

OFÍCIO Nº 203/2020/ASPAR/GM

SERIAL 3423

Brasília, 30 de julho de 2020.

Assunto: Requerimento de Informação nº 778/2020, de autoria do Deputado Hugo Leal.

Senhora Primeira-Secretária,

Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 1346/2020, de 21 de julho de 2020, que encaminha cópia do Requerimento de Informação nº 778/2020, de autoria do Deputado Hugo Leal, datado de 9 de junho de 2020, que solicita informações sobre proposição de novos requisitos para a concessão da licença de comissário de voo (Consulta Pública nº 8, de 2020, da Anac).

Em atenção ao presente pedido de informações, foram solicitados esclarecimentos à Agência Nacional de Aviação Civil, entidade competente para a análise da matéria, que se manifestou na forma do Ofício nº 508/2020/GAB-ANAC e seus anexos, os quais encaminhamos na integralidade.

Finalmente, ratificamos o compromisso com a transparência na gestão da exitosa política pública do setor aéreo, que ao longo dos últimos anos tem permitido o incremento no número dos usuários, bem como tem elevado os níveis de serviços, sem comprometimento da segurança dos passageiros.

Atenciosamente,


TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura

Anexo: Ofício nº 508/2020/GAB-ANAC (SEI nº 2632930)



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 7º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul,
Brasília/DF, CEP 70308-200 - www.anac.gov.br
+55 (61) 3314-4154 - apoiodapresidencia@anac.gov.br

Ofício nº 508/2020/GAB-ANAC

Brasília, 22 de julho de 2020.

Ao Senhor
CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO

Chefe de Gabinete
Secretaria Nacional de Aviação Civil
Ministério da Infraestrutura
EQSW 301/302, Lote 01, Edifício Montes, Bairro Setor Sudoeste
Brasília, DF
CEP 70673-150
chgab.sac@transportes.gov.br

Assunto: **Requerimento de Informação nº 778/2020, de autoria do Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ). Novas regras propostas para a concessão de licença de comissário de voo.**

Referências: **Ofício nº 811/2020/GAB-SAC/SAC, de 13 de julho de 2020;
Processo SEI-ANAC nº 00058.024458/2020-41.**

Anexo: **Cópia da NOTA TÉCNICA Nº 63/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (NUP SEI-ANAC 4569508)**

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício nº 811/2020/GAB-SAC/SAC, de 13 de julho de 2020, o qual direciona a esta Agência o Requerimento de Informação nº 778/2020, pelo qual o Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ) requer do Ministério da Infraestrutura informações a respeito de novas regras propostas para a concessão de licença de comissário de voo. Após consulta às áreas técnicas competentes, prestam-se os esclarecimentos sobre os questionamentos específicos elencados:

a) **Em que fundamentos a Diretoria da Anac se baseou para, na proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 63, submetida à consulta pública, excluir dos requisitos para a concessão da licença de comissário de voo (i) a conclusão, com aproveitamento, de curso de formação certificado pela Agência, nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 141, e (ii) a realização de exame teórico?**

2. Todos os fundamentos que levaram à tomada de decisão para a proposta submetida à Consulta Pública nº 8/2020 encontram-se nos autos do processo nº 60800.019650/2010-15, cujo acesso é franqueado ao público por meio da Pesquisa Pública (SEI!) (<https://www.anac.gov.br/Anac/pesquisa>)

publica-de-processos-e-documentos). Não obstante, para obtenção de informações qualificadas acerca do tema da formação dos comissários de bordo ao redor do mundo, recomenda-se em especial a leitura do item 6.9. da NOTA TÉCNICA Nº 63/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO, de 11 de fevereiro de 2020, em anexo, aprovada pelo Despacho 4024254 , da Gerência Técnica de Normas Operacionais, Despacho 4024264, da Gerência de Normas Operacionais e Suporte - GNOS, e Despacho 4029277 , da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO.

b) Foram requeridos pareceres ou informações das instâncias responsáveis pela análise técnica do tema no âmbito da ANAC? Qual o inteiro teor deles? Quando foram exarados?

3. Todos os subsídios técnicos necessários para fundamentar a proposta encontram-se nos documentos acostados ao processo 60800.019650/2010-15, em especial, na NOTA TÉCNICA Nº 63/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO, elaborada no âmbito da Gerência Técnica de Normas Operacionais - GTNO/GNOS e aprovada pelos despachos especificados no parágrafo 2 supra. Ressalta-se que o Manual de Cargos e Funções da SPO, que se encontra atualmente em sua revisão F, publicada em 3 de maio de 2019, nos itens 4.4.2.1.a.i e 4.4.2.2.a.i, atribui competência à Gerência de Normas Operacionais e Suporte - GNOS e à Gerência Técnica de Normas Operacionais - GTNO, respectivamente, para a "elaboração de proposta de projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, (...) de organizações de instrução, (...) treinamento de tripulantes, (...) e de pessoas integrantes do cenário operacional", cabendo especificamente à GTNO (gerência técnica subordinada à GNOS) "realizar, consolidar e revisar as análises técnicas e regulatórias inseridas nas propostas de atos normativos".

c) A Agência produziu ou tem conhecimento de estudos que submetam o conteúdo da sugestão proposta a análises de risco e de relação entre custos e benefícios? Quais são eles?

4. Sim. Todos os fundamentos, com análises de risco e de custos e benefícios, que levaram à tomada de decisão para a proposta submetida à Consulta Pública nº 8/2020, encontram-se nos autos do processo nº 60800.019650/2010-15, cujo acesso é franqueado ao público por meio da Pesquisa Pública (SEI!). A ANAC considerou também como são tratadas as questões pelas autoridades de aviação civil de referência estrangeiras.

d) Antes de constar da proposta colocada em consulta pública, a sugestão de exclusão dos requisitos mencionados na pergunta 1 foi discutida com as escolas de aviação civil, as empresas de transporte aéreo e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Cenipa? Em que oportunidades? Se não, é usual que a Agência, ao promover consulta pública, prescinda da manifestação prévia dos agentes mais diretamente afetados pela regulação?

5. Não é incomum que iniciativas de eliminação de exigências regulamentares gerem controvérsias entre os regulados, notadamente quando são alteradas regras constituídas há muitos anos, a exemplo do que ocorreu na Audiência Pública nº 28/2010 (<https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2010>), em que se propunha a eliminação de exigência de Certificado Médico Aeronáutico (CMA) para o comissário de voo. Em tal audiência pública, gerou-se uma forte reação negativa por parte de comissários, que demonstravam preocupação por uma suposta desvalorização da profissão em face da sua desregulamentação. Ressalta-se que, à época, a desregulamentação consistia apenas em deixar de exigir o CMA para o comissário de voo, conforme o demonstra o Relatório de Análise das Contribuições daquela audiência pública (<https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias/2010/aud28/relatorio.pdf>).

6. No caso da presente proposta, a intenção é diminuir a carga burocrática e regulatória sobre a formação dos novos comissários de voo. Isso, evidentemente, afeta todas as instituições que ministram cursos de comissários de voo, as quais poderiam perder uma reserva regulatória para o mercado atual. Tais mudanças também impactam os atuais comissários de voo que, primeiramente, poderiam ver nessa

possibilidade uma tendência de desvalorização da profissão e, em seguida, poderiam sentir-se ameaçados em seus postos de trabalho, devido a uma maior concorrência por causa da diminuição das barreiras de entrada na profissão. As empresas aéreas também, na consulta pública, manifestaram preocupação de que a desregulamentação pudesse aumentar os seus custos operacionais, pela maior necessidade de controle ou reforço nos treinamentos na empresa.

7. Ressalta-se não ser inusual os primeiros estudos sobre determinado tema serem conduzidos como base para uma revisão regulatória no âmbito da Agência, deixando para um momento posterior a apresentação e discussão com a sociedade, quando os subsídios técnicos estão mais robustos. No caso específico da edição do RBAC nº 63, considerando a importância da participação social para o processo normativo, a discussão com a sociedade foi iniciada com a Consulta Pública nº 8/2020. A sociedade contribuiu com argumentos que serão analisados. A partir dessa etapa, a área técnica firmará o seu entendimento e proporá as ações administrativas pertinentes para as instâncias superiores da Agência, que poderão acatá-las ou não. Nesse aspecto, ressalta-se que a proposta disponibilizada na consulta não é proposta definitiva da Agência quanto ao tema, que somente ocorrerá com a deliberação final pela Diretoria.

8. Frise-se que não há prazo rígido para a finalização dos estudos concernentes. Destarte, a área técnica apenas consolidará o seu entendimento quando a discussão estiver amadurecida e todos os contrapontos apresentados pela sociedade forem devidamente analisados, seja para acatar o que foi apresentado, seja para rejeitar as sugestões enviadas fundamentadamente. A justificativa da consulta pública acena inclusive com a possibilidade de realização de uma nova consulta pública em caso de alteração substancial das propostas ora apresentadas.

9. Finalmente, esclarece-se que o CENIPA não é normalmente consultado quando das proposições de normativos, por não possuir atribuições nesse sentido definidas no Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018. No entanto, os relatórios pertinentes emitidos pelo referido órgão são levados em consideração quando da proposição das regras.

e) Tendo em vista que o prazo para recebimento de contribuições relativas à proposta de edição do RBAC nº 63 se esgotou dia 3 de julho, quantas foram dirigidas especificamente à sugestão de exclusão dos requisitos mencionados na pergunta 1? Qual o teor delas? Qual a manifestação da área técnica e da diretoria da Anac sobre cada uma dessas contribuições? Houve revisão de entendimento?

10. Foram recebidas 1.848 manifestações sobre a proposta, praticamente todas sobre a desregulamentação da formação do comissário de voo, a maioria contra essa desregulamentação, mas com uma quantidade menor apoiando a proposta da ANAC. Todas essas manifestações podem ser encontradas no documento SEI nº 4527968, no bojo do processo nº 60800.019650/2010-15. Ainda não houve tempo hábil para a área técnica analisar todas as contribuições. Portanto, no momento, não se pode afirmar se haverá ou não uma revisão de entendimento.

f) Por que razão a Anac promoveu workshop nos dias 19 e 20 de fevereiro de 2020, em Brasília, para destacar o trabalho desenvolvido pela Gerência de Certificação de Organizações de Instrução - GCOI e pela Gerência Técnica de Organização de Formação – GTOF, bem como para apresentar e debater uma proposta de alteração no Curso de Comissário de Voo? Ainda não se cogitava da mudança proposta no RBAC nº 63? Em menos de dois meses a Agência reviu por completo sua posição? Que despesas a Agência teve para a promoção do evento?

11. Em razão da Resolução nº 514/2019 que, dentre outras coisas, requereu a substituição dos Manuais de Cursos da ANAC por Instrução Suplementar, foi realizado um vultoso trabalho na GCOI/GTOF em busca da reformulação de todo esse material, que incluiu o MCA 58-11 – Manual de curso de comissário de voo.

12. Dentro do projeto de atualização de Manuais de Cursos, desde 21/06/2019, foram designados 2 servidores comissários da GCOI/GTOF, nos termos da Portaria 1882, de 19/06/2019, para compor o Grupo de Trabalho (GT) para estudo e elaboração do referido material. Esse GT trabalhou em paralelo com a equipe da GTOF na atualização dos manuais.

13. O *Workshop* presencial, ocorrido em Brasília, nos dias 19 e 20 de fevereiro, consistiu em momento importante do projeto. Buscou-se ouvir a sociedade sobre a minuta da IS 141-007, a qual já constava no site da ANAC. Nesse fórum, foram discutidas as principais reformulações e dirimidas dúvidas dos participantes. Com uma média de 100 participantes por dia, foram gastos R\$14.000,00 com *coffee-break* nos períodos da manhã e da tarde, às custas do contrato de prestação de serviços em eventos da Agência que estipula, em suas cláusulas, o valor de R\$35,00/pessoa/refeição.

14. Esclarece-se que o *Workshop* tratava da revisão dos Manuais de Curso como um todo, que mais tarde comporiam a Instrução Suplementar (IS) nº 141-007A, publicada no dia 15 de junho de 2020. No link <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/anac-promove-workshop-sobre-regulacao-de-programas-de-instrucao-em-brasilia> consta a notícia do evento e no link <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/imagens/ProgramaoWorkshopProgramasdeInstruoIS141007.pdf> há a programação do mesmo. Na programação, observa-se que o *workshop* não era dirigido especificamente aos cursos de comissários de voo, mas visava discutir diversos cursos de piloto, o curso de mecânico de manutenção aeronáutica e o curso comissário de voo.

15. Ademais, explica-se que o curso de comissário de voo ainda é obrigatório conforme a regulamentação vigente. A ANAC não deixou de tratar do tema quando da elaboração da IS, pois isso seria dar como certo que a formação do comissário seria desregulamentada, o que é uma decisão que a ANAC ainda não tomou. Face o exposto, demonstra-se que a atualização do MCA 58-11 estava no rol de atividades a serem desenvolvidas dentro desse projeto maior de reformulação e está baseado na necessidade de curso exigido pelo RBHA 63, em plena vigência.

16. Na expectativa de terem sido prestados os esclarecimentos devidos, esta Agência se encontra à disposição para informações adicionais necessárias.

Respeitosamente,

JOSÉ LUIZ POVILL DE SOUZA
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **José Luiz Povill de Souza, Chefe de Gabinete**, em 23/07/2020, às 12:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4567307** e o código CRC **F62615C6**.

- A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienossoservico>.

- Para enviar documentos à ANAC, utilize o Protocolo Eletrônico, disponível em <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/protocolo-eletronico>

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.024458/2020-41

SEI nº 4567307



NOTA TÉCNICA N° 63/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO

1. ASSUNTO

1.1. Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 63 (RBAC nº 63), intitulado "Licenças e habilitações para mecânicos de voo e comissários de voo".

2. OBJETIVO

2.1. Elaborar proposta do RBAC nº 63, para submissão à consulta pública pela Diretoria Colegiada da ANAC.

3. REFERÊNCIA

3.1. Processo 60800.019650/2010-15.

4. ANEXO

4.1. Minuta do RBAC nº 63 (3815873);

4.2. Quadro comparativo com o atual RBHA 63, a versão da audiência pública anterior e a proposta desta NT, com histórico de alterações (3815881);

4.3. Quadro comparativo com o atual RBHA 63, a versão da audiência pública anterior e a proposta desta NT, para consulta pública (3920724);

4.4. Minuta do RBAC nº 121 (3920747);

4.5. Quadro comparativo do RBAC nº 121 (3920758);

4.6. Minuta do RBAC nº 141 (3928913);

4.7. Quadro comparativo do RBAC nº 141 (3928917);

4.8. Minuta de Resolução (3910618);

4.9. Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo (3920710); e

4.10. Minuta de aviso de consulta pública (3920718);

4.11. Minuta de justificativa para a consulta pública (3923154);

4.12. Minuta de portaria de aprovação de CEF, com anexo (3920781).

5. RELATÓRIO

5.1. O processo foi autuado em 13/08/2010, a partir do Memorando nº 180/2010/GPNO/SSO (00800.113102/2010-59), que encaminhava ao superintendente (então SSO - Superintendente de Segurança Operacional; hoje SPO - Superintendente de Padrões Operacionais) a proposta de RBAC nº 63, elaborada conforme a Nota Técnica nº 33/2010/GPNO/SSO (00800.113096/2010-30). Entre as justificativas apresentadas na Nota Técnica para a elaboração do RBAC, constavam

a) a necessidade de harmonização dos regulamentos brasileiros aos Anexos à Convenção de Chicago e a adequação ao material de orientação correspondente, conforme verificado na auditoria de segurança operacional realizada pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) no âmbito do *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP);

b) a previsão do art. 47, I da Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005) de que os regulamentos então em vigor devem ser gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC; e

c) a necessidade de atualização dos regulamentos, incluindo alteração de terminologia e adequação com outros regulamentos já publicados, como os RBAC nº 61, 65, 67, 141 e 142.

5.2. A Nota Técnica indica que foram utilizados de referência, com base em estudo comparado, as seguintes normas:

- a) Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 63 - Mecânico de voo e comissário de voo;
- b) Title 14 Code of Federal Regulations Part 63 (FAA) - 14 CFR Part 63 - Certification: Flight Crewmembers Other Than Pilots;
- c) Reglamento Aeronáutico Latinoamericano - LAR PEL 63 - Licencias para miembros de la Tripulación Excepto Pilotos.
- d) Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation - Personnel Licensing (OACI)

5.3. Por fim, a Nota ainda lista os principais pontos alterados em relação ao RBHA 63 vigente.

5.4. Anteriormente à autuação do processo, entre maio e junho de 2010, como pode se ver nas folhas de 51 a 54, houve consulta da SSO à então Superintendência de Capacitação e Desenvolvimento de Pessoas (SCD), cuja análise técnica não apontou sugestões adicionais.

5.5. O processo foi remetido à Procuradoria, que respondeu aprovando, em 04/11/2010, o Parecer nº 631/2010/PGFPF/ANAC (00800.159004/2010-68, às folhas 56 a 63) e apontando algumas observações.

5.6. Retornados ao autos à SSO, em 08/04/2011, foi elaborada nova minuta, com base nas observações da Procuradoria e em sugestões recebidas de outras gerências da SSO, como GPEL (hoje GCEP), GTOT (hoje GCOI), GFHM (hoje GTFH) e GCTA.

5.7. O processo foi encaminhado à Diretoria e desta novamente para a Procuradoria, que tratou como "respondidas e devidamente analisadas as observações jurídicas efetuadas no Parecer citado", além de elencar algumas dúvidas com relação ao andamento do processo. Sanadas essas dúvidas, a Diretoria aprovou a realização de audiência pública nº 11/2011, pelo período de 30 dias.

5.8. As contribuições foram analisadas pela Nota Técnica nº 63/2011/EXM/GPEL/GGAG/SSO (60800.196445/2011-53; folhas 197 a 202), de 05/10/2011, pela Nota Técnica nº 068/2011/GFHM/SSO (60800.193741/2011-01, folhas 210 a 212), pela Nota Técnica nº 1137/2011/GPEL/SSO (60800.197500/2011-22; folhas 213 e 214) e pela Nota Técnica nº 38/2011/GCTA/GGTA/SSO (60800.200103/2011-45; folhas 216 a 218) e a proposta foi consolidada na Nota Técnica nº 100/2011/GPNO/SSO (60800.237347/2011-83; folhas 204 a 207) e seus anexos.

5.9. O processo foi novamente submetido à Procuradoria, em cuja Nota nº 35/2012/FP-ANAC/PGF/AGU (00058.021123/2012-61, folhas 285 a 297), de 13/03/2012, se fizeram observações adicionais.

5.10. Tais observações foram tratadas na Nota Técnica nº 63/2012/GPNO/SSO (00065.121733/2012-74; folhas 299 a 302), de 10/12/2012, e adicionalmente foram levantados alguns pontos em razão da busca de alinhamento ao RBAC nº 61, então recém-aprovado, conforme já havia sido indicado na Nota Técnica nº 59/2012/GPNO/SSO (0006546119045/2012-44; folhas 303 a 305), de 13/09/2012.

5.11. Em 07/01/2013, a nova proposta consolidada foi encaminhada à GCTA, para análise. A resposta pela Nota Técnica nº 2/2013/GCTA-SP/GGTA/SSO (00066.000389/2013-51) destacou principalmente o tratamento a comissários de voo que trabalham a bordo de aeronaves regidas pelo RBHA 91.

5.12. A última proposta constante no processo foi, então, fundamentada na Nota Técnica nº 06/2015/GTNO/GNOS/SPO (00065.010864/2015-70), de 28/01/2015, que faz também um relatório mais detalhado sobre os atos do processo até então. Também trazia a figura do Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo (FAPAN). Embora conste no processo o memorando nº 12/2015/GNOS/SPO, que encaminharia o processo ao SPO, não consta no SIGAD tal tramitação.

