



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 8/2023

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público”

A Consulta Pública foi realizada no período de 12 de julho de 2023 a 26 de setembro de 2023, durante o qual foram recebidas **20 contribuições**.

Processo nº 00058.010523/2022-12

Setembro/2024

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (23.514; 23.515)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ORESTES MATEUS MOREIRA Categoria: Aeronauta ou aeroviário	Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i) Tipo de contribuição: Esclarecimento
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O texto da proposta exclui a necessidade do registro profissional em um conselho de classe profissional, visando beneficiar profissionais estrangeiros; a mesma regra se aplicará a profissionais brasileiros ?	
Justificativa: "Deve se levar em consideração que os conselhos de classe profissionais, como o CREA e CFT, além de outras atribuições, são fiscalizadores das atividades profissionais desempenhadas pelos seus membros. Ao eximir a obrigatoriedade do profissional possuir registro em um conselho de classe assumi-se a responsabilidade de que talvez o profissional não atenda todos os requisitos necessários para exercer as atividades técnicas; observe que para possuir um registro em um conselho é necessário disponibilizar uma série de documentos e é feito um processo de análise, qual garante que o profissional atende os requisitos regulamentares para possuir o registro. a ANAC se responsabilizará por essa análise ?"	
Resultado da análise: a contribuição não foi acatada	
Análise da contribuição: Inicialmente, esclarece-se que não há, na regra proposta, qualquer distinção a respeito da nacionalidade do profissional. Como já indicado no Relatório de AIR: "O requisito proposto, por se aplicar indistintamente para brasileiros e estrangeiros, alteraria também as condições de admissão de profissional brasileiro ao cargo". Com relação ao segundo questionamento, esclarece-se que a ANAC já realiza análise das indicações das empresas de transporte aéreo regidas pelo RBAC nº 119 para os diferentes cargos de pessoal de administração, com objetivo de verificar o cumprimento dos requisitos regulamentares, estabelecidos no próprio RBAC nº 119. Com a proposta de alteração dos requisitos, os novos requisitos passariam a ser verificados. Ademais, a ANAC possui atribuição de fiscalizar as empresas, incluindo as atividades do pessoal de administração requerido.	
Itens alterados na proposta: N/A	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (23.518; 23.519; 23.520)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Felipe Gabriel de Souza Categoria: Aeronauta ou aeroviário	Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.71(e)(1)(i) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Como profissional da área, não posso simplesmente acreditar que a remoção da obrigatoriedade de filiação ao conselho profissional e substituição dos requisitos de qualificação pela CHT com grupos CEL e GMP seja proveitoso para a nossa atividade. Não é necessário realizar a alteração desta forma se o intuito é facilitar o preenchimento do cargo por profissionais estrangeiros. Basta exigir documentos que comprovem a qualificação do profissional estrangeiro que possam ser aceitos no Brasil e manter as exigências para profissionais brasileiros.	
Justificativa: "O impacto no exercício da profissão seria absurdo, ao se comparar a quantidade de pessoas com habilitação de MMA e título de técnico ou engenheiro com formação voltada para aviação. Sem contar que esta alteração poderia muito bem ser usada para abrir caminho e realizar a alteração dos RBAC's 145 e 183 ao se qualificar um responsável técnico e um profissional credenciado em aeronavegabilidade."	
Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição não trouxe especificamente qual problema ou dificuldade para a aviação, para o exercício da atividade de diretor/gerente de manutenção ou inspetor chefe, a alteração proposta traria. Menciona-se a "quantidade de pessoas com habilitação de MMA e título de técnico ou engenheiro com formação voltada para aviação", mas não se associa essa quantidade com algum problema específico. Sobre esse ponto, ressalta-se que não é papel da ANAC a criação de reserva de mercado para qualquer público específico: se qualquer pessoa possui as qualificações consideradas suficientes para o exercício do cargo, conforme estabelecidas pela ANAC, não há um problema se há muitas pessoas que atendam aos critérios (o problema existiria se fosse o contrário: o critério fosse tão rigoroso a ponto de impedir que os regulados atendessem ao mínimo requerido). Com relação à sugestão de que bastaria "documentos que comprovem a qualificação do profissional estrangeiro que possam ser aceitos no Brasil e manter as exigências para profissionais brasileiros", a alternativa foi avaliada na AIR. Além de não resolver	

eventuais dificuldades para aceitação do profissional estrangeiro, ainda não seria tratada a questão de que outros profissionais também podem ser qualificados tecnicamente, mas que, por não possuir título de técnico industrial, tecnólogo ou engenheiro e não serem registrados no conselho profissional, estariam atualmente impedidos de atuar na função (vide item 5.3.4 do Relatório de AIR).

A respeito do RBAC nº 145 e os respectivos requisitos para Responsável Técnico, esclarece-se que há processo normativo em andamento sobre o mesmo assunto (00058.009193/2022-12). Quaisquer alterações no RBAC nº 145 serão objeto deste processo normativo específico. A avaliação dos critérios da IS nº 183-005, para profissionais credenciados em aeronavegabilidade, poderá ser feita oportunamente.

