



## VOTO

**PROCESSO: 00058.010523/2022-12**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS - SPO**

**RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

### 1. DA COMPETÊNCIA DA DIRETORIA COLEGIADA

1.1. Nos termos do art. 8º da Lei nº 11.182/2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país. Ainda, a presente iniciativa se ampara na competência normativa atribuída à Diretoria Colegiada, por intermédio do inciso V do art. 11 da Lei nº 11.182/2005, além da autonomia administrativa atribuída à ANAC pelo mesmo diploma legal.

1.2. Por sua vez, o Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 2016, estabelece entre as competências comuns às Superintendências submeter atos, contratos e processos administrativos, bem como os demais expedientes administrativos decorrentes do exercício da respectiva competência à Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa do colegiado (art. 31, V).

1.3. Ainda, o Regimento Interno, no art. 34, I, atribui à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) competência para submeter à Diretoria Colegiada projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos.

1.4. Pelo exposto, resta evidente a competência deste Colegiado para apreciação e deliberação da matéria.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme registrado no Relatório (SEI 10584800), a proposta encaminhada pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, trata da revisão dos requisitos de qualificação do diretor ou gerente de manutenção estabelecidos no RBAC nº 119. O objetivo da proposta é adequar os requisitos de qualificação técnica para essa posição de gestão da organização, 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 a certificação brasileira.

2.2. Inicialmente, entendo relevante ressaltar o contexto em que se insere todo o estudo e análise conduzidos pela SPO neste projeto. Rememoro que, com a modificação realizada em 2019 no Código Brasileiro de Aeronáutica, referente à revogação da restrição de participação de capital estrangeiro em empresas aéreas brasileiras, abriu-se um novo panorama ao setor de aviação civil nacional, criando condições propícias 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. Por isso, os esforços empreendidos pela SPO são meritórios, pois exploraram saídas regulatórias que possibilitassem o emprego, no cargo de diretor ou gerente de manutenção, de pessoas que possuíssem experiência na operação de serviço de transporte aéreo na matriz. Tal aproveitamento é razoável pois permite dispor de profissional com qualificação e *expertise*, com ganhos diretos em termos de segurança, bem como de redução de ônus para o operador aéreo. Como benefícios para a sociedade, um contexto regulatório mais favorável pode estimular a certificação de novas empresas no país, aumentando a oferta de serviços e a concorrência no setor.

2.3. A proposta inicial apresentada pela SPO consistiu na alteração das regras do RBAC nº 119 de forma que os requisitos de qualificação presentes nos parágrafos 119.67(d)(1) e 119.71(e)(1)) previssem a admissão de qualificação alternativa ao requisito atual, permitindo 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 - pudesse atuar como diretor ou gerente de manutenção, desde que cumprisse com os demais requisitos de experiência estabelecidos no regulamento. Adicionalmente, a área técnica propôs a retirada da exigência de registro no conselho de fiscalização da profissão, mantendo-se somente a exigência técnica atual (título de engenheiro, tecnólogo ou técnico). Foram feitos, ainda, ajustes pontuais dos requisitos de inspetor-chefe em operações regidas pelo RBAC nº 121.

2.4. Assim, visando ouvir os atores da sociedade, sobretudo aqueles impactados pela alteração normativa em discussão, a proposta da SPO foi submetida à Consulta Pública nº 08/2023, que recebeu aportes de contribuições relevantes do setor e que, no meu entender, enriqueceram o debate sobre o tema. Em especial, foram trazidos aos autos argumentos que enfatizaram possíveis limitações legais para a proposta e merecem particular atenção deste Colegiado.

2.5. Em sua análise jurídica, a Procuradoria Federal Especializada junto à Anac - PFE-ANAC debruçou-se sobre os contornos legais da proposta da área técnica. Especificamente sobre a retirada da necessidade de registro no respectivo conselho profissional para o técnico industrial (nível médio), técnico de nível superior (tecnólogo) e engenheiro, o órgão consultivo jurídico esclareceu em sua avaliação, *in verbis*:

PARECER n. 00059/2024/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 10121697)

"17. Entende-se, no entanto, que, ao se manter, como um dos dois requisitos de qualificação para atuação nas funções mencionadas, os títulos alternativos de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, está implícito o exercício dessas atividades profissionais, ainda que apenas em atividade de gestão. Nesse passo, tendo em vista que a regulamentação desses ofícios pelas leis e decretos exigem registro nos respectivos conselhos profissionais para que se os exerça legalmente, não há como a ANAC se furtar de os exigir, quando essa for a qualificação utilizada para a atuação como Diretor ou Gerente de Manutenção, ainda que sequer preveja na redação do RBAC 119. (...)