5.13. O processo foi então remetido a esta GTNO, sendo transferido para o SEI.

5.14. Foi juntado a este processo o de número 00058.506196/2016-51, que trouxe novas propostas, analisadas em Nota Técnica no mesmo processo.

5.15. O despacho ASTEC 1121556 informa que a matéria foi redistribuída, tendo sido sorteado como relator o Diretor Juliano Noman.

5.16. Por fim, o Despacho GCOI 2981546 registra o entendimento daquela gerência de que é necessário realizar uma grande revisão da proposta do RBAC nº 63. Embora o despacho mencione não haver arquivos Word disponíveis para alteração da minuta, tais arquivos existem e já se encontravam na rede da ANAC, representando a última versão disponível no processo físico digitalizado; apenas não estavam disponíveis ainda no SEI, por não ter havido atualização da minuta desde a inclusão do processo no SEI. Nos anexos a esta Nota Técnica, os arquivos em Word atualizados são incluídos no SEI.

5.17. Registra-se que este processo é parte da Agenda Regulatória 2019-2020 da ANAC, constituindo-se seu Tema 10 - Novo regulamento para mecânicos de voo e comissários de voo. O tema é descrito como "Atualizar o atual RBHA 63 para o novo RBAC 63, que trata sobre mecânicos de voo e comissários de voo. Necessidade de discussão no modelo de certificação atualmente adotado para o comissário de voo".

6. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

6.1. A presente Nota Técnica é agrupada nas discussões sobre cada subparte da proposta de RBAC, tomando-se por base a última minuta constante no processo. Assim, sempre que houver alterações com relação a essa minuta, elas deverão constar nesta Nota Técnica, considerando-se, caso algum texto da proposta anterior tenha sido mantido, que as justificativas constantes no processo são suficientes para embasar a proposta. Sempre que possível, são apontadas referências com regulamentos internacionais e com os demais regulamentos relacionados no Brasil, sejam os de licenças (como RBAC nº 61 ou 65), sejam os de operações (como RBHA 91 ou RBAC nº 121, por exemplo).

6.2. Quando pertinente, é indicado um potencial de melhoria em outros regulamentos, especialmente nos de licenças (61 e 65). No entanto, somente será incluída neste processo uma proposta de alteração se for considerado que ela é necessária à aprovação do RBAC nº 63.

6.3. Como esta Nota Técnica partiu da proposta já consolidada de RBAC, conforme a minuta constante no processo, a Nota Técnica foi escrita utilizando-se os números das seções conforme constavam na proposta. Posteriormente, devido ao número de seções reservadas, o regulamento foi reescrito, de forma limpa, utilizando-se as seções ímpares de forma sequencial, retirando-se, portanto, as seções reservadas. Para permitir o acompanhamento das referências, sempre que uma seção for renumerada, o texto da Nota Técnica irá referenciá-la como "63.xx (nova 63.yy)", onde xx é o número da seção na última proposta constante no processo e yy é o número da seção após realizada a renumeração. Caso se trate de uma seção com numeração mantida, será referida somente como "63.xx", onde xx é um número que vale para ambas as propostas. Por fim, no caso de uma seção que constava na primeira proposta e está sendo retirada nesta Nota Técnica, se utiliza "antiga 63.xx".

6.4. Título do RBAC.

6.4.1. Com relação ao título, observo que a proposta adotou padrão similar ao do "RBAC nº 61 - Licenças, habilitações e certificados para pilotos" e diferente do do "RBAC nº 65 - Licenças, habilitações e regras gerais para despachante operacional e de voo e mecânico de manutenção aeronáutica", o que entendo ser adequado. Assim, não é incluído no título o "regras gerais", constante no título do RBAC nº 65, ainda que o regulamento, ao tratar de licenças e habilitações, possua requisitos que possam ser entendidos como "regras gerais" aplicáveis a tais licenças e habilitações, como requisitos de concessão, convalidação, prerrogativas etc.

6.4.2. Observo ainda que, no caso de pilotos, há previsão de emissão de certificados, como o "certificado de piloto aerodesportivo" (CPA), figura que não existe para mecânico de voo nem para comissário de voo. O certificado tratado na proposta de RBAC, Certificado Médico Aeronáutico (CMA), já é assunto do RBAC nº 67, possui requisitos lá estabelecidos e somente é mencionado aqui, como um dos requisitos para a concessão das licenças que são objeto deste regulamento. Dessa forma, não há razão para mencionar "certificado" no título do RBAC nº 63.

6.5. Geral

a) Foi atualizada menção de "RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo" para "RBAC nº 141"

b) Uso de "INSPAC". Em razão da alteração trazida pela IN nº 101, que já não utiliza o termo. Em conjunto, também foi retirada a necessidade de a ANAC indicar o examinador credenciado que realizará os exames - o que já não consta, por exemplo, no RBAC nº 61 ou 65. Em alguns casos, se destacava que o examinador credenciado tinha que ser comissário de voo; entendo que isso é desnecessário, pois não é feito em outros regulamentos e, mesmo nessa proposta, não é feito para mecânico de voo.

Isso afetou os parágrafos 63.57(b)(3) (nova 63.51(b)(2)), 63.63(a) (seção foi posteriormente removida), 63.65(a)(1)(iii) e (a)(2)(iii) (nova 63.53(a)(2)), 63.79(b) e 63.83(b)(3) (nova 63.81(b)(2)).

c) Foi identificada uma oportunidade de melhoria relacionada ao CMA. Atualmente, o RBHA 63 (assim como o RBAC nº 61) estabelece a classe de CMA associada a cada licença/habilitação. No entanto, essa informação é repetida também no RBAC nº 67, em 67.13. Essa repetição ocorre também em outros regulamentos usados como referência, como o 14 CFR Part 61 e 63, do FAA, e os LAR 61 e 63, do SRVSOP. Embora possa atender a um objetivo de clareza na regra, ao já mencionar no regulamento que trata de licenças e

habilitações a classe específica de CMA desejada, entendo que tal menção não é necessária no regulamento, pois se trata de informação já consolidada e que pode ser veiculada aos regulados de outra forma, como por meio do site da ANAC ou de sistemas em que o usuário solicita sua licença/habilitação. Ter as informações duplicadas em mais de um regulamento pode levar a futuras informações desencontradas, se não forem bem gerenciadas ou se houver qualquer diferença de texto entre os regulamentos.

Dessa forma, as menções a CMA nos parágrafos e 63.5(b), 63.13(a)(1), 63.35(f)(3), 63.37(b) (2), 63.43(a) e 63.73(a) foram alteradas para fazer referência a que o CMA deve ser "válido e adequado à licença [de mecânico de voo/comissário de voo], de acordo com os requisitos do RBAC nº 67". Essa alteração não representa alteração de requisito aos regulados, uma vez que continuarão sendo requeridos

Deve-se destacar que o próprio RBAC nº 67 já estabelece que um CMA de classe superior pode ser apresentado no lugar do CMA de 2ª classe (67.13(g)).

6.5.1. Um ponto de maior relevância no contexto geral do regulamento é sobre a ordem de cumprimento dos requisitos. O regulamento não trazia, de forma geral, uma sequência de cumprimento, ou seja, não estabelecia, entre os diversos requisitos, quais eram pré-requisitos para os demais. O assunto também é debatido no contexto de outros regulamentos de licenças, como no RBAC nº 61, já tendo sido tema da Diretriz Interpretativa DI-SPO 0004, constante na IS nº 00-004, onde se estabeleceu a interpretação de que "O solicitante deve candidatar-se ao exame de proficiência somente após ter atendido os requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo, observando a ordem mencionada no texto do Regulamento".

a) Entendo que o mais adequado é que se incluam como requisitos tais ordens de precedência que deverão ser observadas. Basicamente, as precedências se aplicam em torno dos exames teóricos e práticos., uma vez que esses atuam como portais pelos quais o candidato passa, registrando o momento a partir do qual se atestou determinado conhecimento ou competência.

b) Os primeiros marcos foram estabelecidos em torno do exame teórico. Para realizá-lo, é necessário concluir a formação prévia. E o treinamento ministrado pelo operador somente pode ocorrer após a aprovação no exame teórico. Nesse momento, não se objetiva verificar previamente se o candidato já cumpriu os requisitos básicos de idade (21 ou 18 anos) e grau de instrução (ensino médio e saber ler, falar e compreender português).

Para esses marcos, foi incluído, em 63.47 (nova 63.45) e 63.75, a exigência de que os parágrafos sejam cumpridos na sequência: formação, depois exame teórico e, por fim, treinamento do operador.

c) Um segundo marco foi estabelecido na realização da instrução de voo e aquisição da experiência de voo. Para tanto, entendo que já devem ter sido cumpridos os requisitos básicos de idade e grau de instrução; e de conhecimentos teóricos (formação, exame teórico e treinamento teórico). O CMA deve ser requerido caso haja atividade em aeronave, desempenhando a função para a qual está se formando. Ainda que haja um instrutor a bordo, que compõe formalmente a tripulação mínima, a função é desempenhada pelo candidato (e o instrutor intervém se necessário). Se for realizada somente atividade em dispositivo de treinamento, não é necessário CMA.

Para esse marco, foram incluídos em 63.49 (nova 63.47) e 63.77, respectivamente, os seguintes parágrafos:

63.47

(xx) Para iniciar a instrução de voo e a experiência de voo requeridas por esta seção, o candidato deve ter atendido previamente aos requisitos de idade e grau de instrução conforme a seção 63.41 e de conhecimentos teóricos e treinamento conforme a seção 63.45. Para realizar em aeronave em voo qualquer parte da instrução de voo e da experiência de voo, o candidato deve atender também aos requisitos de aptidão psicofísica conforme a seção 63.43.

63.77

(xx) Para iniciar a experiência de voo requerida por esta seção, o candidato deve ter atendido previamente aos requisitos de idade e grau de instrução conforme a seção 63.71 e de conhecimentos teóricos e treinamento conforme a seção 63.75. Para realizar em aeronave qualquer parte da experiência de voo, o candidato deve atender também aos requisitos de aptidão psicofísica conforme a seção 63.73.

d) Um último marco ocorre com relação ao exame prático. Aqui, assim como já previsto na DI-SPO 0004, da IS nº 00-004, para o RBAC nº 61, o exame prático deve ser considerado a

última etapa do processo de concessão de licença/habilitação e de revalidação da habilitação. Pois não haveria sentido em requerer um treinamento e permitir que esse treinamento fosse realizado após o exame: um exemplo em que isso seria crítico seria no caso em que um candidato, após ser aprovado no exame, fosse realizar a experiência e, nesse momento, adquirisse algum vício. O candidato já receberia a licença estando mal formado.

Da mesma forma que para o marco anterior, o CMA deve ser exigido somente no caso de ser realizada atividade em aeronave. No caso de comissários, se destacou que a exigência ocorre somente se for realizado "em aeronave em voo", pois haveria a possibilidade de uso da aeronave estática (lembrando que é mais comum que o exame ocorra em dispositivo de treinamento ou em aeronave estática do que em aeronave em voo, o que de fato não ocorre. Nesse sentido, o requisito é mais uma proteção para o caso de alguém pretender realizar parte do exame em aeronave em voo).

Optou-se pode registrar, nesse marco, o cumprimento de todos os requisitos anteriores, e não somente do último, pois pode ocorrer, por exemplo, de o requisito de aptidão física (CMA) vencer entre o cumprimento do requisito anterior (treinamento no operador) e a realização do exame prático e, nesse caso, poderia haver alguma dúvida sobre a necessidade de o CMA estar válido para o exame prático.

Para esse marco, foram incluídos/alterados, para mecânico de voo, os parágrafos em 63.51(c), 63.57(b) e 63.65(a) (novos 63.49(c), 63.51(b) e 63.53(a)); e para comissários os parágrafos de 63.79, 63.83 (nova 63.81) e 63.91 (nova 63.83):

63.49

(c) Para realizar o exame prático requerido por esta seção, o candidato deve ter atendido previamente aos requisitos de idade e grau de instrução conforme a seção 63.41, de conhecimentos teóricos e treinamento conforme a seção 63.45 e de experiência de voo e instrução de voo conforme a seção 63.47. Para realizar o exame prático em aeronave, o candidato deve atender também aos requisitos de aptidão psicofísica conforme a seção 63.43.

63.51

(b) Para obter uma habilitação de tipo adicional, o titular de licença de mecânico de voo deve atender, na sequência apresentada, aos seguintes requisitos, com relação a um modelo de aeronave abrangido por essa habilitação de tipo:

63.53

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o titular de licença de mecânico de voo deve atender, na sequência apresentada, aos seguintes requisitos, com relação a um modelo de aeronave abrangido por essa habilitação de tipo:

63.79

(c) Para realizar o exame prático requerido por esta seção, o candidato deve ter atendido previamente aos requisitos de idade e grau de instrução conforme a seção 63.71, de conhecimentos teóricos e treinamento conforme a seção 63.75 e de experiência conforme a seção 63.77. Para realizar o exame prático em aeronave em voo, o candidato deve atender também aos requisitos de aptidão psicofísica conforme a seção 63.73.

63.81

(b) Para obter uma habilitação de tipo adicional, o titular de licença de comissário de voo deve atender, na sequência apresentada, aos seguintes requisitos, com relação a um modelo de aeronave abrangido por essa habilitação de tipo:

63.83

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o titular de licença de comissário de voo deve atender, na sequência apresentada, aos seguintes requisitos, com relação a um modelo de aeronave abrangido por essa habilitação de tipo:

e) Há uma discussão sobre se os candidatos deveriam ser requeridos a possuir CMA desde a matrícula no curso de formação, sob alegação de que já estão sujeitos (por exemplo, os comissários) a atividades como exercícios de evacuação de emergência, sobrevivência na selva, etc, que poderia causar algum risco à saúde. No entanto, entendo que não deve ser desvirtuada a função precípua do CMA, que é a de certificar as "aptidões psicofísicas" de um candidato "para exercer funções relativas a aeronaves". Ainda que a avaliação do CMA possa ser utilizada para se verificar que o candidato também se encontra inapto para a realização de exercícios práticos em solo, por exemplo, entendo que não cabe à ANAC estender essa exigência a todos os regulados, uma vez que o CMA não foi projetado para isso.

Caso algum candidato queira realizar previamente o CMA, como forma de precaução, para descobrir se não tem algum impedimento de saúde que o impeça de seguir a profissão de aeronauta; ou caso uma escola pretenda exigir previamente o CMA ou uma declaração do

candidato de que está ciente de que pode não conseguir concluir o curso (com a parte prática) caso não obtenha o CMA, essas seriam decisões do aeronauta e da escola e não um requisito da autoridade de aviação civil, que, nesse ponto, se limita a regular o que protege a segurança de voo, ou seja, quando há, de fato, exercício de função relativa a aeronaves - normalmente a bordo (com exceção do caso do piloto remoto).

A mesma lógica se aplica ao exame prático. Não vejo impeditivo em se realizar o exame prático em dispositivo de treinamento sem o CMA válido, pois a atividade no dispositivo de treinamento não representa qualquer risco à segurança da aviação e a ausência do CMA não prejudica a avaliação pela ANAC/examinador credenciado. Caso seja algo grave a ponto de impedir o candidato de realizar suas atribuições (digamos, para tomar um exemplo extremo, um candidato cego), o resultado seria a reprovação. Caso o candidato possua alguma inaptidão que não impeça de demonstrar suas capacidades no dispositivo de treinamento, mas seja impeditiva para o voo (de modo que, quando fizer os exames, ele não conseguirá obter o CMA), ele poderá até receber o parecer positivo no exame prático, mas se não obtiver posteriormente o CMA não poderá atuar, conforme a vedação constante em 63.19 (nova 63.13).

6.6. Subparte A - Disposições gerais.

6.6.1. Para as disposições gerais, busca-se um paralelismo com os demais regulamentos de licenças e habilitações de pessoal da ANAC, os RBAC nº 61 e 65. Nesta comparação, se utiliza o texto da última proposta para o RBAC nº 63, para se avaliarem as propostas de mudança, bem como as oportunidades de melhoria nos demais RBAC. Em alguns casos, se aponta também, nos comentários, sobre o texto do RBHA 63.

RBAC nº 63 (proposta)	RBAC nº 61	RBAC nº 65	Comentários	Conclusão
63.1 - Aplicabilidade	61.1 - Aplicabilidade	65.1 - Aplicabilidade	<p>O texto de 63.1 é equivalente ao do 61.1, alterando-se somente as funções, de "pilotos" para "mecânico de voo e comissário de voo", além de não mencionar "certificado" (que existe para pilotos, por conta do certificado de piloto aerodesportivo - CPA).</p> <p>O texto atual do RBHA 63 se assemelha ao do 65.1 e tem inspiração no FAR.</p> <p>Entendo que a menção a "normas e procedimentos" em 63.1 e 61.1 não é muito adequada, sendo melhor o uso de "requisitos". No entanto, conforme o art. 11 da Resolução nº 30, o RBAC pode também definir procedimentos administrativos.</p> <p>61 e 63 fazem referência direta a "concessão e revalidação", enquanto o 65 utiliza "emissão", que a princípio vale para os dois casos.</p>	<p>O texto foi mantido, em alinhamento ao RBAC nº 61.</p> <p>Posteriormente, pode ser realizado alinhamento também do RBAC nº 65.</p>

			Entendo que a menção a "regras gerais de operação" em 65.1 equivale a "prerrogativas e limitações" que consta em 63.1 e 61.1, referindo-se ao que a licença/habilitação permite fazer (prerrogativas) e a limitações, como experiência recente.	
63.3 - Abreviaturas e definições	61.2 - Abreviaturas e definições	65.2 - Abreviaturas e definições	As definições são listadas a seguir.	
Ameaça, erro, gerenciamento de ameaças e gerenciamento de erros	-	-	Apenas constam como definições no 63.3, embora também sejam utilizados no 61 e no 65. Provém do Anexo 01.	O texto foi mantido. Posteriormente, poderiam ser incluídas também nos RBAC nº 61 e 65. Alternativamente, se consultadas as demais áreas da ANAC, poderiam também ser incluídas no RBAC nº 01.
CMA	CMA	-	A definição de CMA já foi incluída na emenda nº 04 do RBAC nº 01. Assim, não é necessário manter definições nos regulamentos específicos, como 61, 63 e 67 - até porque a expressão é utilizada também no RBAC-E nº 94 e no RBAC nº 135.	A definição de CMA foi retirada da minuta. Posteriormente, poderia ser retirada também do RBAC nº 61.
Exame de conhecimentos teóricos	-	-	Embora o termo seja utilizado no 61 e no 65 ("Exame teórico"), não foi definido nos demais regulamentos. A definição não possui especificidade suficiente para ser mantida: a forma de aplicação do exame (que estava na definição como "em forma de teste escrito ou em terminal de computador") é uma prerrogativa da ANAC, que é quem aplica o exame. O fato de que é sobre os "conteúdos teóricos requeridos para formação de profissionais da aviação civil estabelecida neste Regulamento pertinente à licença ou habilitação requerida" não é relevante,	A definição foi retirada da minuta. Ao longo do texto, foi alterado o uso para "exame teórico".