Itens alterados na proposta: N/A

CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (23.521)

Identificação

Autor da Contribuição: Eurípides Castilho filho
Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
119.67(d)(1)(i)

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão da proposta

Justificativa:

Deve sim ter cadastro no Conselho

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

A contribuição não apresentou qualquer argumento em defesa da exclusão da proposta.

Com relação a “ter cadastro no Conselho”, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (23.522)

Identificação

Autor da Contribuição: Heloisa Prado dos Santos
Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
119.67(d)(1)(i)

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão da proposta

Justificativa:

Deve sim ter cadastro no Conselho

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

A contribuição não apresentou qualquer argumento em defesa da exclusão da proposta.

Com relação a “ter cadastro no Conselho”, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (23.523)

Identificação

Autor da Contribuição: Ian Albuquerque Camargo
Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção

	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Exclusão da proposta	
<u>Justificativa:</u> Deve sim ter cadastro no Conselho	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição não apresentou qualquer argumento em defesa da exclusão da proposta. Com relação a “ter cadastro no Conselho”, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.	
Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)	

CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (23.524)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Ian Albuquerque Camargo Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Exclusão da proposta	
<u>Justificativa:</u> Deve sim ter cadastro no Conselho, isso aumenta a segurança e também a responsabilidade do Profissional	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Não foi apresentado vínculo ou correlação entre o cadastro no conselho e a segurança ou entre o cadastro no conselho e a responsabilidade do profissional. Ressalta-se que o MMA também possui formação reconhecida pela ANAC e, independentemente da qualificação requerida, ambos estariam sujeitos à fiscalização da ANAC no exercício de suas funções. Além disso, as próprias atividades de execução e supervisão da manutenção já são prerrogativas associadas a essa qualificação, conforme estabelecidas no RBAC nº 43 e 65, e que não dependem de registro no conselho. Por fim, com relação a “ter cadastro no Conselho”, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.	
Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)	

CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (23.525)	
Identificação	
Autor da Contribuição: José Almeida do Nascimento Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Exclusão da proposta	
<u>Justificativa:</u> Deve sim ter cadastro no Conselho, isso aumenta a segurança e também a responsabilidade do Profissional	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Não foi apresentado vínculo ou correlação entre o cadastro no conselho e a segurança ou entre o cadastro no conselho e a responsabilidade do profissional. Ressalta-se que o MMA também possui formação reconhecida pela ANAC e, independentemente da qualificação requerida, ambos estariam sujeitos à fiscalização da ANAC no exercício de suas funções.	

Além disso, as próprias atividades de execução e supervisão da manutenção já são prerrogativas associadas a essa qualificação, conforme estabelecidas no RBAC nº 43 e 65, e que não dependem de registro no conselho.

Por fim, com relação a “ter cadastro no Conselho”, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (23.526)

Identificação

Autor da Contribuição: Marcio Romão dos Santos
Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
119.67(d)(1)(i)

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão da proposta

Justificativa:

Deve sim ter cadastro no Conselho, isso aumenta a segurança e também a responsabilidade do Profissional

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Não foi apresentado vínculo ou correlação entre o cadastro no conselho e a segurança ou entre o cadastro no conselho e a responsabilidade do profissional. Ressalta-se que o MMA também possui formação reconhecida pela ANAC e, independentemente da qualificação requerida, ambos estariam sujeitos à fiscalização da ANAC no exercício de suas funções. Além disso, as próprias atividades de execução e supervisão da manutenção já são prerrogativas associadas a essa qualificação, conforme estabelecidas no RBAC nº 43 e 65, e que não dependem de registro no conselho.

Por fim, com relação a “ter cadastro no Conselho”, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (23.527; 23.528; 23.529; 23.530)

Identificação

Autor da Contribuição: Marcio Romão dos Santos
Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
119.67(d)(1)(i)

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Exclusão da proposta

Justificativa:

Deve sim ter cadastro no Conselho, isso aumenta a segurança e também a responsabilidade do Profissional

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Não foi apresentado vínculo ou correlação entre o cadastro no conselho e a segurança ou entre o cadastro no conselho e a responsabilidade do profissional. Ressalta-se que o MMA também possui formação reconhecida pela ANAC e, independentemente da qualificação requerida, ambos estariam sujeitos à fiscalização da ANAC no exercício de suas funções. Além disso, as próprias atividades de execução e supervisão da manutenção já são prerrogativas associadas a essa qualificação, conforme estabelecidas no RBAC nº 43 e 65, e que não dependem de registro no conselho.

Por fim, com relação a “ter cadastro no Conselho”, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (23.531; 23.532)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Karen Ross Dayane Monique dias Nunes dos Santos Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão da proposta	
Justificativa: Deve sim ter cadastro no Conselho, isso aumenta a segurança e também a responsabilidade do Profissional	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição: Não foi apresentado vínculo ou correlação entre o cadastro no conselho e a segurança ou entre o cadastro no conselho e a responsabilidade do profissional. Ressalta-se que o MMA também possui formação reconhecida pela ANAC e, independentemente da qualificação requerida, ambos estariam sujeitos à fiscalização da ANAC no exercício de suas funções. Além disso, as próprias atividades de execução e supervisão da manutenção já são prerrogativas associadas a essa qualificação, conforme estabelecidas no RBAC nº 43 e 65, e que não dependem de registro no conselho. Por fim, com relação a “ter cadastro no Conselho”, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.	
Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)	

CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (23.533; 23.534)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Elivelto Francisco de Souza Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: "Não ao fim da exigência de título de profissional e vínculo com conselhos de registro CRE e CFT para RT e DM. dispensa do vínculo do conselho apenas para estrangeiro em empresa que queira se certificar desde que tenha habilitação do FAA."	
Justificativa: "a medida a ser tomada no âmbito da realidade brasileira dos MMA. trará uma baixa proficiência do referido profissional ao cargo proposto de RT ou DM. abrindo credenciamento de MMA apenas com CHT de célula e Gmp. permitira que qualquer mecânico sem preparo ou conhecimento dos regulamentos vigentes possa exercer a atividade. e notório que os nossos MMA hoje tem baixa qualificações e conhecimento dos próprio regulamento que tange a sua profissão. abrir essa margem para que qualquer MMA assuma um cargo de tamanha responsabilidade trará prejuízo tanto para segurança operacional do Taxi aéreo como para uma Oficina. se contar que uma MMA poderá exercer varias atividade em varias oficinas se um devido controle. hoje o TECNICO MMA tem a limitação de ate 3 empresas. e maioria deles mantem essa atividade exclusiva. abrindo esse campo para uma MMA apenas com CHT. teremos MMA exercendo inúmeras atividades sem o devido controle, e preparo. hoje se um MMA quiser exerce a função de RT e DM. ele tem a opção de procurar uma formação técnica ou graduação. ou seja isso faz com que o MMA procure uma qualificação a mais. ja no caso da mudança que ANAC esta propondo. permite qualquer MMA desqualificado de conhecimentos e de procedimento de um RT ou DM, exerça a função. ja que não existe por parte da ANAC. uma SABATINA de conhecimento para tal cargo. e notório que hoje temos uma grande parte dos MMA que não sabem o que uma IS.MPR. CHST, STC. não sabem a diferença entre a nomenclaturas de uma AD,DA. finalizando a justificativa creio que com essa mudança. teremos uma Prostituição do cargo de RT e DM. e os profissionais que exerce a função hoje com grande conhecimento de causa, serão afetados ou trocados por MMA CHT sem qualificação a troca de bala. ja que qualquer MMA CHT poderá ser RT e DM. se hoje um empresa paga 3.000 mil para um RT ou DM. amanha ela pagara 1 mil por qualquer MMA CHT que aceita sem conhecimento nenhum. em caso de empresa estrangeiras a dispensa do vínculo com o conselho se faz justo. porem poderá ser incluída uma exigência de prova teórica sobre os regulamentos brasileiros ja que o devido profissional será o responsável pela empresa perante a anac."	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	

Inicialmente, se esclarece que não se trata, neste processo, da figura de responsável técnico (RT), mas somente das funções previstas no RBAC nº 119. A respeito do RBAC nº 145 e os respectivos requisitos para Responsável Técnico, esclarece-se que há processo normativo em andamento sobre o mesmo assunto (00058.009193/2022-12). Quaisquer alterações no RBAC nº 145 serão objeto deste processo normativo específico.

Com relação ao trecho “credenciamento de MMA apenas com CHT de célula e Gmp” e “permitira que qualquer mecânico sem preparo ou conhecimento dos regulamentos vigentes possa exercer a atividade. e notório que os nossos MMA hoje tem baixa qualificações e conhecimento dos próprio regulamento que tange a sua profissão”, observa-se que, além da qualificação, são requeridas experiências e qualificações adicionais para atuação como diretor/gerente de manutenção ou como inspetor chefe – conforme já previsto no RBAC nº 119. Além disso, o RBAC prevê que a pessoa deva demonstrar, na extensão de suas responsabilidades, entendimento de diversos assuntos, como “padrões de segurança em aviação e práticas operacionais seguras”, “os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC)”, “as especificações operativas do detentor de certificado”, “os requisitos aplicáveis de manutenção e de aeronavegabilidade contidos na legislação” e “o manual requerido pela seção 121.133 do RBAC nº 121 ou 135.21 do RBAC nº 135, conforme aplicável”. Com isso, ainda que possa haver MMA que não conheça estes assuntos, o resultado é que este MMA especificamente não poderia assumir uma posição de administração requerida – o que não significa que os demais MMA também não possuam o conhecimento e não estejam aptos.

A ANAC/SPO estabelece, na IS nº 119-001, processo de entrevista do pessoal de administração para verificação do cumprimento desses requisitos:

“5.2.11.6 A fase 4 servirá também para confirmar se o conhecimento do pessoal de administração requerida sobre a legislação aplicável e sobre o sistema de documentos de segurança operacional da organização requerente satisfaz os requisitos regulamentares, conforme o parágrafo 119.65(d)(2) do RBAC nº 119. Para avaliar esse conhecimento, por meio de entrevistas, os servidores da ANAC formularão questões relacionadas aos processos da organização sob controle ou responsabilidade de cada um dos indivíduos. Cada um dos membros da administração requerida deverá demonstrar um nível aceitável de conhecimento ao responder corretamente às questões. Resultados insatisfatórios poderão requerer uma nova avaliação do(s) indivíduo(s) em data posterior ou a indicação de novo(s) candidato(s).”