(...)

19. Caso a área técnica entenda, no entanto, que tais qualificações não se façam essenciais para a atividade, tal como entendeu ao permitir, alternativamente, no requisito 119.67 (d)(1)(ii) e 119.71 (e)(1)(ii)), a qualificação como licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor, sugere-se seja reavaliada a exigência da titulação mencionada ..."

(grifo meu)

2.6. Nesse diapasão, tem relevo acentuado compreender o que a regulação técnica da Agência espera do diretor ou gerente de manutenção de uma empresa que presta serviço de transporte aéreo. Trata-se de uma posição de gestão estratégica e com responsabilidades centrais que visam garantir que as aeronaves da frota sejam mantidas em condição segura de operação. O profissional atua na gestão do desenvolvimento, implementação e supervisão do programa de manutenção das aeronaves, garantindo conformidade regulatória com as normas aplicáveis. Adicionalmente, atua na supervisão da equipe de manutenção, assegurando que todo o pessoal seja devidamente treinado, qualificado e certificado para executar as tarefas de manutenção necessárias, dentre outros aspectos. O diretor ou gerente de manutenção é, ainda, o ponto de interface com a ANAC para questões relacionadas à manutenção, incluindo auditorias e inspeções realizadas pela Agência.

2.7. Dada a relevância e complexidade dessa posição, a definição dos requisitos aplicáveis deve atender a critérios técnicos e estar em compasso com as normas adotadas internacionalmente. Assim,

retomo ao estudo de *benchmarking* constante da Análise de Impacto Regulatório (SEI 7042227), para destacar os seguintes pontos:

- a) OACI - não há exigência específica de estrutura administrativa para os operadores de serviço de transporte aéreo, no Anexo 6 Parte I (aplicável a operações com aviões), nem no Anexo 6 Parte III, Seção II (aplicável a helicópteros). Dessa maneira, os Docs que tratam da certificação de operadores aéreos (Doc 8335 - *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* e Doc 9760 - *Airworthiness Manual*) somente mencionam quais seriam os cargos esperados, entre eles o *continuing airworthiness manager* ou *maintenance manager*, mas sem especificar qualificações ou experiências requeridas;
- b) FAA - o 14 CFR Part 119 requer, para qualificação do diretor de manutenção, de operador segundo o Part 121 ou 135, que o indicado possua licença de mecânico, com habilitações de célula e motopropulsor (observa-se que o FAA não possui a habilitação de aviônicos, no Part 65);
- c) EASA - direciona o requisito para uma formação de engenharia ou qualificação técnica em manutenção de aeronaves, nesse último caso com uma formação adicional, aceitável pela autoridade. No entanto, uma vez que essa exigência se encontra no nível de método aceitável de cumprimento (AMC), se permite também que a exigência de título seja substituída por 5 anos de experiência adicionais aos já requeridos (o ponto 4.4 estabelece "*4.4. five years relevant work experience of which at least two years should be from the aeronautical industry in an appropriate position;*"). Conclui-se que a EASA admite flexibilizar o requisito de título, mediante outras compensações em termos de experiência, sem a necessidade de se aprovar uma isenção à regra.

2.8. Veja-se que não há uniformidade entre as principais autoridades internacionais, porém o ponto em comum, é o de, no âmbito da qualificação técnica, exigir que o ocupante do cargo detenha reconhecido conhecimento em manutenção de aeronaves e, a meu ver, este é o ponto chave debatido nesta proposição.

2.9. A comprovação da envergadura técnica para exercer as funções que enumerei anteriormente, poderia se dar por meio da comprovação de conclusão em curso técnico, tecnólogo ou superior que possuam aderência à manutenção de aeronaves ou ainda, à formação específica de Mecânico de Manutenção Aeronáutica – MMA. A meu ver, não há a necessidade de se exaurir, de antemão, quais títulos ou certificados seriam capazes de comprovar tais conhecimentos. Uma análise criteriosa a cargo da área técnica da Agência, a qual poderia levar em consideração fatores como o porte e a frota da empresa e, em casos de empresas estrangeiras, a titulação do profissional que lhe assegurou a autorização para o exercício de cargo equivalente na matriz, seriam mais eficientes.