			<p>podendo ser deduzida do contexto.</p> <p>Assim, entendo que a definição não é necessária no RBAC nº 63.</p>	
Exame de competência e de proficiência	-	-	<p>As definições já existem no RBHA 63, mas estava sendo proposta alteração nos significados.</p> <p>As definições propostas versavam: "(4) <i>exame de competência</i> significa exame prático finalizando os treinamentos requeridos para emissão de licença, inclusão ou revalidação de habilitação;" e "(6) <i>exame de proficiência</i> significa exame prático finalizando o treinamento de voo realizado em simulador ou em voo não conduzido em operações comerciais;". Embora na prática "exame de competência" fosse utilizado para comissários e "exame de proficiência" fosse usado para mecânicos de voo, as definições não refletiam isso, pois ambos os exames são realizados ao fim dos treinamentos requeridos e são realizados para emissão de licença, inclusão ou revalidação de habilitação.</p> <p>Porém, pelo texto proposto, "exame de competência" seria um termo genérico, para todos os exames práticos que finalizam os treinamentos requeridos para licença ou habilitação (incluindo, portanto, os exames de proficiência); deixaria, assim, de existir a dualidade entre exame de competência (para conclusão de treinamento de solo e em dispositivo de treinamento ou aeronave estática) e de proficiência (para conclusão de treinamento de voo e em simulador ou em voo não comercial), constante no RBHA 63.</p>	<p>Foram retiradas as definições de "exame de competência" e "exame de proficiência".</p> <p>Assim, foi utilizada ao longo do RBAC somente a expressão "exame prático".</p> <p>Isso afetou os parágrafos 63.15(a), (a)(2), 63.21(a), 63.23(a), 63.37(b) (3)(ii), 63.51(a), 63.57(a) e (b)(3), 63.63, 63.63(a), 63.65(a)(1)(iii) e (2)(iii), 63.79(a) e (b), 63.83(a) e (a)(3), 63.89, 63.89(a) (após diversas alterações no RBAC, com alteração do número das seções, o termo aparece em 63.9, 63.11, 63.15, 63.17, 63.35, 63.37, 63.49, 63.51, 63.53, 63.79, 63.81 e 63.83)</p>

			<p>Além disso, a definição não é condizente com as do RBAC 121.400(c) e não existe diferenciação similar nos RBAC nº 61 ou 65: o 61 utiliza somente "exame de proficiência". O 65 utiliza "exame prático".</p> <p>Entendo que pode ser utilizado somente a expressão "exame prático" e, se for o caso, pode se especificar, para mecânico de voo, que o exame deve ser em simulador ou em aeronave (desde que seja em voo não comercial).</p>	
Habilitação	Habilitação	Habilitação	<p>A definição é igual à do 61, retirando-se a menção a "certificados". Provém do Anexo 1.</p> <p>No 65, houve alteração de "atribuições" para "prerrogativas", por melhor traduzir "privileges". Porém, com isso, houve repetição do termo "prerrogativas".</p>	<p>O texto foi mantido alinhado ao RBAC nº 61.</p> <p>Posteriormente, a definição poderia ser uniformizada e levada ao RBAC nº 01, sendo retirada dos RBAC nº 61, 63 e 65.</p>
Licença	Licença	Licença	<p>A definição está alinhada à do 61, com a diferença de usar "perícia" em lugar de "proficiência".</p> <p>O 65 possui definição distinta, pois de início o regulamento não trazia a definição, que foi incluída a partir de sugestão da GCTA, baseada no LAR.</p>	<p>O texto foi alterado para alinhamento ao RBAC nº 61.</p> <p>Posteriormente, a definição poderia ser uniformizada e levada ao RBAC nº 01, sendo retirada dos RBAC nº 61, 63 e 65.</p>
		Habilitação de tipo	<p>Não consta no RBAC nº 61, nem no RBHA 63.</p> <p>O RBAC nº 01 já possui definição de "tipo", associado a uma habilitação.</p>	<p>A definição não foi incluída, por não ser necessária.</p> <p>Posteriormente, a definição poderia ser retirada do RBAC nº 65, por já constar no RBAC nº 01.</p>
	CIAC e CTAC	CRM		Optou-se por não incluir tais definições no RBAC nº 63, pois é suficiente a menção da definição durante seu uso.
	Dispositivo de treinamento para		A expressão é utilizada também no RBAC nº 01, sem constar lá uma definição.	Optou-se por não incluir tal definição.

	simulação de voo		A definição do RBAC nº 61 traz também uma classificação entre FFS, FTD e ATD, sem especificar quais são as características de cada um - o que é feito atualmente no site da ANAC (e consta na proposta do RBAC nº 60).	
63.5 - Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações	61.3 - Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações	65.51 Obrigatoriedade de licença e habilitação [para DOV] [não há equivalente para MMA]	<p>O texto de 63.5(a) é equivalente ao do 61.3(a). Embora com texto diferente, o 65.51(a) traz o mesmo conceito. Um ponto relevante do 65.51(a) é a menção aos prazos de tolerância.</p> <p>63.5(b) é equivalente ao 61.3(c). No entanto, faltava acrescentar que o CMA deve ser apropriado à licença.</p> <p>Dos demais requisitos do 61.3, entendo ser útil manter obrigatoriedade de apresentação de licença (61.3(f), 65.51(b) e 65.89).</p> <p>Já o 61.3(b) traz requisitos para aeronaves estrangeiras. Creio que seriam melhor alocados no 91 e concordo que não conste equivalente no 63.</p> <p>Já sobre a suspensão em caso de acidente (61.3(h) a (j)), poderia haver mais estudos sobre a necessidade de tal requisito no RBAC nº 63 - observando que já há previsão quanto ao CMA, em 67.17.</p>	<p>Foi alterado o título da seção, pois a proposta de RBAC nº 63 não trata de "autorizações".</p> <p>Em 63.5(a), foi incluída observação de que se considera o prazo de tolerância estabelecido em 63.23, em alinhamento ao RBAC nº 65. Posteriormente, poderia se alinhar também o RBAC nº 61.</p> <p>Em 63.5(b), foi incluído que o CMA deve ser apropriado à licença.</p> <p>Foi incluído um novo parágrafo 63.5(c), referente à apresentação da licença.</p>
63.5(c) (novo 63.5(d)) - Uso de substâncias psicoativas	61.3(k) - Uso de substâncias psicoativas	65.12 - Uso de substâncias psicoativas	<p>Entendo que não deve ser mencionada especificamente a seção 120.335, pois ela se refere aos testes, enquanto a definição de substâncias psicoativas é mais ampla.</p> <p>A aplicabilidade conforme os RBAC nº 61 e 63 é mais adequada do que a do 65: mesmo que pessoa não seja titular de licença ou habilitação, se ela faz algo que requer essa licença, e o</p>	<p>A aplicabilidade de 63.5(d)(1) foi mantida. Posteriormente, o 65.12(a) poderia ser revisto.</p> <p>Foi reincluído o parágrafo 63.5(d) (2).</p> <p>O parágrafo 63.5(d)(3) foi alterado para tratar de definição mais ampla de substâncias psicoativas, que não se limita às substâncias testadas de 120.335.</p>

			<p>faz sob efeito ou usando indevidamente substâncias psicoativas, o requisito é aplicável a ela. No 65, só é aplicável a titulares de licença.</p> <p>Foi retirada menção a "habilitação em 63.5(d)(1), pois não existe atividade que requira somente habilitação, mas não a licença, de mecânico de voo ou comissário. Assim, basta mencionar a licença.</p> <p>O parágrafo 63.5(c)(2) (novo 63.5(d)(2)) havia sido retirado sob a justificativa de que as ações de afastamento são de responsabilidade da empresa empregadora. Porém, deve-se atentar que nem sempre tais pessoas estarão empregadas sob um operador ao qual é aplicável o RBAC nº 120. Independentemente do empregador, há a obrigação de afastamento.</p>	
63.7 - Licenças e habilitações emitidas em conformidade com este Regulamento	61.5 - Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento	65.51(c) e 65.73 - Habilitações	Pode ser incluído equivalente ao 61.5(e), para ficar claro que a ANAC determina o que está abrangido pela habilitação de tipo. Com texto diferente, isso também aparece em 65.51(c). Esses parágrafos dão abertura para que a IS nº 61-004 defina quais modelos de aeronaves são abrangidos por quais habilitações de tipo.	Foi incluído parágrafo equivalente ao 61.5(e). Porém, não se menciona licença, pois não há diferentes níveis de licença de mecânico de voo ou de comissário, como há para pilotos.
Antigo 63.9 - Habilitações obsoletas	Antigo 61.7 - Certificados e habilitações obsoletas [reservado a partir da emenda nº 07]		<p>Para o 61, o processo 00058.526223/2017-93 retirou a seção equivalente.</p> <p>Para o 65, havia, enquanto proposta, requisitos equivalentes em 65.52 e 65.72, que foram também retirados no processo de edição do RBAC, conforme registrado no item 6.4(r) da Nota Técnica 0578343, pois não há mais interesse da ANAC em substituir as licenças em uso.</p>	A seção foi removida também no RBAC nº 63.

			<p>Com isso, a ANAC já demonstrou intenção de não mais prosseguir com o modelo de "documento individual de licença" que passou a ser utilizado em 2010 (o que vinha com chip), uma vez que o chip traz custos para a ANAC e nunca foi utilizado para armazenar informações. Assim, não havendo intenção da ANAC em continuar a utilizar tal modelo, não haveria razão em passar a exigir, com a publicação do RBAC nº 63, que todos os licenciados que ainda possuam documentos individuais de licença emitidos até a data de publicação do RBAC solicitem segundas vias de suas licenças no prazo de 3 anos.</p>	
63.15 (nova 63.9) - Solicitação de licenças e/ou habilitações	61.13 - Solicitação de licenças, certificados e/ou habilitações	65.11 - Solicitação de licença ou habilitações	<p>63.15(a) (nova 63.9(a)) cita "certificado", mas não há certificado a ser emitido sob o RBAC nº 63. Seção similar do 65.11 evitou uso de "e/ou", por solicitação da SAR.</p> <p>63.15(a)(1) (parágrafo foi posteriormente retirado) é similar a 61.13(a)(1). Requer de todos aprovação em curso para prestar exame teórico (no 61, é só quando aplicável). No entanto, esse requisito já consta em 63.47 (nova 63.45) para mecânicos de voo e em 63.75, para comissários.</p> <p>63.15(a)(2) (parágrafo foi posteriormente retirado) é similar a 61.13(a)(2). No 65, o requisito foi alterado para 65.17(d)(1) e 65.19; há prazo de 15 dias para repetição do exame. No atual RBHA 63, em 63.18a(b), há exigência de instrução para após uma reaprovação; e de 90 dias mais instrução a partir da segunda reaprovação.</p> <p>Na página 303v do processo, se justifica a busca por</p>	<p>No título e em 63.15(a) (nova 63.9(a)), foi retirada menção a "certificado". O "e/ou" foi trocado por "ou".</p> <p>O antigo parágrafo 63.15(a)(1) foi retirado em alinhamento ao 65.11(a), por já constar nas subpartes específicas. O texto vigente antes da retirada era "(1) o candidato deve ser aprovado em exame teórico, envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme previsto neste Regulamento, após ter realizado, com aprovação, um curso específico em instituição certificada nos termos do RBAC nº 141. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; e"</p> <p>O antigo parágrafo 63.15(a)(2) foi alterado para abranger também comissários. Além disso, foi movido para uma seção específica (63.17 (nova 63.11)), como ocorre no RBAC 65.19.</p>

		<p>alinhamento ao RBAC nº 61, por não haver impacto à segurança e desburocratizar o processo. No entanto, a proposta, sem justificar, passou a citar somente o mecânico de voo, de forma que não há qualquer exigência para o comissário realizar exame após uma reprovação.</p> <p>63.15(b) (nova 63.9(b)), 61.13(b) e 65.11(b) são equivalentes. Porém, o 61 menciona dívida ativa - o que entendo não é propósito do RBAC, já que a regra é aplicada de forma geral na ANAC, por meio do art. 54 da Resolução nº 472.</p> <p>63.15(c) (nova 63.9(c)), 61.13(d) e 65.11(d) são equivalentes. No processo do RBAC 65, no item 6.4(k) da Nota Técnica 0578343, houve discussão sobre aplicabilidade dessa limitação a todas as outras licenças.</p> <p>63.15(d) (nova 63.9(d)), 61.13(c) e 65.11(c) são similares. 65 faz referência a 65.6(d), com mesmos requisitos. Idem ao parágrafo anterior, com a menção à Nota Técnica 0578343</p> <p>Aspectos gerais:</p> <p>65 usa "por intermédio". É mais simples o "por meio" do 61 e 63.</p> <p>65 não menciona "o qual deve ser enviado por via eletrônica".</p> <p>Quanto aos requisitos, o 65 não lista aptidão psicofísica (porque CMA não é requerido); "instrução de voo", "experiência de voo" e "exame de competência ou proficiência" são "instrução prática", "experiência prática" e "exame prático".</p>	<p>63.15(c) e (d) (novos 63.9(c) e (d)) foram mantidos, por similaridade com 61 e 65.</p> <p>Posteriormente, podem ser realizados outros alinhamentos entre os RBAC nº 61, 63 e 65.</p>
--	--	---	---

			<p>61 e 65 usam mais comumente "requerente" (ou "solicitante") em lugar de "candidato".</p> <p>63.15(c) (nova 63.9(c)) menciona "certificado", que é do 61, porque a suspensão atinge outras licenças e certificados emitidos pela ANAC, como os certificados do RBAC nº 61.</p>	
63.19 (nova 63.13) - Vigência das licenças de mecânico de voo e comissário de voo	61.17 - Vigência das licenças de piloto e CPA	65.52 - Validade de licenças e habilitações; e 65.72 - Validade de licenças e habilitações	<p>63.19(a) (nova 63.13(a)) é similar a 61.17(a) e a 65.52(a) e (b). O 61 não menciona o cumprimento de treinamento, enquanto o 65 menciona. Considerando que as subpartes C e D requerem que se complete um programa de treinamento, entendo que a situação é mais próxima do caso de DOV no 65.</p> <p>65.52(a) e 65.72(a) limitam de acordo com situação da licença.</p> <p>63.19(b) (parágrafo foi unificado com o anterior) é similar a 61.17(b). Entendo que é mais adequado listar as condições em um único parágrafo: "somente podem ser exercidas em tais condições"; em qualquer situação fora, não pode. Por exemplo, não há necessidade de mencionar o CMA válido como requisito em (a) e o CMA vencido como impeditivo em (b). Ao listar parte dos requisitos em dois parágrafos e parte apenas em um, deixam-se brechas.</p> <p>Em 63.19(a)(2) (nova 63.13(a)(2)), foi incluída menção à seção 63.23 (nova 63.17), que permite o exercício das prerrogativas um mês após o vencimento da habilitação. No RBAC nº 61, essa exceção é mencionada</p>	<p>Os parágrafos (a) e (b) foram unificados, pois ambos tratam de condições para o exercício das prerrogativas da licença.</p> <p>Em 63.19(a)(2) (nova 63.13(a)(2)) foi incluída menção à seção 63.23 (nova 63.17).</p> <p>Posteriormente, podem ser realizados outros alinhamentos entre os RBAC nº 61, 63 e 65.</p>

			junto do requisito que estabelece a validade das habilitações (61.19), porém considero inadequado, pois ele não altera a validade (tanto é que o RBAC fala em 30 dias após o vencimento), mas sim permite o exercício das prerrogativas após o término dessa validade.	
63.21 (nova 63.15) - Validez das habilitações de mecânico de voo e comissário de voo	61.19 - Validez das habilitações de piloto	65.52 - Validez de licenças e habilitações; e 65.72 - Validez de licenças e habilitações	61.19(a) faz menção ao prazo de tolerância de 61.33. No caso do 63, a menção ao prazo de tolerância já foi incluída em 63.19(a)(2) (nova 63.13(a)(2)) e não vejo razão para incluí-la aqui em 63.21 (nova 63.15).	Seção mantida.
63.23 (nova 63.17) - Prazo e tolerância para revalidação de habilitação	61.33 - Prazo e tolerância para revalidação de habilitação	65.52 - Validez de licenças e habilitações	63.23(a) (nova 63.17(a)), 61.33(a) e 65.52(d) são similares. 65.52(d) usa mês, em vez de 30 dias. Considerando que a ANAC não lida com dias para a definição da validade de habilitações, e sim com meses (tanto é que se trata do "mês de vencimento" no texto que constava na minuta e, em 63.21 (nova 63.15), o prazo de validade é indicado em meses), na prática, quando se cita "30 dias antes do início do mês de vencimento" e "30 dias após o fim do mês de vencimento", está querendo se referir, respectivamente, ao mês anterior ao do vencimento e ao mês posterior ao do vencimento. Assim, o texto foi alterado para manter o rigor com uma interpretação literal.	O texto foi adequado ao do RBAC nº 65.

63.17(b) e (c). O item 7.16 da Nota Técnica nº 06/2015/GTNO/GNOS/SPO (00065.010864/2015-70) considera vetada pelo art. 162 do Código Brasileiro de

			Aeronáutica (lei nº 7.565) a prática já adotada e consolidada no contexto do RBAC nº 61, de se permitir a operação com uma habilitação vencida há menos de 30 dias. Diz o art. 162: "Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada." Embora compreenda a argumentação, entendo que é possível uma análise distinta. Claramente, é vetado ao titular de uma licença a operação com sua habilitação além da validade estabelecida. Porém, nesse caso, se trata de a própria autoridade, por meio de seu regulamento (o mesmo regulamento que define a validade), estabelecer que a operação é permitida no período de até 30 dias (um mês) após a data que consta como data de vencimento da habilitação. Na prática, isso equivale a se ter no regulamento uma prorrogação automática da habilitação, ou seja, uma extensão da sua validade por o período adicional de um mês e, nesse sentido, a habilitação estaria ainda válida. Considerando que o RBAC nº 61 foi aprovado com tais previsões desde 2012, tendo já se tornado uma prática consolidada; que o processo do RBAC nº 61 passou por consulta à Procuradoria e que este processo também passará, entendo que é possível estabelecer tal previsão também na minuta do RBAC nº 63. Assim, foram incluídos os parágrafos 63.17(b) e (c), em alinhamento aos parágrafos 65.52(e) e (f).	
Antiga 63.25 - Validade do CMA	61.25 - Validade do CMA	-	Com relação ao CMA, há uma discussão na ANAC sobre se as validades devem	A seção foi removida, pois a validade do CMA é regulada pelo RBAC nº 67, assim como a

			<p>constar nos RBAC de licenças (61 e 63) ou no RBAC nº 67, que trata mais especificamente de CMA. Segundo as disposições transitórias constantes na Subparte H do RBAC nº 67, em seu parágrafo (a), os requisitos referentes a classes, categorias e validades de CMA do próprio RBAC nº 67 (em 67.13(a), (b) e (d) e em 67.15(a)) devem ser atendidos até a publicação do RBAC nº 63, quando, então, deveriam passar a ser cumpridos os requisitos constantes no RBAC nº 63 e desconsiderados os requisitos equivalentes do RBAC nº 67 (há disposição equivalente também para o RBAC nº 61, que já possui validades de CMA). No entanto, conforme vem sendo discutido na ANAC e já registrado nas contribuições da audiência pública 05/2019 (processo 00065.058934/2012-28), a atual intenção da ANAC é manter no RBAC nº 67 as validades. O requisito de 63.25(a) inicialmente proposto, de que é responsabilidade do titular de licença deixar de exercer suas prerrogativas quando tiver conhecimento de diminuição de suas aptidões psicofísicas também já consta em 67.15(c).</p> <p>O antigo 63.25(a) e 61.25(a) são similares. 61 usa "e", mas o "ou" do 63 é mais adequado.</p> <p>Caso seja retornado à proposta, corrigir o texto do antigo 63.25(b).</p>	<p>obrigação de deixar de atuar em caso de inaptidão (67.15(c)).</p> <p>Deve-se garantir, no entanto, que as disposições transitórias do parágrafo (a) da Subparte H do RBAC nº 67 sejam também revogadas, ao menos no que tange ao RBAC nº 63. Mesma solução pode ser adotada no RBAC nº 61. Isso está sendo feito no processo 00065.058934/2012-28, conforme minuta 3881177.</p>
63.27 (nova 63.19) - Mudança de nome e de endereço	61.27 - Mudança de nome e de endereço	65.16 - Alteração de nome do titular de licença 65.21 - Alteração de	65 usa "alteração" em lugar de "mudança".	Mantido o texto, em alinhamento ao RBAC nº 61.

		endereço		
	61.4 - Cassação de licenças e certificados de pilotos	65.6 - Suspensão e cassação de licença ou habilitação	Não constava na proposta de RBAC nº 63 uma seção equivalente a 61.4 e 65.6.	Foi incluída uma seção com o texto de 61.4, retirando-se somente a menção a pilotos e a certificados.
	RBAC 61 possui ainda proficiência linguística, autorização para voo		Atualmente, o RBHA 63 não possui requisito de proficiência linguística. Consultado o Anexo 1 da ICAO, verifica-se que não é um standard requerer proficiência linguística de mecânicos de voo, mas somente uma recomendação (vide 1.2.9.2).	Entendo que não há razão para se incluir

6.7.