A IS nº 119-004 estabelece também a entrevista como possibilidade, durante a fase 4 do processo de certificação.

Sobre o trecho “hoje o TECNICO MMA tem a limitação de ate 3 empresas. e maioria deles mantem essa atividade exclusiva. abrindo esse campo para uma MMA apenas com CHT. teremos MMA exercendo inúmeras atividades sem o devido controle, e preparo”, informa-se que não está prevista qualquer alteração com relação à limitação de trabalho simultâneo em mais de uma empresa, situação já prevista nos parágrafos 119.65(a), 119.69(a) e, mais especificamente para diretor/gerente de manutenção de detentor de certificado regido sob o RBAC nº 135, 119.71(e)(4) do RBAC nº 119, além de na IS nº 119-001 (item C3(ii)) e na IS nº 119-004 (itens 5.2.3.4 e 5.2.3.12.3). Assim, este critério se aplicaria igualmente para o diretor de manutenção que possua título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, com registro junto ao respectivo conselho de fiscalização da profissão e atribuição profissional coerente com a atividade realizada; e para o que possua licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Sobre o trecho “hoje se um MMA quiser exercer a função de RT e DM. ele tem a opção de procurar uma formação técnica ou graduação. ou seja isso faz com que o MMA procure uma qualificação a mais.”, observo que, como apontado no Relatório de AIR, o curso de MMA pode também ser reconhecido como curso de nível técnico pelo MEC, e não foram identificadas diferenças significativas entre os cursos que justificassem o tratamento diferenciado com relação aos demais cursos de MMA certificados pela ANAC – nem foram apresentadas tais diferenças na tomada de subsídios realizada durante a confecção deste AIR, nem nas contribuições apresentadas nesta consulta pública.

Por fim, como já mencionado em outra resposta, ressalta-se que não é papel da ANAC a criação de reserva de mercado para qualquer público específico: se qualquer pessoa possui as qualificações consideradas suficientes para o exercício do cargo, conforme estabelecidas pela ANAC, não há um problema se há muitas pessoas que atendam aos critérios (o problema existiria se fosse o contrário: o critério fosse tão rigoroso a ponto de impedir que os regulados atendessem ao mínimo requerido).

De qualquer forma, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

CONTRIBUIÇÃO Nº 12 (23.535; 23.536)

Identificação

Autor da Contribuição: Ricardo Rocha Ventura da Silva

Categoria: Organização de Manutenção Aeronáutica

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(ii)

Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
Exclusão	
Justificativa:	
Exclusão da alteração proposta à emenda devido a baixa condição de segurança operacional aos operadores aéreos. O assentamento junto ao CREA posterior curso registrado, ou registro junto ao CFT garantem ao diretor de manutenção, maior assertividade relacionada às atividades de manutenção aeronáutica. A autorização de MMA com CHT em GMP e CEL podem afetar a garantia da Segurança Operacional, devido à baixa complexidade e abrangência do curso homologado pela ANAC em vista à formação superior ou técnica.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	
<p>Não foram apresentadas quais seriam as diferenças de “complexidade e abrangência” entre o curso de MMA certificado pela ANAC e o curso técnico de MMA que, além de certificado pela ANAC, é reconhecido pelo MEC. Como observado no relatório de AIR, o assunto foi investigado pela própria ANAC, mas não foi possível estabelecer com clareza quais seriam essas diferenças. Junte-se a isso o fato de que autoridades estrangeiras admitem formação equivalente, como o FAA, dos Estados Unidos, que requer somente a qualificação como mecânico de manutenção aeronáutica, além de experiência; e a EASA, da Europa, que admite substituir a exigência de título por experiência adicional.</p> <p>Assim, não se tem demonstrado uma diminuição de segurança operacional, como apontado na justificativa da contribuição.</p> <p>De qualquer forma, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.</p>	
Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)	

CONTRIBUIÇÃO N° 13 «Sequencial» (23.537)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gustavo Santos Souza Categoria: Aeronauta ou aeroviário	Documento: Minuta de RBAC n° 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(ii) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
Com o cadastro junto ao CREA a responsabilidade aumenta para o Diretor/Gerente de manutenção visto que é mais um órgão que regulamenta a classe dos tecnólogos/engenheiros, sendo possível aumentar a confiabilidade e responsabilidade do Diretor ou Gerente de Manutenção.	
Justificativa:	
Devido a diminuir o fator de segurança operacional, pois o curso de mecânico não é tão abrangente quanto aos tecnólogos/engenharia.	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
Análise da contribuição:	
<p>Não foram apresentadas quais seriam as diferenças de abrangência entre o curso de MMA certificado pela ANAC e o curso técnico de MMA reconhecido pelo MEC. Como observado no relatório de AIR, o assunto foi investigado pela própria ANAC, mas não foi possível estabelecer com clareza quais seriam essas diferenças. Junte-se a isso o fato de que autoridades estrangeiras admitem formação equivalente, como o FAA, dos Estados Unidos, que requer somente a qualificação como mecânico de manutenção aeronáutica, além de experiência; e a EASA, da Europa, que admite substituir a exigência de título por experiência adicional.</p> <p>Assim, não se tem demonstrado uma diminuição de segurança operacional, como apontado na justificativa da contribuição.</p> <p>De qualquer forma, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão (que pode ser o CREA/CONFEA, como mencionado na contribuição; ou o CRT/CFT, no caso de técnicos industriais). No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.</p>	
Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)	

