a proposta de emenda ao RBAC 119 visa requerer do DM uma formação mais adequada às funções a serem desempenhadas na empresa e maior harmonização com o sistema CREA/CONFEA, diminuindo os pedidos de isenção à ANAC. Por requerer experiência técnica e gerencial do DM, o RBAC 119 se harmonizará com o praticado por outras autoridades internacionais de aviação civil e recomendado pelo DOC 9760 da ICAO. A proposta visa aproximar os requisitos de DM e RT melhor adequando os regulamentos à realidade do setor, facilitando às empresas que um mesmo profissional desempenhe a função de DM e de RT nos casos em que o tamanho e a complexidade da empresa permitam.

3.5.3 A previsão de requisitos no RBAC 119 e RBAC 145 para a demonstração de tempo e área de atuação dos profissionais que atuam em mais de uma empresa contribuirá para a fiscalização da ANAC e para a manutenção da qualidade dos serviços. A definição das atribuições e responsabilidades mínimas dos cargos de DM e RT em Instrução Suplementar seguirá o adotado por outras autoridades de aviação civil e as boas práticas do setor além de permitir uma maior adequação às particularidades das empresas considerando o porte e complexidade das atividades.

3.6 Fundamentação

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

- a) Lei nº 11.182, de 27/09/2015, art. 8º, incisos X, XVII e XLVI.
- b) Lei nº 5.194/66, regula o exercício das profissões de Engenheiro.
- c) Lei nº 5.524/68, dispõe sobre o exercício da profissão de Técnico Industrial de nível médio.
- d) Resolução nº 218/73 do CONFEA, discrimina atividades das diferentes modalidades profissionais da Engenharia, Arquitetura e Agronomia.
- e) Resolução nº 313/85 do CONFEA, dispõe sobre o exercício profissional dos Tecnólogos.
- f) Resolução nº 336/89 do CONFEA, dispõe sobre registro de pessoas jurídicas nos CREA.
- g) Resolução nº 1.010/05, dispõe sobre a atribuição de títulos profissionais, atividades, competências e caracterização do âmbito de atuação dos profissionais inseridos no Sistema CONFEA/CREA.
- h) Portaria n.º 2.852, de 30/10/2013, que aprovou a Agenda Regulatória 2014.
- i) Portaria ANAC nº 2.975, de 10/12/2014, que aprovou a Agenda Regulatória 2015/2016.
- j) Portaria ANAC nº 160, de 26/01/2016, que promoveu revisão extraordinária da Agenda Regulatória 2015/2016.

k) Portaria ANAC nº 2.531, de 26/09/2016, que promoveu nova revisão extraordinária da Agenda Regulatória 2015/2016.

l) Portaria ANAC nº 3.723, de 15/12/2016, que instituiu a Agenda Regulatória 2017/2018.

m) Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, alterada pela IN nº 63 de 30/10/12.

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 respectivas argumentações.

4.1.2. Os interessados devem enviar os comentários identificando o assunto para o endereço informado no item 4.3, por via postal ou via eletrônica (*e-mail*), usando o formulário disponível no endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>.

4.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Audiência Pública serão analisados pela ANAC. Caso necessário, dada a relevância dos comentários recebidos e necessidade de alteração substancial do texto inicialmente proposto, poderá ser instaurada nova Audiência Pública.

4.2. Período para recebimento de comentários

4.2.1. 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

4.3.1. 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

Rua Laurent Martins, 209 - Jardim Esplanada

São José dos Campos - SP - CEP: 12.242-431

Tel: (12) 3203-6728

e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br