Subparte B

a) 63.33(a). Foi incluído, no início, "somente podem". A rigor, se for considerado simplesmente o 'podem', a ANAC poderia ainda conceder tais licenças em outras situações, caso um estrangeiro solicitasse, uma vez que não há outro lugar que restringiria tal situação (supondo aqui que o estrangeiro cumpre os requisitos do RBAC nº 63 para concessão da licença/habilitação).

Além disso, foi retirado o trecho "de acordo com os preceitos das subpartes C e D deste regulamento". A concessão de licença, como prevê o parágrafo 63.33(b) pode ocorrer pelo cumprimento dos requisitos das subpartes C ou D ou pela conversão de licença, tratada na seção 63.35.

Por fim, foi incluído o trecho "Sem prejuízo do cumprimento das normas migratórias e trabalhistas do Brasil", que constava em 63.35(a). Havia uma confusão entre os assuntos de concessão de licença a estrangeiro e conversão/convalidação. A conversão/convalidação de licença estrangeira pode ocorrer tanto para estrangeiros quanto para cidadãos brasileiros que tenham obtido licença em outro país. A menção a normas trabalhistas e migratórias afeta a seção 63.33, referente a concessão de licenças a estrangeiros, e não a 63.35, referente a conversão/convalidação. Houve alinhamento ao 61.45(a), que menciona "normas", e não especificamente "leis" (65.4(a) pode ser alterado também). Em alinhamento ao 65.4(a), foi utilizado "Brasil" em vez de "País".

Como sugestão para o RBAC nº 61, mesma solução pode ser adotada no 61.43(a).

b) 63.33(a)(1). A restrição que constava em 63.33(a)(1), de que um dos casos em que podem ser concedidas licenças a estrangeiros é a "comissários de voo empregados em serviço aéreo internacional, dentro do limite de um terço dos comissários de voo a bordo da aeronave a ser operada, conforme previsto na Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986", embora haja de fato tal restrição na lei, é uma restrição inócuia quando se trata da concessão da licença. Não é possível verificar, no momento da concessão da licença, se o comissário será utilizado dentro do limite de um terço dos comissários de voo em um voo específico. Trata-se, mais do que um requisito de concessão de licença, de um requisito de operação. Como tal, poderia ser incluído na limitação relativa ao exercício da prerrogativa; porém, por estar na lei e já ser bem entendido, entendo que não há ganho em realçá-lo no RBAC, pois, quando isso é feito, geram-se dúvidas caso a lei venha a ser alterada posteriormente.

No entanto, de forma a evitar que se mantenha a possibilidade de concessão de licença a estrangeiro somente no caso em que a ANAC considerar a licença necessária à operação de aeronave brasileira no exterior, entendo que é válido manter o parágrafo 63.33(a)(1). O texto, porém, foi adequado ao art. 6º, § 1º, da Lei nº 13.475, mencionando empresa aérea brasileira, passando a mencionar as duas leis.

c) 63.33(a)(2). Nesse parágrafo, que vem do atual RBHA 63.2(a), entendo que inicialmente é necessário verificar sua legalidade frente às leis nº 13.475 e 7.565,

conforme discutido abaixo. Enquanto não houver um parecer por sua ilegalidade, assumo que o texto de 63.2(a), do RBHA vigente, é legal e que tal previsão não deve ser retirada do RBAC nº 63.

Inicialmente, entendo que deve ficar claro uma distinção. Com relação à operação das aeronaves e à segurança dessas operações, o Estado responsável é o de matrícula da aeronave, conforme previsto no art. 32 da Convenção de Chicago e repetido na SARP 1.2.1.1 do Anexo 1 da ICAO. Observo que a ICAO não trata em nenhum momento de requisito sobre as nacionalidades dos tripulantes, pois isso não se refere à segurança das operações, mas somente a questões trabalhistas. A ICAO apenas regula a nacionalidade da licença dos tripulantes, que deve ser emitida pelo país de registro da aeronave (ou tornada válida por esse país).

Já com relação às leis trabalhistas, cada país é soberano com relação aos seus operadores e aos contratos de trabalho regidos pelas suas leis. Entendo que a restrição de que trata o art. 6º da Lei do Aeronauta (Lei nº 13.475/2017) é uma regra trabalhista - e não de segurança. A Lei nº 13.475 não especifica que se aplica às aeronaves nacionais - o único momento em que ressalta a nacionalidade da aeronave é no art. 1º, § 2º, em que ressalta que a lei se aplica a aeronautas brasileiros que exerçam suas funções em aeronave estrangeira em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira. Entendo que o determinante, nesse caso, é o contrato de trabalho regido pela legislação brasileira (aí incluída a própria Lei nº 13.475). Portanto, entendo que um operador estrangeiro não é obrigado a seguir a lei nº 13.475, se o contrato de trabalho de seus tripulantes estiver regido pelas leis de seu país.

Por outro lado, há o § 1º do art. 156 do Código Brasileiro de Aeronáutica (lei nº 7.655/1986), citado na Nota Técnica nº 288/2011/GPEL/GGAG/SSO (60800.054689/2011-60, à folha 130 do processo) e que foi alterado em 2016 pela lei nº 13.319. Entendo que seu texto atual permite duas interpretações, quais sejam: 1) "independentemente de a aeronave ser nacional ou estrangeira, a função remunerada a bordo de aeronave operada por empresa brasileira no formato de intercâmbio é reservada a brasileiros natos ou naturalizados"; e 2) "a função remunerada a bordo de todas as aeronaves nacionais (independentemente do operador e do formato de contrato) e das aeronaves estrangeiras operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio é reservada a brasileiros natos ou naturalizados". Considerando o texto original e a intenção do legislador que promoveu a alteração, expressa no Parecer disponível em

<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3778607&ts=1559240360337&disposition=inline>

("Em primeiro lugar, sugerimos alteração na redação do §º1 do art. 156 do CBA, para prever que a função remunerada a bordo de aeronaves estrangeiras quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio também seja privativa de titulares de licenças específicas e reservada a brasileiros natos ou naturalizados."), entendo que a interpretação mais adequada é a segunda, de forma a obrigar uma aeronave civil registrada no Brasil, mesmo que por um operador estrangeiro, a ser tripulada de forma remunerada por brasileiros natos ou naturalizados. Se for esse o caso, cabe a discussão de se é possível à ANAC autorizar um estrangeiro a operar se considerar que a operação é necessária, como diz a regra vigente em 63.2(a) do RBHA 63 (e que permanece na proposta como 63.33(a)(2) da minuta do RBAC nº 63).

A princípio, entendo que as exceções legais a essa regra são somente a reciprocidade prevista no art. 157 (que já foi implementado pela ANAC ao implementar acordos bilaterais que versam sobre as operações de intercâmbio entre empresas de diferentes países, como Brasil e Chile (60800.026352-2010-81) e Brasil e Paraguai (60800.028088-2011-00) por exemplo), a situação de instrutores no art. 158, assim como, no caso dos comissários, a possibilidade de 1/3 dos comissários serem estrangeiros, em voos internacionais (já tratado em 63.33(a)(1)).

Embora tenha dado um posicionamento a respeito nesta Nota Técnica, recomendo que a Procuradoria seja formalmente consultada a respeito, para uma análise mais completa da questão legal envolvida, determinando a legalidade da proposta.

Para o momento, foi realizada somente uma pequena alteração, para retirar a restrição de que a operação de tripulante estrangeiro em aeronave civil registrada no Brasil seria possível "somente no exterior". Entendo que não há razão para que a ANAC autorize um comissário somente a operar uma aeronave de matrícula brasileira no exterior, impedindo-o de operar no Brasil. Assim, se a ANAC considerar que a licença é necessária para a operação da aeronave, entendo ser mais adequado que a licença possa ser usada em qualquer voo (e não somente no

exterior)- até porque é difícil determinar, no momento da concessão da licença, quais voos serão realizados pelo tripulante após sua certificação.

- d) 63.33(a)(3). Parágrafo foi incluído para alinhamento ao parágrafo 61.43(c) do RBAC nº 61.
- e) 63.33(b). Entendo que não há por que limitar que o cumprimento dos requisitos aplicáveis do RBAC se dê no Brasil, se tal exigência não é feita aos demais candidatos. Além disso, foi alterado o "através" para "por meio de".

Ainda, observo que a menção às duas possibilidades, nessa seção que trata de concessão de licença a estrangeiros, tem somente o objetivo de esclarecimento, dado que pode se gerar dúvidas se o estrangeiro tem também o direito de ter emitida uma licença brasileira, cumprindo os requisitos "normais" do RBAC nº 63, ou seja, aqueles previstos nas subpartes C, para mecânico de voo, e D, para comissário. No entanto, a rigor, as duas possibilidades existem tanto para estrangeiros quanto para brasileiros, que por sua vez também podem ter suas licenças de forma direta ou por meio de conversão/convalidação de licença estrangeira. Para alinhamento à proposta do RBAC nº 61 contida na Nota Técnica 2971911, utilizou-se "conversão" no lugar de "convalidação".

- f) 63.33(c). O texto foi melhorado, pois repetia termos (como "caso" e "registradas"/"registro"), além de não deixar claro a quem se referia o "seu". Adotou-se a forma direta. Além disso, utilizou-se "registro individual de licença e habilitações" - observando que a seção 63.9, embora esteja sendo reservada, utilizava "documento individual". "Licença" foi usado no singular, porque cada documento se refere a uma única licença, ou de mecânico de voo ou de comissário de voo.

- g) 63.35. Em consideração à proposta contida na Nota Técnica 2971911, para o RBAC nº 61, em toda a seção foi alterado o nome de "convalidação" para "conversão".

- h) 63.35(a). O Doc 9379, parte II, item 2.3, publicado pela ICAO, estabelece 3 formas para que o Estado de Registro considere válida uma licença: emissão direta, que consiste na verificação de cumprimento de seus próprios requisitos pelo candidato; conversão, que consiste na emissão de uma licença própria, a partir do reconhecimento de uma licença estrangeira, com base no fato de que possuí-la demonstra cumprimento com a regulamentação do próprio país; e validação, definida como a ação tomada pelo Estado, como alternativa à emissão de sua própria licença, ao aceitar a licença emitida por outro país como equivalente à sua própria. Para a validação somente, a SARP 1.2.2.1 prevê que o país deve emitir uma autorização para ser carregada juntamente com a licença.

Na proposta do RBAC nº 63, no entanto, havia algo aparentemente desnecessário, que é a emissão de uma licença baseada na licença estrangeira (o que o Doc 9379 chama de "conversão"), porém conjugada com a exigência de que a essa licença emitida pela ANAC precisaria ser ainda acompanhada da licença original para se ter validade. O assunto já havia sido discutido no processo do RBAC nº 65, no item 8.3.2 da Nota Técnica 0053833. Assim, adota-se aqui texto similar ao do RBAC 65.4. Não foi adotada, porém, a restrições de que o Estado emissor deve, reciprocamente, aceitar a convalidação de licenças brasileiras, que também não consta no RBAC nº 61. Como sugestão, o RBAC 65.4(a) pode ser alterado também.

- i) Foi adicionado o parágrafo 63.35(a)(1), em alinhamento ao 65.4(b) e ao 61.45(e), para que se registre na licença brasileira informações sobre a licença original.

- j) Foi adicionado o parágrafo 63.35(a)(2), em alinhamento ao 65.4(a)(1) (e de modo similar a 61.45(j)), para estabelecer que a convalidação perde sua validade se, de alguma forma, a licença original perder sua validade.

- k) 63.35(b). Aqui citam-se licença ou habilitações, alinhando-se ao 61.45(f). Como sugestão, o RBAC 65.4(c) poderia ser alterado também.

- l) 63.35(c) foi mantido, estando baseada no 2.3.3.3 da Parte II do Doc 9379.

- m) 63.35(d) e (e) foram incluídos, com base em 61.45(l) e (m); e 65.4(f) e (g), com adaptações. A respeito da consulta da validade das habilitações, embora a Nota Técnica 2971911 tenha recomendado por não colocar, pois alguns países não utilizam essa informação, entendo que é cabível a consulta, para o caso de o país emitir. O fato de se fazer um exame não deveria permitir a emissão de uma validade além da original, pois deveria ser considerada também a realização do treinamento. Deixar de considerar a validade poderia fazer com que, com base num treinamento e exame realizados em junho de 2018, que lhe concederam no país de origem

validade de habilitação até junho de 2019, se o candidato pedir a conversão em maio de 2019 e fizer o exame de proficiência em maio de 2019, teria sua habilitação original "prorrogada" de junho de 2019 para maio de 2020, sem realizar um novo treinamento.

n) 63.35(f). Foram incluídos os requisitos que devem ser cumpridos pelo requerente de uma conversão de licença ou habilitação, pois a proposta não continha nenhum requisito. Atualmente há requisitos similares em 63.51 e 63.81 e, ainda, há paralelo com o RBAC 61.45(k), 65.4(e) e, internacionalmente, com o LAR 63.100.

O requisito de 63.35(f)(1), de ler, falar e entender a língua portuguesa, consta em 61.45(k)(3), 65.4(e)(3) e no LAR 63.100(a)(5).

O requisito de 63.35(f)(2), de aprovação em exame teórico, consta em 63.51(d)(1)(i) e 63.81(d)(1)(i); em 61.45(k)(2), 65.4(e)(2); e no LAR 63.100(a)(7).

O requisito de 63.35(f)(3), de ser titular de CMA, consta em 63.51(d)(2)(ii) e 63.81(d)(2)(ii); e no LAR 63.100(a)(6). Não consta no RBAC nº 65, pois não há requisito de CMA para MMA ou DOV. No RBAC nº 61, embora haja menção à consulta de classe e vencimento do certificado médico emitido pela autoridade original, em 61.45(m)(2), esse procedimento não é normalmente realizado, conforme registrado no processo 00058.040645/2018-57; dessa forma, o profissional precisa obter o CMA brasileiro. Entendo que a decisão sobre convalidação ou conversão do CMA, porém, não afeta o texto proposto para o RBAC nº 63, pois a exigência de ser titular de CMA de 2ª classe válido e adequado à licença pretendida não exclui a possibilidade de esse CMA advir de uma conversão/convalidação de CMA estrangeiro.

O requisito de 63.35(f)(4), de aprovação em exame prático, consta em 63.51(d)(2)(iii) e 63.81(d)(2)(iii); em 61.45(k)(5) [exceto se for convalidado só com prerrogativas de PP] e 65.4(e)(4); bem como em LAR 63.100(a)(8).

Pensou-se na possibilidade de exigir também a experiência recente, que não consta no atual RBHA 63, mas que possui similar no 61.45(k)(1) e no 65.4(e)(1); bem como no LAR 63.100(a)(3). Esse é, no meu entendimento, um requisito discutível, pois se trata de algo temporário e que impediria a conversão de licença caso o requerente esteja há algum tempo sem operar com sua licença original e não tenha como voltar a operar sob suas prerrogativas (por exemplo, por estar distante do país de origem ou por estar desempregado). Por exemplo, um mecânico de voo com licença estrangeira e sem experiência recente (avaliada nos últimos 6 meses, conforme 91.529(b)) perderia a possibilidade de utilizar o curso e a experiência aeronáutica obtida no exterior, exigindo-se que realizasse tudo novamente no Brasil - o que entendo não ser razoável.

o) 63.35(g) e (h). Foram mantidos, em alinhamento ao 61.45(h) e (i). Em 63.35(g), foi mantido o "requalificadas", mesmo tendo o termo sido retirado do RBAC nº 61, porque entendo que o tripulante deverá, se for o caso, recuperar sua experiência recente nas formas previstas no RBAC. Poderia ser incluído em 65.4.

p) 63.37. No título (assim como em 63.31(a)), foi especificado que se trata das "Forças Armadas do Brasil", de modo a deixar claro que pilotos militares de forças aéreas estrangeiras não estão abrangidos por essa seção. Tal alteração é fundada no próprio LAR 63.090(a)(1), que prevê que a solicitação apenas pode ser feita junto à AAC do país no qual o candidato serviu. Alinhamento ao 61.47. Pode ser incluída em 65.84.

q) 63.37(a). Alinhamento ao 61.47(a).

r) 63.37(a)(1). Não há por que especificar quais funções militares podem obter a licença. Assim, utiliza-se a mesma delimitação prevista no título da seção. Ainda, não há sentido em mencionar "habilitações e habilitações adicionais apropriadas", uma vez que são todas habilitações.

s) 63.37(a)(2). Ajuste textual, com exclusão de artigo "as" de "somente serão emitidas as habilitações de tipo".

t) 63.37(b). Ajuste textual, mantendo a denominação utilizada no título da seção. Além disso, foram retirados os trechos "acima referenciado" e "cumprir o seguinte", por desnecessários.

u) 63.37(b)(1). Ajuste textual, em alinhamento parcial ao 61.47(b)(1)(i). O texto foi simplificado ao referenciar diretamente a seção 63.49 (nova 63.47), que contém os requisitos de experiência para mecânico de voo.

v) 63.37(b)(2). Alterado para alinhamento ao 63.43(a), por sua vez alinhado ao 61.47(a)(5).

w) 63.37(b)(3) e antigo 63.37(c). O requisito era cobrado em (b)(3) e, em seguida, 63.37(c) permitia a dispensa. Primeiramente, o texto que dizia "pode ser dispensado" não era explícito em estabelecer que o requisito não era requerido do regulado. Entendo que, a rigor, não deve haver uma permissão ("pode"), mas sim algo mais taxativo de que tal requisito somente é cobrado em determinados casos. Assim, a condição foi movida para 63.37(b)(3), deixando claro que o exame de conhecimento teórico e o exame prático somente são exigidos caso o candidato não tenha exercido a função nos últimos 12 meses, em uma aeronave que requer tal função.

Para maior clareza, os requisitos de exame teórico e de exame de proficiência foram colocados em subparágrafos, indicando as seções/parágrafos de referência na subparte C que deverão ser observados.

x) Antigo 63.37(d). Requisito removido, pois, para o exercício das prerrogativas de qualquer licença emitida segundo o RBAC nº 63 (seja para mecânico de voo proveniente das Forças Armadas ou não), já consta a exigência de serem cumpridos os treinamentos e exames previstos no RBAC, na regulamentação pertinente e no programa de treinamento aprovado pela ANAC.

y) Foi incluído um novo parágrafo 63.37(c), em alinhamento ao 63.35(h), para tratar de como as habilitações poderiam ser revalidadas.

6.8. Mecânico de voo (Subparte C). A análise da subparte C é dividida em dois momentos. Inicialmente, passa-se por cada uma das sessões identificando os pontos de melhoria e correção de texto, bem como de requisitos. Em seguida, faz-se uma comparação com as SARPs do Anexo 1 da OACI, indicando cada um deles e o texto correspondente no RBAC nº 63.

a) 63.43(a). Alinhamento ao 61.47(a)(5), mencionando que o CMA pode ser superior e que deve ser correspondente à licença, de acordo com o RBAC nº 67. Ocorre que, dentro de uma classe de CMA, há requisitos mais ou menos restritivos de acordo com a licença.

b) 63.47 (nova 63.45). Foi alterado de "no programa de treinamento" para "em um programa de treinamento".

c) 63.47(a) (nova 63.45(a)). Foi esclarecido que os requisitos devem ser cumpridos na sequência apresentada – o que já é a prática atualmente.

d) 63.51 (nova 63.49). O antigo parágrafo 63.51(c) foi movido para 63.49(b)(2), de modo a deixar mais claro que o exame de proficiência pode ser feito em aeronave ou em dispositivo de treinamento para simulação de voo

e) 63.57 (nova 63.51). Foi criado o parágrafo (b), a partir de desmembramento de parte do parágrafo (a), pois o parágrafo (a) falava da habilitação concedida em conjunto com a licença, enquanto o parágrafo (b) falava da habilitação adicional.