CONTRIBUIÇÃO N° 14 (23.538; 23.539; 23.540; 23.541)	
Identificação	
Autor da Contribuição: José Aureomar Chaves Wolff Neto	Documento: Minuta de RBAC n° 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção

Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i) e 119.67(d)(1)(ii) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Excluir	
<u>Justificativa:</u> É evidente que para tal cargo é necessária uma graduação em engenharia.	
Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.	
Análise da contribuição: A proposta não apresentou qualquer argumento em defesa da “evidente necessidade” que justificaria a exclusão da proposta. Ressalta-se que atualmente mecânicos de manutenção aeronáutica com curso técnico já podem atuar como diretor de manutenção ou inspetor chefe – mesmo que não possuam uma graduação em engenharia. Além disso, outros países, como os Estados Unidos ou países sob a EASA (na Europa), também permitem que as pessoas ocupem cargo equivalente sem graduação em engenharia – indicando não ser, assim, tão “evidente” a necessidade alegada.	
Itens alterados na proposta: N/A	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15 (23.542; 23.543; 23.544)	
Identificação	
Autor da Contribuição: RICARDO AUGUSTO DE ABREU BORGHI Categoria: Mecânico de Manutenção Aeronáutica	Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.71(e)(1)(ii) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Solicitamos a imediata exclusão do item 119.71(e)(1)(ii)	
<u>Justificativa:</u> Pois entendemos que apenas a licença de mecânico de manutenção aeronáutica com habilitação em célula e grupo motopropulsor, não contempla conhecimento específico suficiente para atuar como diretor ou gerente de manutenção, tornando inclusive, algo muito vago no aspecto de fiscalização já que sequer se exige registro no CFT ou CREA.	
Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.	
Análise da contribuição: Não foram apresentadas quais seriam as diferenças de conhecimento entre o curso de MMA certificado pela ANAC e o curso técnico de MMA que, além de certificado pela ANAC, é reconhecido pelo MEC. Como observado no relatório de AIR, o assunto foi investigado pela própria ANAC, mas não foi possível estabelecer com clareza quais seriam essas diferenças. Junte-se a isso o fato de que autoridades estrangeiras admitem formação equivalente, como o FAA, dos Estados Unidos, que requer somente a qualificação como mecânico de manutenção aeronáutica, além de experiência; e a EASA, da Europa, que admite substituir a exigência de título por experiência adicional. Com relação à fiscalização, a ANAC possui atribuição de fiscalizar as empresas, incluindo as atividades do pessoal de administração requerido – e essa fiscalização independe da qualificação requerida. De qualquer forma, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.	
Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16 (23.545)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gislaine Vasques Borghi Categoria: Outros	Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.71(e)(1)(ii) Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Solicitamos a imediata exclusão do item 119.71(e)(1)(ii)	
<u>Justificativa:</u>	

Pois entendemos que apenas a licença de mecânico de manutenção aeronáutica com habilitação em célula e grupo motopropulsor, não contempla conhecimento específico suficiente para atuar como diretor ou gerente de manutenção, tornando inclusive, algo muito vago no aspecto de fiscalização já que sequer se exige registro no CFT ou CREA.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

Não foram apresentadas quais seriam as diferenças de conhecimento entre o curso de MMA certificado pela ANAC e o curso técnico de MMA que, além de certificado pela ANAC, é reconhecido pelo MEC. Como observado no relatório de AIR, o assunto foi investigado pela própria ANAC, mas não foi possível estabelecer com clareza quais seriam essas diferenças.

Junte-se a isso o fato de que autoridades estrangeiras admitem formação equivalente, como o FAA, dos Estados Unidos, que requer somente a qualificação como mecânico de manutenção aeronáutica, além de experiência; e a EASA, da Europa, que admite substituir a exigência de título por experiência adicional.

Com relação à fiscalização, a ANAC possui atribuição de fiscalizar as empresas, incluindo as atividades do pessoal de administração requerido – e essa fiscalização independe da qualificação requerida.

De qualquer forma, esclarece-se que a proposta foi revisada de forma a manter, para a alternativa que trata do título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro, a exigência do registro no conselho de fiscalização da profissão. No entanto, ressalta-se não se incluir essa exigência para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

CONTRIBUIÇÃO Nº 17 (23.557)

Identificação

Autor da Contribuição: AZUL LINHAS AÉREAS
BRASILEIRAS S.A.

Categoria: Empresa Aérea

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para
diretor/gerente de manutenção

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:
119.67(d)(1)(i)

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

"Sugere-se a seguinte redação:

119.67 (...)

(d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma
pessoa deve:

(1) possuir uma das seguintes qualificações:

(i) título de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro
com qualificação coerente com a atividade desempenhada e/ou;

(ii) licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos
célula e motopropulsor;"

Justificativa:

Dessa forma, evita-se que o cargo seja conduzido por pessoa que, apesar de possuir formação acadêmica, não tenha experiência na área de manutenção.

Resultado da análise: a contribuição não foi acatada.