2.10. Na regulação brasileira, para além do conhecimento técnico geral, exige-se do perfil profissional do postulante à função de diretor ou gerente, experiências pretéritas e conhecimentos específicos, como: (i) experiência prévia em postos de responsabilidades; (ii) experiência recente mínima de 3 anos em atividades profissionais relacionadas a manutenção de produtos aeronáuticos para um detentor de certificado ou organização de manutenção de produto aeronáutico; e (iii) a realização de curso em um dos aviões de maior motorização operados pelo detentor de certificado ou ter experiência prática em atividades de manutenção em aviões de mesma categoria de certificação de tipo e motorização similar operados pelo detentor de certificado.

2.11. Nesse sentido, faço coro à alternativa sugerida no item 19 do Parecer da PFE-ANAC (SEI 10121697), no sentido de não vislumbrar a real necessidade fazer constar do regulamento quais seriam as titulações que atestariam a qualificação técnica e sim, dispor, de maneira mais ampla que, o profissional deve demonstrar possuir formação técnica afeta à manutenção de aeronaves, deixando para que a área técnica disponha, por exemplo, em Instrução Suplementar, o detalhamento e as formas aceitáveis para tais comprovações, considerando os fatores que entenda relevantes. Assim, proponho a seguinte redação para

os parágrafos 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i): “diploma ou certificado de curso técnico, tecnólogo ou superior com currículo compatível com as atividades a serem exercidas”.

2.12. Em relação à inclusão de um detentor de licença de Mecânico de Manutenção Aeronáutica, com habilitação nos grupos de célula e motopropulsor, como alternativa de qualificação para a posição de diretor ou gerente de manutenção, a Consulta Pública nº 08/2023 registrou manifestações divergentes à proposta da área técnica. Entendo, contudo, que a SPO enfrentou tecnicamente os argumentos e ratifico tais posições.

2.13. Ressalto que a formação do MMA estabelecida pela Agência, especificamente considerando a obtenção das habilitações nos grupos célula e motopropulsor, requer mais de 1.800 horas de treinamento teórico nos diversos aspectos técnicos de manutenção em aeronaves e grupo motopropulsor, além de conclusão bem-sucedida de prova teórica aplicada pela ANAC. Requer também, que o postulante atinja, no mínimo, 30 (trinta) meses de experiência prática comprovada, e exame prático que deve ser completado com sucesso para, então, se obter o certificado de habilitação técnica. De maneira similar, países que possuam licenças emitidas com base nos padrões da OACI também exigem formação equivalente para o mecânico de manutenção aeronáutica.

2.14. Assim, considerando o exposto e a proposta de alteração que apresentei para os parágrafos 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i), avalio que a proposta apresentada pela SPO se encontra madura e apta para deliberação por este Colegiado.

2.15. Por fim, identifiquei que os requisitos para a posição de gerente ou diretor de manutenção que se propõe aprovar para o RBAC nº 119 apresentariam uma desarmoção quanto aos requisitos para a posição de Responsável Técnico (RT) em uma organização de manutenção certificada conforme o RBAC nº 145. Relembro que, por meio da Resolução nº 463 de 7 de fevereiro de 2018, como resultado do Tema 1 da Agenda Regulatória do biênio 2017/2018, esta Agência aprovou alterações normativas aos RBAC nº 119 e 145 de forma a atingir um alinhamento, ainda que parcial, entre tais requisitos. Considerou-se, à época, que tais posições de gestão possuem atribuições similares - embora não totalmente iguais - e que haveria um benefício ao setor, já que vários operadores aéreos certificados sob o RBAC nº 119 são também detentores de certificado de organização de manutenção sob o RBAC nº 145, podendo adotar um profissional único para atuação sob as duas certificações. Com base no exposto, solicito que a SPO avalie tecnicamente se é necessária uma harmonização dos requisitos presentes no *caput* do parágrafo A145.1 do RBAC nº 145 para Responsável Técnico de organização de manutenção com os requisitos que se propõe aprovar para o RBAC nº 119, no que concerne à qualificação do profissional, especialmente quanto a possibilidade de se aceitar um detentor de licença de MMA habilitado nos grupos célula e motopropulsor para a posição de RT.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação** da Emenda nº 10 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 119 (Certificação: Operadores de Serviço de Transporte Aéreo), conforme proposta apresentada pela Superintendência de Padrões Operacionais no documento SEI 10300967, ressalvada a alteração de redação para os parágrafos 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i) constantes no item 2.11 deste Voto.

É como voto.

**LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**  
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 08/10/2024, às 15:33, 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 **10629364** e o código CRC **6D65D3EE**.

---

SEI nº 10629364