Esse novo parágrafo 63.51(b) foi reescrito tendo por base os requisitos específicos por aeronave verificados durante a concessão da licença. Os requisitos gerais de 63.41, o CMA de 63.43, o curso de 63.47(a)(1) e o exame de conhecimentos teóricos de 63.47(a)(2) são independentes de modelo de aeronave. O requisito de experiência operacional é verificado em uma aeronave específica (a mesma que será utilizada no exame, conforme 63.57(a)) e, embora de caráter diferente do da experiência requerida para concessão da licença (o que se vê pela quantidade de horas, 100h, enquanto, para uma nova habilitação, o RBAC nº 121 requer no máximo 12h, conforme 121.434(d)), entendo que deve seguir o mesmo rito, de que a experiência operacional seria obtida antes da obtenção da habilitação, como ocorre com comissários (e diferentemente do que ocorre com pilotos, que realizam primeiramente o exame prático, obtêm a habilitação, e só então realizam a experiência operacional). Como esse requisito de experiência operacional é parte do treinamento previsto no programa de treinamento, entendo que é possível manter o requisito presente no RBHA 63.33(b). Assim, os únicos requisitos associados à concessão de habilitação de tipo de uma aeronave específica são o cumprimento do programa de treinamento aprovado (63.47(a)(3)) e o exame prático (63.51). O exame de conhecimentos teóricos não foi incluído, pois o exame teórico aplicado pela ANAC é somente o requerido para a concessão da licença. Quando se trata de conhecimentos teóricos para uma habilitação específica, já se trata de algo no escopo do programa de treinamento. A título de comparação, essa verificação de conhecimentos de uma habilitação específica não é algo requerido explicitamente na concessão da licença; e, para outros tipos de licença, também não constam no RBAC nº 61 (embora conste no 65.54(a)(1), para DOV).

f) Experiência recente (antigo 63.59) e instrução revisória (antigo 63.61). Entendo que não há necessidade de estabelecer requisito diferente de experiência recente, se já há requisitos estabelecidos no RBHA 91.529(b) e no RBAC 121.543. Entendo que não é necessário que o RBAC nº 63 traga um requisito repetido sobre experiência recente. Também o procedimento sobre o que o regulado deve fazer para recuperar sua experiência recente já é coberto nos dois regulamentos: deve ser aprovado em um exame - o que elimina, assim, a necessidade do antigo 63.61, que trata de instrução revisória.

A esse respeito, observa-se que a instrução revisória também foi retirada do RBAC nº 61, a partir da emenda nº 06, como resultado da audiência pública nº 14/2015. A justificativa, porém, era diferente: ao se retirar a exigência de experiência recente para piloto segundo em comando, teve-se a possibilidade de que o piloto recuperasse a experiência recente atuando como piloto segundo em comando e, assim, a instrução revisória tornava-se um procedimento mais burocrático.

No caso do mecânico de voo, não se aplica tal justificativa; e a possibilidade de recuperação de experiência recente por meio de instrução revisória poderia ser mais simples do que o previsto nos regulamentos operacionais, que requerem um exame pela ANAC (que pode ser realizado por servidor designado ou por examinador credenciado). No entanto, isso demandaria alteração do RBHA/RBAC 91 e do RBAC nº 121 e entendo que não é adequado alterar tais critérios.

O assunto de experiência recente é tratado no Anexo 1 em "*I.2.5.1 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that the privileges granted by that licence, or by related ratings, are not exercised unless the holder maintains competency and meets the requirements for recent experience established by that State.*", deixando a cargo dos Estados estabelecerem requisitos de experiência recente. O Doc 9379, por sua vez, menciona essa questão, na Parte II, capítulo 10 (além de alguns requisitos específicos para pilotos, em 3.3.5, 3.4.3 e 3.4.4, baseando-se em requisitos operacionais do item 9.4 do Anexo 6 Parte I, por exemplo), mas não traz exemplos concretos.

O LAR 63.020(a)(3) somente faz referência aos requisitos de experiência recente do LAR 121.1775, que por sua vez, é equivalente aos do RBAC 121.543 e do RBHA 91.529(b).

O 14 CFR Part 63 não possui requisitos de experiência recente.
O RBHA 63 também não traz tais requisitos.

A Nota Técnica 63/2012/GPNO/SSO, que era citada no quadro comparativo como motivadora do requisito não traz análise técnica que o justifique, mencionando apenas "parágrafo incluído similar ao de comissários de voo, especificando a necessidade de experiência recente" (página 348v do processo), mesma justificativa usada na Nota Técnica nº 32/2011/GPNO/SSO, que inseriu o requisito na minuta (página 99v do processo).

Com a exclusão da seção, a referência a ela que existia em 63.19(a)(3) foi alterada para "regulamentos aplicáveis referentes à operação de aeronaves", que se refere ao RBHA 91 e ao RBAC nº 121 atualmente.

g) Antigas seções 63.63 e 63.65 (nova 63.53). A proposta continha duas seções com objetivo similar. Enquanto a antiga 63.63 requeria treinamento periódico, exames teóricos e práticos a cada 12 meses, a antiga seção 63.65 tratava da revalidação da habilitação, o que também ocorre a cada 12 meses e com base no cumprimento dos mesmos requisitos. Assim, as seções foram unificadas e, com a renumeração, constam na nova seção 63.53.

Ainda, considero que não é necessário separar a revalidação em dois casos, pois os requisitos são praticamente os mesmos (a única diferença é que o treinamento mencionado é periódico, se a habilitação estiver dentro do prazo de validade, ou de requalificação, se a habilitação já estiver vencida). Basta estabelecer que o treinamento deve ser o previsto no programa de treinamento aprovado pela ANAC, cabendo a esse programa definir se o treinamento previsto para a situação é um treinamento periódico ou de requalificação.

Com relação a quais requisitos devem ser verificados, entendo que a revalidação deve requerer, no máximo, algo similar ao cobrado para a concessão de uma habilitação adicional, conforme previsto em 63.57(b) (nova 63.51(b)). Assim, pelo mesmo raciocínio já adotado para 63.57(b) (nova 63.51(b)), retira-se a menção explícita ao exame de conhecimentos teóricos, mantendo somente o cumprimento do treinamento e o exame prático. Registra-se que o exame de conhecimentos teóricos no RBHA 63.49(a)(2) é realizado pela própria empresa à qual o

mecânico de voo é vinculado (e não se confunde com o exame aplicado pela ANAC, citado no 63.47(a)(2) proposto (nova 63.45(a)(2)), cobrado somente na concessão da licença). Esse exame já é mencionado como parte do treinamento periódico no RBAC 121.427(b)(1), podendo ser oral ou escrito.

Por fim, destaca-se que foi retirada a previsão de que o treinamento periódico de solo e de voo deve incluir os assuntos descritos nas seções 63.47, 63.49 e 63.51 (novas 63.45, 63.47 e 63.49) - o que não é previsto no RBHA 63. Entendo que o escopo do treinamento periódico deve constar no RBAC que lida com a aprovação do programa de treinamento operacional, juntamente com todo o restante do conteúdo do programa de treinamento operacional. Regular, no RBAC nº 63, o que deve constar no treinamento periódico e não mencionar nenhuma outra categoria de treinamento (como transição ou requalificação, por exemplo), não me parece uma boa estratégia regulatória.

h) 63.67 (nova 63.55). O texto foi simplificado, o parágrafo (b) foi retirado pois requisito já foi incluído no parágrafo (a) e, por fim, "homologada" foi alterado para "certificada".

6.8.1. Foi realizada verificação de se os requisitos propostos para a licença de mecânico de voo no RBAC nº 63 estão de acordo com o Anexo 1 à Convenção de Chicago, da ICAO.

a) *1.2.1.1 Until 2 November 2022, a person shall not act as a flight crew member of an aircraft unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person. The licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.*

[1.2.1.1 As of 3 November 2022, a person shall not act as a flight crew member of an aircraft or as a remote flight crew member of a RPAS unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person.

1.2.1.2 As of 3 November 2022, the flight crew member licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.]

Foram incluídos aqui o texto vigente do Anexo 1, até 02/11/2022; bem como, entre colchetes, o trecho do texto que irá substituí-lo e que é aplicável a mecânicos de voo - por essa razão, os futuros 1.2.1.3 e 1.2.1.4, aplicáveis somente a pilotos remotos, não foram copiados.

O requisito é coberto por 63.5(a), onde consta a exigência de que a pessoa que atue como mecânico de voo seja titular de uma licença, expedidas em conformidade com o regulamento (e o RBAC prevê a possibilidade de emissão direta da licença pela ANAC, ou de sua conversão/convalidação, como forma de tornar válida a licença emitida por outro país). A exigência vale para aeronaves civis registradas no Brasil.

Com relação ao exercício da função a bordo de aeronaves registradas em outro país, embora tal requisito conste para pilotos em 61.3(b), eu entendo que o assunto foge do escopo do RBAC nº 63, pois o regulamento estabelece normas e procedimentos relativos à concessão de licenças e habilitações, pela ANAC, e as prerrogativas e limitações relativas a tais licenças e habilitações. No caso de aeronaves civis registradas em outros países, a autoridade competente para estabelecer requisitos de tripulação é o país de registro da aeronave. Assim, entendo que, caso se pretenda incluir tais regras, o local apropriado é o RBHA/RBAC 91. No entanto, caso isso seja feito, sugiro cuidado pois, por exemplo, as licenças de comissários não são emitidas por todos os países, e não são reguladas pelo Anexo 1 da ICAO. Portanto não é adequado simplesmente requerer, de aeronaves estrangeiras, as licenças que seriam requeridas caso se tratasse de aeronave brasileira.

b) *1.2.5.2 Except as provided in 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 and 1.2.5.2.6, a Medical Assessment issued in accordance with 1.2.4.7 and 1.2.4.8 shall be valid from the date of the medical examination for a period not greater than:*

— 12 months for the flight engineer licence;

O valor de 12 meses já é estabelecido no RBAC 67.15(a)(5). Embora já tenha havido discussão entre utilizar o RBAC nº 67 ou os RBAC de licenças (61 e 63) para estabelecer essas validades, a decisão da ANAC é por manter no RBAC nº 67.

c) *1.2.9.2 Recommendation.— Flight engineers, and glider and free balloon pilots should have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.*

Para mecânicos de voo, existe a recomendação de se adotar requisitos de proficiência

linguística, nos moldes do que exista para pilotos, conforme RBAC 61.10. A recomendação não é adotada pela ANAC atualmente, e não se tem a intenção de passar a adotá-la no momento.

d) 3.1.1 *An applicant shall, before being issued with a flight navigator licence or a flight engineer licence, meet such requirements in respect of age, knowledge, experience, skill and medical fitness as are specified for those licences.*

Atendido em 63.15(a) (nova 63.9(a)).

e) 3.1.1.1 *An applicant for a flight navigator licence or a flight engineer licence shall demonstrate such requirements for knowledge and skill as are specified for those licences, in a manner determined by the Licensing Authority.*

Conforme 63.47 (nova 63.45), o exame de conhecimentos teórico para obtenção da licença é da ANAC.

Conforme 63.51 (nova 63.49), o exame de proficiência é demonstrado para a ANAC ou examinador credenciado.

Entendo que isso é suficiente para que ambos sejam feitos da maneira determinada pela ANAC.

f) 3.3.1.1 *Age The applicant shall be not less than 18 years of age.*

O 63.41 estabelece a idade mínima como 21 anos, com base no atual RBHA 63 e no FAR. O RBAC é, portanto, mais restritivo que o Anexo.

g) 3.3.1.2 *Knowledge* 3.3.1.2.1 *The applicant shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a flight engineer licence, in at least the following subjects:*

63.47(a)(2) (nova 63.45(a)(2)) estabelece os assuntos em que o candidato deverá mostrar conhecimento, definindo a forma como por meio de exame de conhecimentos teóricos da ANAC. [Os assuntos são listados a seguir]

h) 3.3.1.2 *Air law. a) rules and regulations relevant to the holder of a flight engineer licence; rules and regulations governing the operation of civil aircraft pertinent to the duties of a flight engineer;*

Conforme 63.47(a)(2)(i) (nova 63.45(a)(2)(i)), com ajuste textual.

i) 3.3.1.2 *Aircraft general knowledge*

b) *basic principles of engines, gas turbines and/or piston engines; characteristics of fuels, fuel systems including fuel control; lubricants and lubrication systems; afterburners and injection systems, function and operation of engine ignition and starter systems;*

c) *principles of operation, handling procedures and operating limitations of aircraft engines; effects of atmospheric conditions on engine performance;*

d) *airframes, flight controls, structures, wheel assemblies, brakes and anti-skid units, corrosion and fatigue life; identification of structural damage and defects;*

e) *ice and rain protection systems;*

f) *pressurization and air-conditioning systems, oxygen systems;*

g) *hydraulic and pneumatic systems;*

h) *basic electrical theory, electric systems (AC and DC), aircraft wiring systems, bonding and screening;*

i) *principles of operation of instruments, compasses, autopilots, radio communication equipment, radio and radar navigation aids, flight management systems, displays and avionics;*

j) *limitations of appropriate aircraft;*

k) *fire protection, detection, suppression and extinguishing systems;*

l) *use and serviceability checks of equipment and systems of appropriate aircraft;*

Conforme 63.47(a)(2)(iii) (nova 63.45(a)(2)(iii)), com ajustes textuais.

j) *Flight performance, planning and loading*

m) *effects of loading and mass distribution on aircraft handling, flight characteristics and performance; mass and balance calculations;*

n) *use and practical application of performance data including procedures for cruise control;*

Conforme 63.47(a)(2)(iv) (nova 63.45(a)(2)(iv)), com ajustes textuais.

k) *Human performance*

o) *human performance relevant to the flight engineer including principles of TEM;*

Conforme 63.47(a)(2)(v) (nova 63.45(a)(2)(v)).

- l) *Operational procedures*
 p) *principles of maintenance, procedures for the maintenance of airworthiness, defect reporting, pre-flight inspections, precautionary procedures for fuelling and use of external power; installed equipment and cabin systems;*
 q) *normal, abnormal and emergency procedures;*
 r) *operational procedures for carriage of freight and dangerous goods;*
 Conforme 63.47(a)(2)(viii) (nova 63.45(a)(2)(viii)).

m) *Principles of flight. s) fundamentals of aerodynamics;*
 Conforme 63.47(a)(2)(ii) (nova 63.45(a)(2)(ii)).

n) *Radiotelephony. t) communication procedures and phraseology.*
 Conforme 63.47(a)(2)(ix) (nova 63.45(a)(2)(ix)).

o) *3.3.1.2.2 Recommendation.— The applicant should have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a flight engineer licence in at least the following subjects:*

- a) *fundamentals of navigation; principles and operation of self-contained systems; and*
 b) *operational aspects of meteorology.*

Conforme 63.47(a)(2)(vii) e (vi) (nova 63.45(a)(2)(vii) e (vi)). Embora sejam recomendações no Anexo, os assuntos já são cobertos no RBHA 63 e continuam sendo atendidos.

p) *3.3.1.3.1 The applicant shall have completed, under the supervision of a person accepted by the Licensing Authority for that purpose, not less than 100 hours of flight time in the performance of the duties of a flight engineer. The Licensing Authority shall determine whether experience as a flight engineer in a flight simulator, which it has approved, is acceptable as part of the total flight time of 100 hours. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 50 hours.*

Conforme 63.49(a)(1) (nova 63.47(a)(1)). O texto do parágrafo foi alterado, mantendo-se basicamente os requisitos.

Foi detalhada a "supervisão apropriada", considerando que, no mínimo, a pessoa deve ser também um mecânico de voo habilitado e qualificado na aeronave, conforme já era previsto no 63.49(b) proposto (novo 63.47(b)). O LAR 63.210 e o 61.1360(3)(e) da Austrália requerem que seja um mecânico de voo instrutor. O Doc 9379, da ICAO, prevê que seja um mecânico de voo sob autoridade de um detentor de certificado - porém isso impediria a formação de mecânico de voo sob o RBHA 91.

Além disso, buscou-se deixar mais claro que as horas não realizadas em aeronave devem ser realizadas em simulador de voo (FFS), e não em qualquer outro dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD). Nesse ponto, destaca-se que "flight simulator", no contexto do Anexo 1, é uma das divisões de "flight simulation training device (FSTD)", correspondendo ao FFS, na divisão da ANAC, conforme esclarecido em <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/simuladores-de-voo-fstd/qualificacao-de-dispositivos-de-treinamento-simuladores-de-voo-fstd>.

q) *3.3.1.3.1.1 When the applicant has flight time as a pilot, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 3.3.1.3.1 can be reduced accordingly.*

O requisito foi movido, na proposta, do antigo 63.49(c) para o novo 63.47(a)(2), para melhor alinhamento ao Anexo 1 e de forma que os requisitos de horas ficassem próximos. Além disso, em vez de ser simplesmente traduzido, como consta no LAR, prevendo que a ANAC pode reduzir a experiência, entendo que o mais adequado é que a ANAC já defina, no RBAC, como a experiência pode ser reduzida.

Há alguns modelos, como o do Canadá, que permite redução de até 50 horas (das quais 25 podem ser em simulador) se o piloto tiver licença de piloto comercial e tiver completado um curso aprovado, conforme 421.37(4). O Canadá possui ainda, em 421.37(7), a previsão de que um piloto comercial (ou licença superior), com habilitação no tipo de aeronave na função de segundo em comando, que tenha atuado como segundo em comando nos últimos 3 meses e que tenha completado 50 horas na função de mecânico de voo nos últimos 12 meses é considerado como tendo cumprido o requisito de experiência (e também o de conhecimentos e o de proficiência).

A regra da Austrália, em 61.1360(5), permite a redução de até 50 horas se o piloto tiver licença de piloto comercial e uma habilitação de tipo de um avião certificado para tripulação mínima de mais de um piloto.

A dos Estados Unidos, no 14 CFR Part 63.37(b), prevê diferentes alternativas, incluindo até a não realização de voo como mecânico de voo, se o piloto tiver 200 horas de voo em avião categoria transporte como piloto em comando, ou como piloto segundo em comando exercendo as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto em comando.

O Doc 9379 da ICAO, por fim, apresenta exemplo no Attachment ao Capítulo 3 que permite a redução de metade das horas voadas como piloto em comando nos últimos 12 meses, até um máximo de 20 horas (ou seja, se o piloto voou 40 horas ou mais como piloto em comando, ele pode abater 20 horas do total de 100 horas requeridas).

O requisito proposto foi baseado nos requisitos da Austrália e Canadá (421.37(4)). O requisito de que a habilitação de tipo deve estar válida foi baseado no exemplo da ICAO, que considera somente horas voadas nos últimos 12 meses.

r) *The applicant has operational experience in the performance of the duties of a flight engineer, under the supervision of a flight engineer operating under the authority of a commercial air operator certificate issued by the Authority, in at least the following areas:*

Conforme 63.49(b) (nova 63.47(b)), com ajustes textuais.

No Anexo, não é claro se esse requisito é complementar ao requisito de 3.3.1.3.1, que estabelece a quantidade de horas, ou se se trata de um requisito distinto. Essa dúvida é reforçada porque o requisito usa a expressão "experiência operacional", que também é utilizada no contexto do RBAC nº 121, em 121.434, para representar uma etapa de qualificação pela qual os tripulantes passam ao cumprir o programa de treinamento do operador.