Análise da contribuição:

A proposta de texto da contribuição somente altera a conexão entre os parágrafos 119.67(1)(i) e (ii). Enquanto na proposta submetida à consulta pública se utiliza “ou”, esta contribuição utiliza “e/ou”.

Ocorre que a alteração não traria efeito prático, uma vez que a regra proposta pela ANAC já admite uma ou outra qualificação. O uso de “e/ou” também permitiria ao candidato ter uma ou outra qualificação.

A justificativa, porém, parece indicar que a intenção seria exigir ambas as qualificações, o que sustentaria o uso de “e” em lugar do “ou”. Ocorre que isto limitaria sobremaneira o universo de pessoas elegíveis, visto que, exceto pelos mecânicos de manutenção aeronáutica que tenham feito curso técnico reconhecido pelo MEC (ou seja, realizam um único curso que lhes permitiria atender às duas qualificações), poucas pessoas teriam simultaneamente as duas qualificações. Para verificação da experiência na área de manutenção, já existem os requisitos seguintes, como 119.67(d)(2) e (3).

Itens alterados na proposta: N/A

CONTRIBUIÇÃO Nº 18 (23.558; 23.559)

Identificação

Autor da Contribuição: cristian barros

Categoria: Órgão Público

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para
diretor/gerente de manutenção

	<p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i)</p> <p>Tipo de contribuição: Alteração</p>
Contribuição	
<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> "A FRASE DEVE SER MANTIDA: ""(d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve: (1) (i) possuir título – seja técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro - e ser registrado junto ao respectivo conselho de fiscalização da profissão com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada."" "</p>	
<p><u>Justificativa:</u> Os profissionais elencados devem possuir registro no conselho de classe para atuação no mercado, conforme as lei 5.194/66 e 13.639/2018. Caso contrário, estarão no exercício ilegal da profissão. A EMENDA DE PROPOSTA não pode vigorar.</p>	
Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.	
<p><u>Análise da contribuição:</u> Conforme consulta à Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, foi avaliado que deve ser mantida a exigência de registro no conselho para as pessoas das quais se requer a titulação associada à atividade (no caso, engenheiro, técnico de nível superior (tecnólogo) ou técnico industrial). A proposta foi alterada nesse sentido.</p> <p>No entanto, não foi identificado óbice jurídico para a possibilidade de adoção de outro critério possível de qualificação, alternativo ao já existente, como o proposto em 119.67(d)(1)(ii) e 119.71(e)(1)(ii). Nesse sentido, ressalta-se se não se incluir essa exigência de registro no conselho de fiscalização da profissão para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.</p> <p>Não é indicado especificamente qual artigo das referidas leis obrigariam que os diretores ou gerentes de manutenção de empresas aéreas possuam registro no conselho de fiscalização da profissão (sistemas CREA/Confea e CRT/CFT). Da leitura das leis, supõe-se que seriam o art. 1º, 6º e 7º da Lei nº 5.194/66 e art. 20 da Lei nº 13.639/18.</p> <p>Da leitura dos trechos, a mesma previsão se aplicaria para a direção e para a execução das atividades de manutenção. No entanto, como ressaltado no relatório de AIR, item 3.2.2, para a execução, “basta uma qualificação gerenciada pela própria ANAC, com a licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com as habilitações adequadas, conforme previsto no RBAC 43.3(b) e no RBAC nº 65. Em situações particulares, é permitida a execução de manutenção preventiva também por pilotos, conforme previsto no RBAC 43.3(g)-I, entre outras possibilidades descritas no RBAC”. Seria incoerente, por parte da ANAC, aplicar um entendimento diverso para as posições de administração requerida e para quem executa atividade de manutenção. Por essa razão, e em linha com o argumento no relatório de AIR e ao longo deste processo normativo, propõe-se a manutenção da proposta para 119.67(d)(1)(ii) e 119.71(e)(1)(ii), uma vez não ter sido identificado óbice jurídico.</p>	
Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)	

CONTRIBUIÇÃO Nº 19 (23.572; 23.573)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Conselho Federal dos Técnicos Industriais</p> <p>Categoria: Órgão Público</p>	<p>Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i)</p> <p>Tipo de contribuição: Inclusão</p>
Contribuição	
<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> "Incluir no texto registro no Conselho dos Técnicos Industriais nos itens 119.67 (d) (1) e 119.71(e) (1) conforme sugestão abaixo:</p> <p>119.67 Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC nº 121 (d)..... (1) possuir título – seja técnico industrial – e ser registrado junto ao CFT/CRT -, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro – e ser registrado junto ao CREA/CONFEA - com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada; (Redação dada pela Resolução nº 463, de 07.02.2018) "</p>	
<p><u>Justificativa:</u> "PARECER Nº 019/2023</p> <p>PROTOCOLO Nº: 01019/2023 – ANAC</p> <p>INTERESSADO: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC</p> <p>ASSUNTO: Consulta Pública nº 08/2023 para proposta de emenda ao regulamento RBAC nº 119</p>	

1. HISTÓRICO

Trata-se de solicitação de avaliar a possibilidade de um estrangeiro ocupar o cargo de Diretor ou Gerente de Manutenção, especialmente no caso em que um operador estrangeiro, já certificado em seu país de origem, venha a requerer a certificação brasileira para operar serviços de transporte aéreo e alteração dos requisitos de qualificação constantes nos parágrafos 119.67(d)(1) e 119.171(e)(1).