No entanto, entendo que o requisito do Anexo não se confunde com a experiência operacional do RBAC nº 121. Inicialmente porque o RBAC nº 121.434(b)(1) estabelece que os tripulantes de voo devem já possuir as apropriadas licenças para as funções a serem exercidas, enquanto adquirem a experiência operacional. Em segundo lugar, a experiência operacional deve ser cumprida em operações segundo o RBAC nº 121, conforme 121.434(b)(3), o que dificultaria ou mesmo impediria o treinamento em procedimentos de emergência, como requerido pelo 3.3.1.3.2 do Anexo 1.

Ademais, se observarmos o LAR 63.215(a) (equivalente ao 3.3.1.3.2 do Anexo 1), ele utiliza "instrução de voo" em lugar de "experiência operacional". No contexto do Anexo 1, não há incompatibilidade em usar a expressão "experiência operacional" porque o Anexo 6 não a utiliza. Porém, como o LAR 121 utiliza, essa pode ter sido a razão para se evitar usar "experiência operacional" no LAR 63, evitando essa confusão. Por fim, observando o histórico do Anexo 1, vemos que o requisito de 3.3.1.3.2, assim como vários outros que citam "experiência operacional" foram incluídos na edição 8, em 1989, como forma de detalhamento dos requisitos de horas que já eram previstos no Anexo. Dessa forma, entendo que se trata, sim, de um requisito que detalha o que deve ser coberto durante a instrução, que é realizada como parte das 100h de experiência previstas no item anterior. Mesmo que nem todas as 100h sejam de instrução propriamente dita, é importante ressaltar que, como o candidato a mecânico de voo ainda não possui sua licença, é necessário que seja supervisionado por um mecânico de voo habilitado.

Como conclusão, proponho que em alinhamento ao LAR 63.215, o texto seja alterado de "experiência operacional" para "instrução de voo", como forma a não se confundir com o requisito de experiência operacional do RBAC 121.434.

s) a) *Normal procedures*

- *pre-flight inspections*
- *fuelling procedures, fuel management*
- *inspection of maintenance documents*
- *normal flight deck procedures during all phases of flight*
- *crew coordination and procedures in case of crew incapacitation*
- *defect reporting*

Conforme 63.49(b)(1) (nova 63.47(b)(1)), com ajustes textuais.

t) b) *Abnormal and alternate (standby) procedures*

- *recognition of abnormal functioning of aircraft systems*
- *use of abnormal and alternate (standby) procedures*

Conforme 63.49(b)(2) (nova 63.47(b)(2)).

u) c) *Emergency procedures*

- *recognition of emergency conditions*

— use of appropriate emergency procedures.

Conforme 63.49(b)(3) (nova 63.47(b)(3)).

v) 3.3.1.4.1 *The applicant shall have demonstrated the ability to perform as flight engineer of an aircraft, the duties and procedures described in 3.3.1.3.2 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of a flight engineer licence, and to:*

- a) recognize and manage threats and errors;
- b) use aircraft systems within the aircraft's capabilities and limitations;
- c) exercise good judgement and airmanship;
- d) apply aeronautical knowledge;
- e) perform all the duties as part of an integrated crew with the successful outcome assured; and
- f) communicate effectively with the other flight crew members.

Conforme 63.51(a) (nova 63.49(a)). Há uma diferença de texto em 63.51(a)(5) (nova 63.49(a)(5)), pois considero o trecho "*with the successful outcome assured*" pouco significativa para fins de cumprimento do requisito, pois todos os itens são avaliados e se espera resultados positivos em todos eles para a aprovação; não enxergo uma especificidade nesse item para incluir esse trecho.

w) 3.3.1.4.2 *The use of a FSTD for performing any of the procedures required during the demonstration of skill described in 3.3.1.4.1 shall be approved by the Licensing Authority, which shall ensure that the FSTD is appropriate to the task.*

Conforme 63.51(b)(2) (nova 63.49(b)(2)).

x) 3.3.1.5 *Medical fitness* *The applicant shall hold a current Class 2 Medical Assessment.*

Conforme 63.43 e 63.5(b).

y) 3.3.2 *Privileges of the holder of the licence and the conditions to be observed in exercising such privileges*

3.3.2.1 *Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5, 1.2.6 and 1.2.7.1, the privileges of the holder of a flight engineer licence shall be to act as flight engineer of any type of aircraft on which the holder has demonstrated a level of knowledge and skill, as determined by the Licensing Authority on the basis of those requirements specified in 3.3.1.2 and 3.3.1.4 which are applicable to the safe operation of that type of aircraft.*

3.3.2.2 *The types of aircraft on which the holder of a flight engineer licence is authorized to exercise the privileges of that licence, shall be either entered on the licence or recorded elsewhere in a manner acceptable to the Licensing Authority.*

O requisito era traduzido em 63.67 (nova 63.55). O texto foi reescrito, de forma a simplificá-lo, pois as aeronaves para as quais o titular demonstrou ter conhecimento e perícia são aquelas para as quais ele foi habilitado. Além disso, não é necessário reapresentar o que é "atuar como mecânico de voo" (assim como o RBAC nº 61 não detalha o que é atuar como piloto").

63.7(b) estabelece que as habilitações são averbadas nas licenças.

6.9. Comissários de voo (subparte D). A formação do comissário de voo é bastante diversa ao redor do mundo. Assim, iniciamos esse tópico com um levantamento do ambiente regulatório referente aos comissários de voo na ICAO e em diferentes países e organizações. Em seguida, levantamos tópicos específicos que merecem estudo, quanto a como devem ser cobrados no RBAC nº 63. Por fim, passamos por cada seção do regulamento que já estava proposto para avaliar possíveis melhorias e correções.

6.9.1. Avaliação dos diferentes contextos regulatórios.

6.9.1.1. ICAO.

a) O Anexo 1 - *Personnel Licensing* (Licenças de pessoal) não aborda as licenças de comissários. Esse fato é abordado no Doc 9379, Part I, item 4.2, onde se explica que nem todas as atividades da aviação são abrangidas pelas licenças previstas pela ICAO e que existem países que decidem emitir licenças para esses casos. Os critérios básicos para decidir se uma licença deve ou não ser emitida são: a realização de funções críticas em termos de segurança operacional e a necessidade de se evidenciar a competência do seu titular. O item 4.2.3.5 cita explicitamente o exemplo de comissários de voo, como atividade não coberta pelos standards da ICAO, ressaltando que, embora não seja requerida uma licença, há requisitos de treinamento e competência no Anexo 6, referente a operações de aeronaves.

b) No Anexo 6, os comissários aparecem na Parte I (aviação comercial, com aviões), Parte II, Seção III (aviação geral, com aviões grandes ou a reação) e Parte III, Seção II (aviação

comercial, com helicópteros). Tomando por base o Anexo 6 Parte I, há requisitos de fadiga e relacionados ao tempo de voo, de jornada e de descanso; designação de tarefas de emergência, assentos em evacuação, uso de cinto de segurança ou de ombro, treinamento (incluindo menção ao treinamento de artigos perigosos do Anexo 18); requisitos de security, incluindo treinamento; e requisitos do manual de operações, incluindo procedimentos associados. Além disso, alguns requisitos de equipamentos, como fornecimento de oxigênio, de kits de primeiros socorros e de provisão de assentos estão associados à existência de comissários.

Os principais requisitos que possuem relação com a formação do comissário constam nos itens 12.1, 12.4 e no item 2.4.2 do Apêndice 2 (parte de programa de treinamento no manual de operações). Há ainda requisitos referentes à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita (*security*), em 13.4.

c) Citado em nota sob o item 12.4 do Anexo 6 Parte I, existe o Doc 10002 - *Cabin Crew Safety Training Manual*. Reconhecendo que não há padrões internacionais, o Doc afirma ser importante que os comissários atendam a determinados mínimos de qualificação para o desempenho de suas funções e responsabilidades, incluindo conhecimento, idade, capacidade física (*fitness*) e outros aspectos. Segundo o item 1.4.4, em tradução livre:

As qualificações mínimas recomendadas tipicamente incluem:

- a) um requisito de idade mínima (pelo menos 18 anos);
- b) diploma de ensino médio ou equivalente (10 anos de escola ou mais);
- c) habilidade de ler, falar, escrever e entender um idioma comum para garantir comunicação apropriada tanto com tripulantes quanto com passageiros;
- d) capacidade de alcançar os equipamentos de segurança e de emergência e de abrir e fechar os compartimentos superiores da aeronave, quando em pé;
- e) habilidade e força para operar equipamentos/sistemas, como aplicável aos procedimentos do operador, durante situações normais, anormais e de emergência e aos tipos de aeronave para os quais o comissário será designado;
- f) não ter antecedentes criminais e passar por uma verificação com relação a security; e
- g) atender a quaisquer outros requisitos, como estabelecidos pelo Estado do operador ou pelo próprio operador (por exemplo, passar num teste de natação ou por avaliação médica).

d) Desses requisitos sugeridos, o RBAC nº 63 proposto atende ao requisito de idade mínima (18 anos), ensino médio ou equivalente e habilidade de ler, escrever, falar e compreender português (todos em 63.71). As capacidades físicas como altura ou força, se não observados diretamente pelo CMA (que veda o candidato que tenha antecedentes comprovados ou diagnóstico clínico de transtornos neurológicos que produzam perda de equilíbrio, sensibilidade, força muscular ou coordenação neuromuscular, conforme 67.117), são observadas indiretamente durante os treinamentos práticos e exames.

e) O Doc 10002 trata o operador aéreo como provedor do treinamento. Também admite, no item 2.9, que o treinamento seja oferecido por um outro operador aéreo ou por uma organização de treinamento aprovada (que é o termo utilizado no Anexo 1, definido como "uma organização aprovada pela e operando sob supervisão de um Estado Contratante de acordo com os requisitos do Anexo 1 para realizar treinamentos aprovados" e, no contexto da regulamentação brasileira, equivaleria a Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC), certificados sob o RBAC nº 141, ou Centros de Treinamento de Aviação Civil (CTAC), certificados sob o RBAC nº 142), com a ressalva de que deve ser cumprido o programa de treinamento do operador aéreo para o qual o comissário irá trabalhar. Não há, no Doc, uma divisão de tarefas entre operadores aéreos ou organização de treinamento aprovada.

f) O Doc 10002 indica os tipos de treinamento como treinamento inicial (em que os candidatos são apresentados aos conceitos básicos da atividade, além de executar exercícios como primeiros socorros e combate a fogo), treinamento no equipamento, diferenças (quando aplicável), visita à aeronave, voos de familiarização (equivalentes à experiência operacional), treinamento periódico e de requalificação.

6.9.1.2.

SRVSOP

a) O LAR 63 é o regulamento que trata de licenças de comissários, no âmbito do SRVSOP. Durante a criação dos LAR, foi discutida a inclusão ou não de requisitos de licenças de comissários, conforme registra o relatório da relatório da Reunión del Panel de Expertos en Estructuras de los LAR (RPEE/1), a partir do item 3.4. Destacou-se que o Anexo 1 não contemplava essa licença e que o Anexo 6 possuía requisitos sobre comissários, como tarefas

em emergência e requisitos de treinamento e competência. Ainda, verificou-se que todos os países da região possuíam regulamentos sobre essa licença. Decidiu-se assim por incluir requisitos para outorgar a licença de comissários no LAR 63.

- b) Conforme o relatório da primeira Reunión del Panel de Expertos en Licencias al Personal (RPEL/1), o regulamento foi baseado nas normas dos países da região e no Anexo 6. Foi mencionado que a instrução poderia ocorrer tanto por um operador de serviços aéreos quanto por um centro de instrução de aviação civil, conforme consta hoje em 63.405 (hoje consta a ressalva de que o CIAC deve estar sob um programa de treinamento aprovado de um operador de serviços aéreos). O LAR 141, por sua vez, que trata de centros de instrução de aviação civil, possui requisitos específicos para cursos para comissários, com destaque ao Apêndice 8.
- c) Como um resumo dos requisitos constantes no LAR 63, exige-se, como pré-requisitos, idade de 18 anos, ensino médio ou equivalente, ser capaz de ler, falar e entender o idioma oficial do Estado emissor da licença e possuir um CMA de 2^a classe. Os requisitos para obtenção são, ainda, curso aprovado (de operador 121 ou de CIAC, sob o programa do operador), exame de conhecimentos teóricos (incluindo conhecimentos gerais, conhecimentos sobre o operador e conhecimentos sobre procedimentos para cada aeronave), experiência prática e exame prático.

Com relação ao curso, o MEI 63.405 explica que, em razão de haver conteúdos do curso específicos para cada operador e específicos para cada aeronave, não é possível cumprir tais requisitos sem estar vinculado a um operador de serviços aéreos.

Com relação ao exame teórico, embora mencione que é "ante a autoridade", na prática, não se tem como fazer como no Brasil, em que o exame é elaborado e ministrado diretamente pela ANAC, pois há assuntos que são específicos do operador.

Os requisitos de experiência operacional, em 63.410, são equivalentes aos requisitos constantes no LAR 121.1725(e), e englobam 5 horas sob supervisão, durante as quais devem estar em excesso aos comissários requeridos.

- d) Há habilitações de acordo com o tipo da aeronave.
- e) A validade é de 12 meses (63.430)
- f) Após a concessão da licença/habilitação, há requisitos de experiência recente (63.425).
- g) Não há requisitos de proficiência linguística.
- h) O LAR 121 também possui requisitos para comissários, em alinhamento ao Anexo 6 Parte I.
- i) No LAR 91, há exigência de comissários de voo, porém ele não precisa ser licenciado conforme o LAR 63, conforme consulta realizada por email ao comitê técnico do SRVSOP.

6.9.1.3. FAA

a) O FAA não possui requisitos de licenças de comissários no 14 CFR Part 63. Há requisitos no 14 CFR Part 121, de forma geral equivalentes aos do RBAC nº 121, com a marcante diferença de que no Part 121 também estão incluídos requisitos associados a tempo de voo, descanso etc.

b) Em razão de ato do Congresso (*Vision 100-Century of Aviation Reauthorization Act*), a partir de 11/12/2004, passou a ser requerido que, para atuar como comissário, uma pessoa deveria possuir um certificado de proficiência (vide [link](#)). Para esse ato, a definição de comissário é um indivíduo que trabalha na cabine de uma aeronave que possua 20 ou mais assentos e que é utilizado por um operador sob a Part 121 ou 135 para prover transporte aéreo. E o FAA decidiu somente emitir tal certificado para esses indivíduos.

O documento no [link](#) esclarece que esse certificado não tem o status de um certificado de "airman", tratado na seção 44703 do Título 49; que não é requerido portar esse certificado; e que, embora os primeiros certificados tenham sido emitidos com o nome do operador na seção de limitações, não há restrição a se operar somente para o operador ali listado.

O certificado é emitido, por solicitação do diretor de operações, após o cumprimento de um programa de treinamento aprovado, incluindo a experiência operacional. Isso inclui, portanto, requisitos de treinamento, experiência operacional e exame prático. Embora seja o diretor de operações que solicite, o certificado é de propriedade do indivíduo.

O certificado não traz habilitações do comissário, mas identifica o grupo de aeronave (grupo 1: aeronaves de motor convencional ou turboélice; grupo 2: aeronaves a reação).

c) É interessante notar que, embora o Part 91 estabeleça requisitos para haver comissários, mesmo para voos da aviação geral, de acordo com o número de passageiros (a partir de 19 passageiros, conforme 91.533), não há requisitos de certificado ou de treinamento para tais comissários. O 91.533(b) somente exige que a pessoa tenha demonstrado ao piloto em comando familiaridade com as funções necessárias a serem executadas em emergência ou em com uma situação requerendo evacuação de emergência e que seja capaz de usar os equipamentos de emergência instalados no avião.

d) O 14 CFR Part 121 estabelece os requisitos de treinamento e exames. Além disso, a experiência operacional de 121.434(e) é composta por 5 horas, durante as quais a pessoa não pode atuar como comissário requerido. O treinamento periódico e o exame devem ser feitos a cada 12 meses (121.433(c)(2)).

e) É importante destacar que o 14 CFR Part 121 não estabelece requisitos de experiência recente para comissários (diferentemente do RBAC nº 121). Também não há requisitos de CMA.

f) Não há requisitos de proficiência linguística no regulamento. No entanto, o Title 49, seção 44728 estabelece que, exceto para comissários que realizam voos somente entre pontos fora dos Estados Unidos, é requerido que a pessoa demonstre habilidade de ler, falar e escrever inglês.

6.9.1.4. EASA

a) NA EASA, não há uma licença de comissário propriamente dita, mas um "atestado" (*attestation*). Na estrutura da regulamentação da EASA, a base é o Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council (*Basic regulation*). Lá, nas considerações iniciais da norma, se tem que "*Cabin crew involved in commercial air transport should be subject to certification and, as a result of that certification, should be issued with an attestation.*", ou seja, o atestado tem a mesma função de registrar o resultado da certificação de pessoal que uma licença teria. Há, porém, uma ressalva, como visto a seguir: que essa certificação é parcial, pois não envolve os treinamentos e exames requeridos para operação, pelas regras operacionais.

b) No artigo 22 do Regulation (EU) 2018/1139, esclarece-se que o atestado é requerido para voos comerciais; e que para outros voos, o atestado pode ser requerido, dependendo das regras a serem estabelecidas em nível hierárquico inferior. No Anexo IV, item 4, há ainda alguns requisitos de caráter amplo, como receber treinamento e exames, assim como avaliação médica, periodicamente.

c) Os requisitos mais detalhados para formação de comissários constam na Part-CC (para *Cabin Crew*), da Aircrew (Regulation (EU) Nº 1178/2011). Há pré-requisitos de idade mínima de 18 anos. Também há requisitos de treinamento (teórico e prático) e de exame, focados na familiarização com o ambiente da aviação e no conhecimento geral e proficiência básica requeridos para desempenhar as atividades e responsabilidades referentes à segurança dos passageiros em operações normais, anormais e de emergência, conforme CC.TRA.220(a) (o requisito é mencionado na regra direcionada aos operadores, em ORO.CC.120). Esse treinamento deve ser provido por organizações de treinamento ou por operadores aéreos aprovados pela autoridade, conforme CC.TRA.215. O atestado só é emitido após a conclusão dos treinamentos e exames iniciais requeridos, que incluem parte teórica e prática, mas não inclui o treinamento específico por aeronave de CC.TRA.225.

d) Além desse treinamento, o comissário deve passar ainda por treinamentos específicos da aeronave e dos procedimentos do operador, conforme ORO.CC.125 (o cumprimento dos requisitos da Part-ORO é mencionado em CC.TRA.225). Ao final desses treinamentos, o comissário deve completar a familiarização (similar à experiência operacional), conforme ORO.CC.135. Não há requisito específico de horas para a familiarização: para um novo comissário, o método de cumprimento (AMC1 ORO.CC.135) é composto por uma visita à aeronave e voos de familiarização; enquanto para um comissário operar novos tipos, pode ser uma visita ou um voo. Nesses voos, o comissário não pode atuar como membro da tripulação requerida.

É interessante observar que o requisito também se aplica a operadores não comerciais, embora, nesse caso, o método de cumprimento seja menos específico.

e) Como o atestado é emitido logo após os treinamentos e exames iniciais, quando ainda não foi ministrado o treinamento específico por aeronave e do operador, ele não possui a relação

das habilitações, nem suas validades. No entanto, a operação como comissário é condicionada ao cumprimento das regras operacionais. Assim, fica como responsabilidade do operador controlar tais informações.

Verificando-se o histórico da regra em <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/NPA%202009-02A.pdf>, observa-se que que, inicialmente, a etapa inicial também fazia parte dos requisitos operacionais (então EU-OPS). Essa separação permitiu que o comissário pudesse ter um documento próprio atestando o cumprimento dos requisitos iniciais (ainda que não suficientes para a operação), o que facilitou a movimentação de comissários entre empregadores e permitiu a novos operadores contratar comissários aproveitando parte do treinamento que já haviam realizado. Por analogia ao contexto brasileiro, entendo que o atestado serve basicamente como uma comprovação de que a pessoa cumpriu o curso sob o RBAC nº 141 e foi aprovada no exame teórico, pois a partir daí se inicia o treinamento específico por operador e por aeronave.

Uma outra consequência do modelo adotado pela EASA é que os treinamentos que não são cobertos pelo atestado, ou seja, os treinamentos específicos por modelo de aeronave e os de procedimentos operacionais, não podem ser levados de um operador ao outro, conforme esclarecido [aqui](#).

- f) O treinamento periódico é requerido anualmente, conforme ORO.CC.140.
- g) O requisito de experiência recente é de pelo menos uma operação a cada 6 meses, específico por tipo de aeronave, conforme CC.TRA.225(b)(2) e ORO.CC.145. Caso não seja atendido, deve-se passar por treinamento de requalificação e exame.
- h) Há requisitos médicos, estabelecidos na Subparte MED.C.
- i) Embora não haja requisitos de proficiência linguística para inglês (como há para pilotos), há requisitos para que os comissários entendam o idioma utilizado no manual do operador (ORO.MLR.100(k)) e que possam se comunicar entre todos os tripulantes, incluindo tripulação de voo, em um idioma comum (CAT.GEN.MPA.120).

6.9.1.5.

Canadá

- a) No Canadá, não há requisitos para licenças de comissários. Há requisitos para operadores aéreos, tanto para operadores comerciais quanto para aviação geral. Tais operadores devem prover treinamento e exame para os comissários. O treinamento é descrito no TP 12296 - Flight Attendant Training Standard.
- b) Há requisito de experiência operacional para comissários (chamado de "line indoctrination"), conforme 705.109 e 725.124(34). Ele pode ser cumprido em voos comerciais, com passageiros, em que os comissários em formação são adicionais à tripulação requerida, sendo requeridos dois voos com pelo menos 30 minutos de voo em altitude de cruzeiro; ou em voos não comerciais, sem transporte de pessoas não envolvidas, de pelo menos 1 hora de voo em altitude normal de cruzeiro, com simulação de situações anormais (como turbulência, descida rápida, aproximação perdida).
- c) O treinamento é anual e inclui também verificação de conhecimentos e de habilidades.
- d) Pelo TP 12296, existe ainda um requisito de experiência recente (chamado de "operational experience"), que requer que o comissário atue pelo menos uma vez a cada 90 dias. O requisito é cobrado especificamente para cada operador.
- e) Um ponto interessante da regulamentação canadense, citado no Doc 10002 da ICAO, é a AC 705-002, que detalha o processo de aprovação de programas de treinamento inicial de comissários para uso por múltiplos operadores. A ideia desse documento é identificar quais elementos de treinamento são considerados idênticos para todos os operadores., facilitando assim o processo de desenvolvimento e aprovação do programa de treinamento. É requerido que o treinamento completo (incluindo a parte geral e a parte específica do operador) seja completado em até 90 dias - caso contrário um exame para avaliar o conhecimento do candidato, ou um programa para relembrar os assuntos deve ser dado pelo operador. A parte geral pode ser ministrada por um terceiro (por exemplo, no caso brasileiro, poderia ser um CIAC ou CTAC).
- f) Para aviação geral, o requisito para número de comissários se inicia potencialmente para aeronaves a partir de 12 assentos, conforme 604.221(1), sendo que de 13 a 19 passageiros há circunstâncias especiais que permitem não levar comissários. O conteúdo do treinamento é

detalhado em 604.179. A validade do treinamento é de 12 meses, sendo os casos particulares os dos treinamentos de procedimentos de emergência, que valem 36 meses.

6.9.1.6. Austrália

- a) Na Austrália, não há requisitos de licenças para comissários. Para a parte de operações, tendo em vista a aprovação de novos requisitos para grandes linhas aéreas (novo Part 121), em 06/12/2018, foram utilizados esses requisitos para referência. Os principais requisitos para formação de comissários constam na Subparte 121.P.
- b) Há o pré-requisito de idade mínima de 18 anos em 121.650.
- c) Há requisito de proficiência em inglês em 121.655 (observando-se que, nesse caso, o país tem o inglês como idioma oficial).
- d) Não há requisito de avaliação médica.
- e) Há requisitos de treinamento e exame prático em 121.705 nas Divisões 121.P.5 e 121.P.6. O treinamento deve ser anual. Para o exame, há um exame anual do equipamento ("annual training check"), um exame anual de procedimentos do operador (não específico por equipamento, denominado "line check") e ainda um exame tri-anual, mais completo, focado na realização prática de exercícios não cobertos no exame anual, como uso de botes e extinção de fogo ("3 yearly training check").
- f) O treinamento inclui experiência operacional ("supervised line flying"), que antecede o exame do operador ("line check"). O regulamento não detalha a quantidade de horas de experiência operacional.
- g) O requisito de experiência recente consta em 121.705 e consiste em um voo no tipo de avião nos últimos 6 meses.

6.9.2. Curso de formação.

6.9.2.1. Em razão de discussões prévias, na agência, a respeito da conveniência de se manter o curso de formação de comissários como requisito do regulamento (conforme evidenciado na Nota Técnica nº 197/2015/EXM/GCOI/SPO (00065.100755/2015-43), anexa ao Despacho 0107444, no SEI, assim como a partir da análise comparativa com outros contextos regulatórios), este item desta Nota Técnica objetiva avaliar e propor um direcionamento para essa questão.

6.9.2.2. Atualmente, o candidato a uma licença de comissário precisa passar primeiramente por um curso em um Centro de Instrução de Aviação Civil certificado sob o RBAC nº 141 (e por um exame teórico, requisito que será analisado mais pra frente), antes de realizar o treinamento em operador aéreo com programa de treinamento aprovado (sob o RBAC nº 121, 135 ou 90). Verifica-se que há sobreposição de assuntos entre a formação inicial e o início do treinamento no operador aéreo. Por exemplo:

- a) Regulamentação aeronáutica é cobrado pelo RBHA 63.67(a)(1) e no doutrinamento básico requerido em 121.415(a)(1)(ii), conforme detalhado no item 5.5.4.4 da IS nº 121-011.
- b) Conhecimentos gerais de aeronaves é cobrado no RBHA 63.67(a)(4) e também em 121.415(a)(1)(v), conforme detalhado no item 5.5.5.3 da IS nº 121-011.

6.9.2.3. É possível argumentar que, para outras funções, por exemplo, para pilotos, também ocorrem sobreposições entre o treinamento recebido nas formações iniciais, para piloto privado e piloto comercial, em CIACs sob o RBAC nº 141, e aquele treinamento parte do programa de treinamento dos operadores aéreos. Por exemplo, meteorologia é assunto no curso de PC, conforme o manual de curso, e também é requerido por 121.419(a)(1)(iii), conforme detalhado em 5.3.8.1.4 da IS nº 121-007.

6.9.2.4. Ressalta-se, entretanto, uma diferença, pois o piloto pode utilizar seus conhecimentos para pilotar aeronaves antes de passar a operar comercialmente para um operador de transporte aéreo público sob o RBAC nº 121 (ou mesmo 135). Afinal, o piloto com a licença de piloto comercial pode trabalhar para operadores sob a aviação geral, por exemplo. Já no caso do comissário, é necessário realizar ambos os treinamentos antes de iniciar a operação. Dessa forma, é questionável a razão de se prover um dado treinamento em dois momentos distintos: um treinamento antecipadamente, em um CIAC, e outro mais específico, já sob o PTO de um operador de transporte aéreo público.

6.9.2.5. Há ainda a argumentação constante na Nota Técnica nº 197/2015/EXM/GCOI/SPO (00065.100755/2015-43) (anexo ao Despacho 0107444, no SEI), com relação ao número de candidatos que realizam o curso e não se tornam comissários, por não concluírem a formação, com registro dos custos associados a essa formação incompleta. Nessa Nota Técnica, como possível solução, se elaborou a proposta de

que os cursos de formação poderiam ser realizados diretamente pelos operadores aéreos, o que evitaria que candidatos realizassem cursos sem que houvesse demanda pelos seus serviços, ou seja, sem que haja de fato uma previsão de conclusão da formação. Embora essa proposta tenha o mérito de focar na redução de custos, há alguns pontos em aberto, como levantado pela Nota Técnica nº 40(SEI)/2016/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (0150667), que efetuou, por parte da GTNO, uma primeira análise da proposta.

6.9.2.6. Em primeiro lugar, destaca-se que deve ser definido que curso seria esse ministrado pelo operador aéreo. Atualmente, é realizado o treinamento de doutrinamento básico, para o qual o RBAC nº 121 requer mínimo de 40h, que é o que possui maior similaridade com o curso de formação de comissário ministrado por CIAC sob o RBAC nº 141. A MCA 58-11 - Manual do Curso "Comissário de voo", por seu lado, utilizada como base para o desenvolvimento do curso ministrado por um CIAC, prevê 159 horas-aula de treinamento (37h de instrução teórica básica, 105 de instrução teórica técnica e 15h de instrução prática, além de 2h para abertura e encerramento do curso). Ainda que o conteúdo do curso e as cargas horárias requeridas para se obter a licença não estejam atualmente em regulamento (e não necessariamente precisem entrar, assim como não constam no RBAC nº 61 as cargas horárias para cursos de formação de piloto), entendo que uma proposta de RBAC nº 63 que vá no sentido sugerido pela Nota Técnica nº 197/2015/EXM/GCOI/SPO deveria detalhar o que se espera de cada curso, pois entendo que, independentemente de quem ministra, os cursos sob o RBAC nº 141 ou os ministrados por operador aéreo devem ser equivalentes se servem ao mesmo propósito de prover a formação básica a um comissário. Caso se proponha que um operador aéreo possa ministrar o curso, papel hoje cumprido pelo CIAC, é necessário esclarecer se seria um curso similar ao atual da MCA 58-11, algo similar ao que já é ministrado no doutrinamento básico ou um meio termo.

6.9.2.7. Ainda, ao se fazer a análise de custos, também é importante analisar como ficaria a distribuição desses custos. Atualmente, em uma análise resumida, os candidatos pagam os cursos aos CIAC, e os operadores aéreos se beneficiam indiretamente por receber candidatos a emprego já após um filtro de seleção, representado pelo curso e pelo exame teórico (o CMA era cobrado junto ao curso; hoje, com a vigência do RBAC nº 141, não é mais), assim como por já receberem um candidato previamente com alguma formação. Com a mudança proposta na Nota Técnica nº 197/2015/EXM/GCOI/SPO (00065.100755/2015-43), os candidatos deixariam de pagar por tais cursos e diminuiria o número de pessoas que iniciariam alguma formação, reduzindo, como apontado, o grau de "desperdício de recursos" com uma formação parcial que não resultaria em um comissário apto ao trabalho. Os CIAC deixariam, assim, de receber pelos cursos, enquanto os operadores aéreos ficariam a cargo de ministrar a formação básica aos comissários. Nesse cenário, deveria ser aprofundada a questão sobre quem receberia esse custo: se o operador aéreo ou se o candidato a emprego - o que considero depender de análises jurídicas de relação trabalhista, que não foram aprofundadas aqui por não se ter seguido esse cenário.

6.9.2.8. Nesse cenário, é possível imaginar alternativas intermediárias, em que o papel dos CIAC ainda poderia existir, embora não como um requisito exigido pela ANAC, mas como uma demanda dos próprios operadores aéreos, que poderiam estabelecer, como critérios de seleção para as vagas de emprego que oferecem, que os candidatos possuam determinado curso. Assim, ficaria a cargo dos operadores, de forma organizada ou não, se aproveitar dos serviços dos CIAC, como fornecedores de candidatos de emprego mais qualificados, ainda que essa qualificação não fosse chancelada pela ANAC. Com isso, os operadores aéreos não se envolveriam diretamente em ministrar os cursos (seja por não quererem abrir esse ramo em seus negócios, seja por não quererem gerar questionamentos trabalhistas, com a exigência de cursos que somente poderiam ser obtidos pelo próprio operador).

Essa alternativa intermediária teria o benefício de aproximar operadores e CIACs, de forma que o conteúdo dos cursos poderia passar a ser mais direcionado ao que esperam os operadores, que são, afinal, os empregadores dessa mão de obra.

No entanto, ao mesmo tempo, a alternativa poderia gerar uma despadronização, uma vez que cada operador teria liberdade para estabelecer que tipo de curso é pré-requisito para suas vagas de trabalho (vide, a seguir, explicação sobre um dos motivos que levaram a EASA a adotar o *attestation*), ou mesmo para não estabelecer tais critérios. Isso poderia, em vez de facilitar, dificultar a formação de um candidato a comissário, que, em vez de saber que precisam fazer um curso que esteja certificado sob o RBAC nº 141 (qualquer um que atenda a esse critério), cujo valor é reconhecido pela ANAC independentemente da entidade que ministrou ou do operador aéreo em que irá trabalhar, poderia ser obrigado a fazer diferentes cursos, ministrados por diferentes entidades, para estar apto a ser comissário de diferentes operadores aéreos. Embora seja possível (e aparentemente vantajoso) que operadores se unam para adotar um padrão comum, não haveria garantias de que isso viria a ocorrer.

6.9.2.9. Por fim, é interessante registrar, da análise que se fez da regulamentação da EASA, uma das razões para adotarem o curso inicial, que é a de permitir que um candidato esteja apto para operar em diferentes operadores. Caso um operador ministre as matérias de formação básica no conjunto do seu programa de treinamento operacional, além de encarecer o curso (e, mesmo sendo o curso aplicado pelo operador aéreo,

ainda não se sabe com certeza se o comissário seguirá a carreira, pois pode ter dificuldades com o conteúdo ou não se adaptar à atividade, ou mesmo o operador refazer seus planos e decidir não seguir com a contratação, por exemplo), se criaria dificuldade para que o candidato aproveitasse esse conteúdo futuramente - o que hoje é possível, pois o curso sob o RBAC nº 141 não está vinculado a nenhum operador específico. Como visto, o "attestation" emitido pela EASA, é, na prática, como um atestado de que o candidato, embora ainda não possa atuar como comissário, já concluiu as etapas referentes ao curso inicial (ministrado pelo operador aéreo ou por organização de treinamento aprovada) e ao exame teórico.

6.9.2.10. O Canadá possui modelo similar, ao prever, na AC 705-002 - *Approval Process Of Initial Flight Attendant Training Programs For Use By Multiple Air Operators*, a possibilidade de um programa de treinamento inicial para comissários de voo a ser utilizado por múltiplos operadores, reconhecendo que parte dos assuntos da formação inicial serão comuns a diversos operadores. Nesse caso, essa parte comum do treinamento poderia ser ministrada por um terceiro (como, por exemplo, um CIAC, no caso brasileiro) e os candidatos que receberem esse treinamento poderiam, posteriormente, completar o treinamento inicial em qualquer um dos múltiplos operadores aéreos. Há, porém, alguma restrição, pois o operador aéreo deve identificar especificamente quem é o terceiro que provê essa parte do programa. Além disso, quando se pretende realizar alguma modificação nessa parte do programa, todos os operadores que identificaram aquele terceiro como provedor de parte do treinamento devem concordar com a modificação para que possam atualizar os seus programas de treinamento junto à autoridade - o que parece amarrar um pouco o processo. Ainda, aparentemente, um candidato que realiza um curso em um terceiro somente poderia continuar a realizar o treinamento naqueles operadores que indicaram especificamente aquele terceiro. Por fim, não há menção a um controle unificado de quem já realizou esse treinamento básico (como o atestado da EASA, ou os certificados emitidos por CIACs, no Brasil).

6.9.2.11. Diante dos cenários apresentados, com base também nos cenários levantados no FAPAN, entendo como adequado propor que o RBAC nº 63 deixe de exigir o curso de formação básico, sob o RBAC nº 141, dos candidatos a comissários; e, ainda, que o RBAC nº 141 deixe de ser aplicado a comissários, de forma que a ANAC não mais realize os processos de certificação e fiscalização desses cursos. A proposta se pauta na flexibilidade para os próprios candidatos a comissários, que poderiam escolher por fazer um curso ou não, e mesmo sobre qual tipo de curso querem fazer; para as entidades que ministram curso (atualmente CIACs, mas que poderiam passar a ser quaisquer outros interessados, desvinculando-se a atividade do RBAC nº 141), que poderiam adaptar seus cursos às demandas dos próprios candidatos e dos operadores aéreos; e para os operadores aéreos também, que poderiam estabelecer os próprios critérios para contratação, fazendo ou não acordos com as entidades que ministram cursos, valorando mais ou menos cada curso, de acordo com suas avaliações das qualidades que o curso.

6.9.2.12. Como base para essa proposta, como forma de mitigar a possibilidade de que os candidatos passem a ser formados com menos qualidade, entendo que está a manutenção do requisito de exame teórico (discutida na próxima seção desta Nota Técnica), como um filtro objetivo e controlado pela ANAC a respeito da qualificação dos candidatos considerados aptos. Também é importante que o treinamento oferecidos pelos operadores aéreos (que possuem seus pontos de verificação de conhecimento próprios) e o exame prático atuem como filtros para evitar que os comissários tenham os conhecimentos básicos esperados, independentemente da forma como os adquiriram. Porém, é importante ressaltar que o controle da ANAC sobre esse aspecto é somente indireto, uma vez que treinamento e exame prático são conduzidos pelo operador aéreo (em razão da alta demanda, os exames são conduzidos por examinadores credenciados), de forma que é esperado que tanto operadores (na condução) quanto a ANAC (na fiscalização) reforcem sua atenção após eventual mudança da regra, para atestar que a qualidade dos comissários formados não seja prejudicada.

6.9.2.13. Como forma de mitigar a possível despadronezação dos cursos citada em 6.9.2.8, uma vez que haja a desregulamentação, a ANAC poderá manter e atualizar a MCA 58-11, como uma espécie de guia, um material informativo, não de caráter normativo (ou seja, não vinculante), para servir de referência sobre qual seria o conteúdo esperado de um bom curso para comissário de voo.

6.9.3. Exame teórico

6.9.3.1. Com relação à possibilidade de retirada do exame teórico da ANAC para comissários (o que é apontado a partir da comparação com os regulamentos estrangeiros consultados), entendo que é relevante verificar a taxa de reprovação em tais exames. Dessa forma, pode-se verificar se essa etapa do processo de certificação está sendo meramente uma etapa burocrática (caso haja alta porcentagem de aprovações) ou se cumpre um papel de filtrar o acesso de determinados candidatos, supostamente não adequadamente preparados, ao exercício da função (caso haja significativa porcentagem de reprovações).

6.9.3.2. Foram levantados os dados sobre os resultados dos exames teóricos de comissários aplicados pela ANAC, com base em dados de exames aplicados desde 2008 até setembro de 2019. Os resultados absolutos

foram compilados na tabela a seguir:

Ano	Aprovados	2ª época	Reprovados	Faltas	Geral
2008	1095	394	322	12	1823
2009	1758	610	556	32	2956
2010	2218	751	674	67	3710
2011	3269	1208	1129	164	5770
2012	4886	1994	2353	251	9484
2013	3754	1672	2719	568	8713
2014	3138	1502	2703	538	7881
2015	3464	1451	2474	376	7765
2016	3538	1280	1767	284	6869
2017	5000	1657	2155	503	9315
2018	6669	1863	2158	713	11403
2019	5323	1449	1643	594	9009
Total	44112	15831	20653	4102	84698

6.9.3.3.