2. CONSIDERAÇÕES

Considerando a Lei nº 13.639, de 26 de março 2018, que cria o Conselho Federal dos Técnicos Industriais e os Conselhos Regionais dos Técnicos Industriais;

Considerando a Lei nº 5.524, de 5 de novembro de 1968, que dispõe sobre o exercício da profissão de Técnico industrial de nível médio;

Considerando o Decreto nº 90.922, de 6 de fevereiro de 1985, alterado pelo Decreto nº 4.560, de 30 de dezembro de 2002, que regulamenta a Lei nº 5.524, de 1968, que dispõe sobre o exercício da profissão de Técnico Industrial;

4. ANÁLISE

A legislação brasileira exige que o profissional liberal, com atuação em exercício de atividades de profissão regulamentada, seja obrigatório de registro no conselho de fiscalização profissional, órgão com poder delegado de estado, regulamentado por lei específica, com obrigação de orientar, disciplinar e fiscalizar a profissão para proteção de sociedade.

A atuação como Diretor ou Gerente de Manutenção sem a formação específica que tratam as legislações das profissões, é caracterizada como exercício ilegal da profissão, que deve ser fiscalizada e combatida, conforme preceitua a Fiscalização de Orientação Centralizada – FOC - 1925/2019 emitida pelo Tribunal de Contas da União, inclusive com oferta de denúncia ao Ministério Público Federal, também incluído pela FOC 1925/2019.

3. CONCLUSÃO

O profissional estrangeiro para exercer o cargo de diretor ou gerente de manutenção deverá apresentar:

- 1) Visto de trabalho;
- 2) Diploma de técnico industrial revalidado por instituição competente;
- 3) Registro do profissional no Conselho de fiscalização profissional, nesse caso, no sistema CFT/CRT, conforme Decreto 90.922 de 6 de fevereiro de 1985 e FOC TCU1925/2019;
- 4) Emissão do Termo de Responsabilidade Técnica – TRT – de cargo e função.

119.67 - Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 121

(d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve:

(1) possuir título – seja técnico industrial – e ser registrado junto ao CFT/CRT -, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro – e ser registrado junto ao CREA/CONFEA - com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada; (Redação dada pela Resolução nº 463, de 07.02.2018)

119.71 - Pessoal de administração: qualificações para operações conduzidas segundo o RBAC 135

(e) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção, segundo 119.69(a), uma pessoa deve:

(1) possuir título – seja técnico industrial - e ser registrado junto ao CFT/CRT -, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro – e ser registrado junto ao CREA/CONFEA - com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada; (Redação dada pela Resolução nº 463, de 07.02.2018).

Bernardino José Gomes
Diretor de Fiscalização - CFT

Telga Stephany da Silva
Gerente Técnica - CFT"

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Conforme consulta à Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, foi avaliado que deve ser mantida a exigência de registro no conselho para as pessoas das quais se requer a titulação associada à atividade (no caso, engenheiro, técnico de nível superior (tecnólogo) ou técnico industrial). A proposta foi alterada nesse sentido.

No entanto, não foi identificado óbice jurídico para a possibilidade de adoção de outro critério possível de qualificação, alternativo ao já existente, como o proposto em 119.67(d)(1)(ii) e 119.71(e)(1)(ii). Nesse sentido, ressalta-se se não se incluir essa exigência

de registro no conselho de fiscalização da profissão para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Em complemento à contribuição nº 18, esta contribuição traz outros trechos que sustentariam, na visão do contribuinte, a argumentação de que se caracterizaria como exercício ilegal da profissão a atuação do diretor ou gerente de manutenção de empresa aérea sem o registro no conselho de fiscalização da profissão. Ainda a contribuição traz o que seria necessário, em sua visão, para o exercício do cargo por profissional estrangeiro.

Aos trechos de leis já citados na resposta à contribuição nº 18, acrescentam-se o art. 2º da Lei nº 5.524/68 e o art. 3º e 4º do Decreto nº 90.922/85 .

Da leitura dos trechos, a mesma previsão se aplicaria para a direção e para a execução das atividades de manutenção. No entanto, como ressaltado no relatório de AIR, item 3.2.2, para a execução, “basta uma qualificação gerenciada pela própria ANAC, com a licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com as habilitações adequadas, conforme previsto no RBAC 43.3(b) e no RBAC nº 65. Em situações particulares, é permitida a execução de manutenção preventiva também por pilotos, conforme previsto no RBAC 43.3(g)-I, entre outras possibilidades descritas no RBAC”. Seria incoerente, por parte da ANAC, aplicar um entendimento diverso para as posições de administração requerida e para quem executa atividade de manutenção. Por essa razão, e em linha com o argumento no relatório de AIR e ao longo deste processo normativo, propõe-se a manutenção da proposta para 119.67(d)(1)(ii) e 119.71(e)(1)(ii), uma vez não ter sido identificado óbice jurídico.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

CONTRIBUIÇÃO Nº 20 (23.578)

Identificação

Autor da Contribuição: Robson Roberto de Moraes

Categoria: Outros

Documento: Minuta de RBAC nº 119 - Requisitos de qualificação para diretor/gerente de manutenção

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 119.67(d)(1)(i)

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

"(d) Para atuar como Diretor ou Gerente de Manutenção segundo 119.65(a) uma pessoa deve:

(1) possuir uma das seguintes qualificações:

(i) título – seja de técnico industrial, técnico de nível superior (tecnólogo) ou engenheiro - e ser registrado junto ao respectivo conselho de fiscalização da profissão, com atribuição profissional coerente com a atividade desempenhada;

(ii) [remover]."

Justificativa:

"A alteração proposta do item 119.67(d)(1)(i) e (ii) INFRINGE o Artigo 7º da LEI nº 5.194, de 24 de Dezembro de 1966, que regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro Agrônomo, e dá outras providências, especificamente sobre a atribuição da atividade de DIREÇÃO dos Engenheiros. E o Artigo 1º e o Artigo 3º da Resolução nº 218, de 29 Junho de 1973, que define as Atribuições, entre outros, do Engenheiro Aeronáutico, o qual também INFRINGE especificamente sobre a atribuição da atividade de DIREÇÃO.

Tal alteração, também infringe o artigo 1º das RESOLUÇÕES nº 174,175 e 176 de 25 de Janeiro de 2022, que define as Atribuições dos Técnicos Industriais em Manutenção Aeronáutica, e dá outras providências, especificamente sobre a atribuição da atividade de GERÊNCIA dos Técnicos.

Deixar de exigir o registro profissional e atuar fora das atribuições profissionais dos respectivos conselhos é CRIME, de exercício ilegal da profissão prevista no Artigo 6º da LEI nº 5.194, de 24 de Dezembro de 1966.

Embora o principal objetivo da ANAC seja flexibilizar a ocupação de tal posição por profissionais estrangeiros, os mesmos devem se submeter a convalidação dos respectivos diplomas conforme procedimentos já estabelecidos, antes mesmo da criação da ANAC, dos respectivos conselhos das profissões e do Ministério da Educação.

Levando em consideração que a principal premissa da ANAC é de buscar a segurança em todas as esferas da aviação civil no Brasil, há um comprometimento imensurável da qualidade e segurança, pelo fato dos profissionais estrangeiros serem aceitos para a posição de Gerência e Direção de Manutenção e não serem regulados pelos conselhos das respectivas profissões, em se tratando da fiscalização da real formação profissional e da qualidade do curso o qual estes supostos profissionais se submeteram para obtenção das licenças em seus países."

Resultado da análise: a contribuição foi parcialmente acatada.

Análise da contribuição:

Conforme consulta à Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, foi avaliado que deve ser mantida a exigência de registro no conselho para as pessoas das quais se requer a titulação associada à atividade (no caso, engenheiro, técnico de nível superior (tecnólogo) ou técnico industrial). A proposta foi alterada nesse sentido.

No entanto, não foi identificado óbice jurídico para a possibilidade de adoção de outro critério possível de qualificação, alternativo ao já existente, como o proposto em 119.67(d)(1)(ii) e 119.71(e)(1)(ii). Nesse sentido, ressalta-se se não se incluir essa exigência de registro no conselho de fiscalização da profissão para a alternativa que trata da licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com habilitação nos grupos célula e motopropulsor.

Em complemento às contribuições nº 18 e 19, esta contribuição traz outros trechos que sustentariam, na visão do contribuinte, a argumentação de que se caracterizaria como exercício ilegal da profissão a atuação do diretor ou gerente de manutenção de empresa aérea sem o registro no conselho de fiscalização da profissão.

Aos trechos de leis e decretos já citados nas respostas às contribuições nº 18 e 19, acrescentam-se as resoluções nº 218 do Confea, e Resoluções nº 174, 175 e 176 do CFT.

Da leitura das normas, elas se aplicariam para a direção e para a execução das atividades de manutenção. Embora o contribuinte destaque a atividade de direção/gerência, as resoluções especificam pontualmente as ações de manutenção sob competência de cada habilitação de MMA (art. 2º das Resoluções nº 174, 175 e 176 do CFT); enquanto a Resolução nº 218 aborda também atividades de execução, como nas atividades 11, 14, 16 e 17. No entanto, como ressaltado no relatório de AIR, item 3.2.2, para a execução, “basta uma qualificação gerenciada pela própria ANAC, com a licença de mecânico de manutenção aeronáutica, com as habilitações adequadas, conforme previsto no RBAC 43.3(b) e no RBAC nº 65. Em situações particulares, é permitida a execução de manutenção preventiva também por pilotos, conforme previsto no RBAC 43.3(g)-I, entre outras possibilidades descritas no RBAC”. Seria incoerente, por parte da ANAC, aplicar um entendimento diverso para as posições de administração requerida e para quem executa atividade de manutenção. Por essa razão, e em linha com o argumento no relatório de AIR e ao longo deste processo normativo, propõe-se a manutenção da proposta para 119.67(d)(1)(ii) e 119.71(e)(1)(ii), uma vez não ter sido identificado óbice jurídico.

Itens alterados na proposta: 119.67(d)(1)(i) e 119.71(e)(1)(i)

NOTA: os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta consulta pública representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.