Desconsiderando-se as faltas, foram obtidas as seguintes porcentagens:

Ano	Aprovados	2ª época	Reprovados
2008	60,5%	21,8%	17,8%
2009	60,1%	20,9%	19,0%
2010	60,9%	20,6%	19,5%
2011	58,3%	21,5%	20,1%
2012	52,9%	21,6%	25,5%
2013	46,1%	20,5%	33,3%
2014	42,7%	20,5%	36,8%
2015	46,9%	19,6%	33,5%
2016	53,7%	19,4%	26,8%
2017	56,7%	18,8%	24,5%
2018	62,4%	17,4%	20,2%
2019	65,3%	17,2%	19,5%
Total	54,7%	19,6%	25,6%

6.9.3.4. Observa-se que, dos exames realizados, somente 54,7% resultaram em aprovação. Cerca de 1/5 dos exames (19,6%) resultaram em segunda época o que significa que esses candidatos reprovaram em apenas uma das matérias. E cerca de 1/4 dos exames (25,6%) resultaram em reprovação, o que ocorre quando o candidato reprova em mais de uma matéria. Há alguma variação desses números ao longo dos anos (principalmente a taxa de reprovações, que varia entre 17,8% em 2008 e 36,8% em 2014), mas que ainda assim indicam números altos.

6.9.3.5. Como os candidatos em segunda época ou reprovados muitas vezes realizam o exame novamente, até obter aprovação, foi feito também um levantamento com base no total de candidatos. Um total de 55043 candidatos se inscreveram e realizaram o exame de comissários pelo menos uma vez. Destes, ao final, 44109 candidatos obtiveram aprovação (o número diverge do 44112 apresentado na tabela anterior porque 3 candidatos foram aprovados no exame 2 vezes cada, o que não é requerido e, por ser um número pequeno, não foi investigado mais a fundo), representando 80,2% dos candidatos. E, portanto, 10934 candidatos não obtiveram aprovação até o momento - o que representa 19,8% dos candidatos. 28145 candidatos foram aprovados de primeira (63,8% do total de aprovados) e 15964 (36,2%) precisaram refazer o exame (uma matéria ou o exame inteiro).

6.9.3.6. Mesmo desconsiderando os dois últimos anos (2018 e o parcial de 2019), de forma a reduzir o efeito dos candidatos que ficaram em segunda época ou reprovaram recentemente e que ainda podem vir a refazer o exame e obter aprovação, temos, de 40759 candidatos, 32117 aprovados (78,8% do total de aprovados) e 8642 não aprovados (21,2%). Isto mostra que os números são similares aos dados completos, em que se consideram os anos de 2018 e 2019. Embora pudesse ser esperada uma maior taxa de aprovação dos candidatos,

em razão de os candidatos reprovados ou em 2ª época de 2018 e 2019 ainda não terem tido a chance de refazer seus exames, estimo que deve ter dominado o fato de as taxas de reaprovação de 2018 e 2019 serem abaixo da média (20,2% e 19,5%). Assim, uma vez que foram retirados esses dados, a taxa de reprovados subiu levemente.

6.9.3.7. Com tais dados, verifica-se que cerca de 1/5 dos candidatos, já tendo realizado o curso (o que é requerido para a inscrição no exame teórico, conforme a IS nº 00-003), encontram-se impedidos de seguir sua carreira em razão de não obter a aprovação no exame teórico da ANAC. Ainda, dos candidatos que seguiram até pelo menos a etapa da aprovação no exame, mais de 1/3 (36,2%) precisaram refazer o exame, ainda que parcialmente, para obter aprovação - o que significa que o exame não foi um impedimento, mas os obrigou a repassar as questões, potencialmente tendo que estudar novamente, revisar os conceitos, antes de serem aprovados. Entendo, assim, que o exame possui um papel relevante no processo de certificação de comissários pela ANAC e que não deveria ser retirado. Registra-se que, dos demais sistemas regulatórios consultados, o SRVSOP, com o LAR, e a EASA também possuem requisitos de exames.

6.9.3.8. Entendo que podem ser estudadas as razões para termos os números apresentados. Por exemplo, poderia ocorrer de a porcentagem significativa de candidatos que não são aprovados numa primeira tentativa ou que até o momento não obtiveram aprovação ser resultado de um exame inadequado, com gabaritos incorretos, ou que não cobra os assuntos que são relevantes para a atividade do comissário. Essas poderiam ser razões que permitiriam dissociar os números apresentados da conclusão pela relevância do papel dos exames teóricos. No entanto, não tendo quaisquer dados que apontem nesse sentido, assumo que o exame é adequado ao fim que se propõe e que esse propósito é relevante. Poderia haver outras alterações no cenário, por exemplo, uma melhoria nos cursos de comissários, que permitiriam que o exame passasse a não ser mais tão relevante e que permitiram sua retirada, em maior alinhamento a alguns dos regulamentos internacionais consultados (como FAA e ICAO). No entanto, considero que não seria adequado retirar o exame com base nessa expectativa; antes, poderia-se, sim, utilizar o exame e a quantidade de reprovações como um indicador e, uma vez verificado que o papel do exame não se mostre mais tão necessário (com poucas reprovações ou, até, reprovações por poucos pontos, com muitos candidatos ficando no limiar entre aprovação e reprovação - um dado que não se chegou a analisar), se poderia fundamentar melhor uma alteração no requisito.

6.9.3.9. Nesse levantamento, não se chegou a cruzar os dados, nesse momento, para avaliar quantos dos candidatos chegaram a concluir todas as etapas e obter a licença de comissário, pois entendo que isso depende do mercado (como se observou na Nota Técnica nº 40(SEI)/2016/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (0150667) e não somente do conhecimento do candidato e da qualidade de sua formação.

6.9.3.10. Como conclusão, entendo que o requisito de exame teórico deveria ser mantido.

6.9.4. CMA

6.9.4.1. A Nota Técnica nº 197/2015/EXM/GCOI/SPO (00065.100755/2015-43), em seus itens de 25 a 29, levantava, entre outros pontos, que o CMA era requerido dos candidatos a comissários para a realização da parte prática do curso, conforme o RBHA 141.89(d), e propunha alteração desse requisito e, consequentemente, do manual de curso. Destaco que esse ponto já foi retirado no processo de edição do RBAC nº 141, conforme quadro comparativo disponibilizado na audiência pública, que trazia a seguinte justificativa: "Nos cursos teóricos o CMA não é exigido, e portanto não é necessária para fins regulamentares qualquer declaração do aluno. Caso a escola deseje fazê-lo para fins de evitar futuras discussões civis levantadas pelo aluno, pode fazê-lo, mas não cabe à ANAC exigir tal como requisito uma vez que isto é procedimento de mitigação de risco jurídico que cada CIAC sabe avaliar melhor como proceder no seu caso, e cujas consequências afetam somente ao CIAC e ao aluno, não à ANAC ou às operações aéreas no país". A proposta de RBAC nº 63 menciona o CMA, para comissários, somente para a concessão de licença, em 63.73, exigindo-o também para a realização de atividades em aeronave (seja durante a experiência, seja durante o exame prático).

6.9.5. Experiência operacional

6.9.5.1. Os requisitos de experiência operacional constam em todos os regulamentos consultados. Mesmo no ambiente da ICAO, em que o Anexo 6 Parte I não prevê experiência operacional nem para pilotos (o requisito mais próximo seria o de qualificação do piloto em comando em área, rota e aeródromo, em 9.4.3), o Doc 10002 ressalta o treinamento, denominado como voo de familiarização ou doutrinamento em rota. Também no ambiente do FAA, que não possui o *14 CFR Part 63*, o requisito existe no *14 CFR Part 121.434*. Portanto, seja no regulamento de licenças, seja no regulamento operacional para linhas aéreas, o requisito é normalmente aplicado.

6.9.5.2. Há uma discussão, no entanto, se os requisitos deveriam constar nos regulamentos de licenças ou somente nos regulamentos de operações, particularmente para aeronaves maiores - como é o caso no FAA (requisitos somente no *Part 121*), Canadá (requisitos na *Part VII, Subpart 5*, para aviões com PMD de mais de 8618 kg, ou que transportam mais de 19 passageiros, excluindo os que operem como "*commuter*" sob a *subpart*

4) e Austrália (multimotores com mais de 9 passageiros ou com PMD de mais de 8618 kg). A diferença é que, quando constam no regulamento de licenças, devem ser cumpridos por todos os comissários, mesmo aqueles que forem operar somente em aeronaves menores ou em voos não comerciais. Já se constarem nos regulamentos de operações, o requisito deixa de ser vinculado a licença do comissário, possibilitando que a cobrança varie de acordo com o operador.

6.9.5.3. Uma situação particular é a da EASA, que prevê experiência operacional nos regulamentos de operações, mas inclui na aplicabilidade os operadores não comerciais (o que denominamos "aviação geral", que operariam aqui sob o RBHA/RBAC 91). Ainda, admite que a familiarização com a aeronave possa se dar com uma visita supervisionada, dependendo do tipo de aeronave a ser operada.

6.9.5.4. Entendo que o conceito de experiência operacional, para que o comissário possa se familiarizar com a aeronave e com o voo, é relevante na formação do comissário, tendo em vista que sua formação é feita praticamente toda em solo e - se forem utilizados dispositivos de treinamento (como aeronaves estáticas ou *mockups*), inclusive para o exame prático - sem nenhum contato com a aeronave real. Assim, a experiência operacional se torna a única garantia de que o comissário irá entrar em contato com a aeronave antes de obter sua licença. De qualquer forma, cabe observar que já estava prevista na proposta, desde a submissão à audiência pública nº 11/2011, a possibilidade de se aceitar a instrução recebida em dispositivo de treinamento "nas situações previstas na regulamentação específica" - isso ocorre, por exemplo, sob o próprio RBAC 121.434(e), que permite a redução de até 50% das horas de voo de experiência em rota se for utilizado dispositivo de treinamento que reproduza em escala real (exceto pelo comprimento) a cabine de passageiros do tipo de avião. A princípio, esse é o tipo de autorização que se vislumbra permitir, mas o texto permite que a SPO proceda a estudos e avalie até a autorização de uso completo de dispositivos de treinamento para a concessão da habilitação.

6.9.5.5. Um ponto em que entendo que pode ser buscada maior aproximação com a regulamentação estrangeira é na extensão da experiência requerida, tendo em vista que o Brasil era o que mais requeria horas de experiência: 14 horas no atual RBHA 63 e mantido na proposta até aqui. Por exemplo, o LAR 63.410 e o FAR 121.434 requerem 5h, com possibilidade de redução de 50%; o Canadá, em 725.124(34)(c) requer dois voos comerciais com 30 minutos de cruzeiro cada, ou um voo não comercial com 1h de cruzeiro; a EASA não especifica tempo, mas requer uma visita de familiarização e voos de familiarização (no plural); a Austrália também não especifica o tempo requerido. Como forma de alinhamento aos demais, proponho a redução para 5h.

6.9.6. **Experiência recente.** Atualmente, o RBHA 63 não possui requisitos de experiência recente. No entanto, pela proposta recebida, esses requisitos seriam incluídos com base no LAR 63. Inicialmente, apresenta-se a discussão sobre a proposta recebida, a elaboração de uma nova proposta, para, em seguida, se argumentar pela retirada do requisito do RBAC nº 63. Faz-se assim para que, caso se deseje reincluir na proposta os requisitos de experiência recente novamente possa se aproveitar das discussões já realizadas.

6.9.6.1. O texto proposto no antigo parágrafo 63.85(a)(1), embora copiado do RBAC nº 121, possui um problema de não deixar claro se a experiência recente pode ser considerada, em conjunto, para todos os tipos de aeronave ou se deve ser considerada independentemente para cada tipo de aeronave (sendo "tipo" aqui considerado como todos os modelos abrangidos pela mesma habilitação). O assunto já foi objeto de discussão entre a GCTA, por meio do núcleo técnico de comissários, e operadores aéreos, sendo que o núcleo técnico de comissário defendia a interpretação de que os requisitos deveriam ser avaliados por tipo de aeronave, ou seja, que o comissário, se voasse mais de um tipo, deveria manter 10 ciclos em cada tipo nos últimos 360 dias para manter-se qualificado para voar os dois tipos. A justificativa é que o objetivo da experiência recente é manter a familiarização com os procedimentos e com a aeronave e que manter a experiência recente somente com uma aeronave não permitiria ainda ao comissário estar apto e familiarizado a operar outra aeronave, de tipo distinto.

6.9.6.2. Fazendo analogia com outras licenças, temos que, no caso de piloto, a experiência é por classe/tipo de aeronave, conforme 61.21; para mecânico de voo, também é por tipo, conforme 91.529; já para DOV, a experiência recente é geral, conforme 65.62.

6.9.6.3. Em contato com operadores aéreos sob o RBAC nº 121, foi informado que a interpretação do Núcleo Técnico de Comissários da GCTA, de que a experiência é por tipo de aeronave, já é seguida. Assim, entendo que a proposta deve seguir tal interpretação.

6.9.6.4. Além disso, foi alterado o "dentro de qualquer período de 360 dias consecutivos precedentes", pois quando se fala de "360 dias consecutivos precedentes" já está se especificando por completo o período, não havendo razão para incluir o "qualquer", que dá a entender que haveria mais de uma opção de período que seja composto pelos últimos 360 dias.

Ainda quanto a esse trecho, posteriormente, foi identificada outra oportunidade de melhoria. O requisito baseado em 360 dias traz um problema de ser praticamente um ano completo (é utilizado em cálculos como um

"ano comercial", como se todos os meses tivessem 30 dias), podendo levar à confusão. Por exemplo, pode ocorrer de um regulado considerar como se fosse um ano completo e contar uma operação em 12 de fevereiro de 2019 como apta para uma operação em 10 de fevereiro de 2020, embora ela esteja há mais de 360 dias. Substituir por 365 dias também é um complicador por conta dos anos bissextos, e usar "um ano" também pode não deixar claro que deve ser considerada a granularidade em dias (ou seja, que não deve ser considerado o ano calendárico). Assim, foi sugerido usar a mesma base que é utilizada para os treinamentos do operador e para as habilitações da ANAC, de 12 meses calendáricos. Entendo que, com isso, pode ser estendido o período de consideração da experiência recente, de 360 dias para até quase 13 meses (já que uma operação no início de abril de 2019 seria considerada para experiência recente até o final de abril de 2020); no entanto, considerando que já se trata de um período longo, a adição de alguns dias ao período não é tão crítica.

6.9.6.5. Antigas 63.85 e 63.87 - recuperação de experiência recente e instrução revisória. Observo que os requisitos de recuperação de experiência recente por meio de instrução revisória estão mais exigentes do que os do RBAC 121.439(b)(1). Enquanto o RBAC nº 121 somente requer, para recuperar experiência recente, que o comissário realize 4 ciclos (pouso e decolagem) em avião, sob supervisão de INSPAC ou examinador credenciado, podendo compor a tripulação requerida; a proposta de RBAC nº 63 exigia que o comissário fosse excedente à tripulação mínima operacional e que realizasse treinamento anterior. Além disso, entendo que a proposta não estava adequada ao citar "recomendações dos RBAC 121 e 135" (pois o RBAC não possui "recomendações", mas requisitos) e por trazer divisão com base em tempo sem atividade de voo, a partir de 90 dias e até 2 anos - embora seja possível um comissário perder experiência recente, mesmo tendo realizado atividade de voo nos últimos 90 dias, já que a experiência recente considera o período de 360 dias.

Assim, decidiu-se por aproximar os requisitos de recuperação de experiência aos do RBAC nº 121. Inicialmente, é importante deixar claro que, embora o conceito de instrução revisória tenha sido retirado do RBAC nº 61, para pilotos, ele ainda possui sentido para a situação de comissários. No caso de pilotos, a retirada do conceito se valeu do fato de que pilotos podem recuperar experiência recente realizando voos como piloto segundo em comando. Também é interessante notar que, para mecânico de voo, em 91.529, para DOV, em 65.62, e para MMA, em 65.83(b), as pessoas podem recuperar experiência recente pela realização de um exame prático. No entanto, no caso de comissários, o exame prático é realizado normalmente em solo - e não no ambiente real da aeronave. Portanto, nesse caso, considerou-se válido manter a recuperação de experiência recente por meio da instrução revisória.

Pela nova proposta, a recuperação da experiência recente, no RBAC nº 63, pode se dar com o comissário realizando 4 ciclos, compondo tripulação, sob supervisão de instrutor ou examinador credenciado (foi retirada a menção a INSPAC, nesse caso, pois não é viável se utilizar da força de trabalho da ANAC para realizar tais voos de recuperação de experiência recente; assim como não se utilizam servidores da ANAC para pilotos recuperarem experiência recente). Foi incluído um prazo de 90 dias para a realização desses 4 voos, pois, caso não houvesse prazo, o comissário poderia vir a realizar os voos com instrutor espaçadamente (algo como um voo a cada 2 meses) e ainda assim recuperar sua experiência recente - o que não considero adequado.

Por fim, o texto foi reescrito para retirar a seção 63.87 e deixar o requisito no próprio parágrafo 63.85(a)(2), que remetia à seção 63.87, simplificando-se a redação do RBAC.

6.9.6.6. Assim, o texto após alteração (e antes de sua retirada) ficou:

63.85 Experiência recente

- (a) Ressalvados os prazos estabelecidos na seção 63.21 deste Regulamento, somente é permitido ao comissário de voo exercer as prerrogativas de sua licença em uma aeronave se tiver realizado pelo menos:
 - (1) 10 (dez) ciclos (pouso e decolagem) em aeronaves do mesmo tipo no período de 360 (trezentos e sessenta) dias consecutivos precedentes; ou
 - (2) 4 (quatro) ciclos (pouso e decolagem) sob supervisão de instrutor ou examinador credenciado em aeronaves do mesmo tipo no período de 90 (noventa) dias consecutivos precedentes.

6.9.6.7. Após essa consideração sobre um possível melhoramento no requisito de experiência recente, retornou-se à questão de se o RBAC nº 63 deveria possuir tal requisito, considerando que o RBHA 63 hoje não exige e que alguns países (como Canadá e Austrália) só estabelecem tais requisitos nos regulamentos operacionais, enquanto os Estados Unidos não possuem tais requisitos nem mesmo nos regulamentos operacionais. A diferença entre o cenário atual (em que a regra consta somente no RBAC nº 121) e a proposta recebida (que incluiria o texto no RBAC nº 63) é que, se a regra constar no RBAC nº 63, será aplicável também a comissários que atuem sob outros regulamentos, como o RBHA/RBAC nº 91. Entendo que a menor criticidade da operação de aviação geral, somada ao fato de que operadores da aviação geral dificilmente terão instrutores ou examinadores credenciados para realizar voos de recuperação da experiência recente, justificam que se mantenha o requisito de experiência recente somente no RBAC nº 121.

6.9.6.8. O requisito foi alterado no RBAC nº 121, conforme detalhado mais abaixo junto às outras alterações no RBAC nº 121.

6.9.7. **Validade da habilitação.** Há, sob esse tópico, duas questões envolvidas: a primeira é como tratar a validade das habilitações dos comissários e a relação dessa validade com os requisitos do RBAC nº 121 (onde a maior parte dos comissários trabalham); a segunda é a possibilidade de uma reestruturação do conceito de validade dos comissários, de forma similar ao que já foi adotado para mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) no RBAC nº 65, sob o nome de recadastramento.

6.9.7.1. Inicialmente, observamos que as antigas seções 63.89 e 63.91 (da proposta de RBAC constante no processo até esta Nota Técnica) eram similares, com relação ao treinamento e exames periódicos e a revalidação da habilitação (assim como ocorria com as antigas seções 63.63 e 63.65 para mecânico de voo). Nesse caso, porém, observa-se que a antiga seção 63.91 pode ser simplesmente reservada, por não possuir conteúdo relevante, ao requerer que sejam cumpridos "treinamentos, exames e processos" que já estariam previstos no RBAC nº 63 e em "outros regulamentos pertinentes". Utiliza-se, na seção resultante da fusão, a nova 63.83, somente o título da antiga 63.91, em paralelismo com a antiga 63.65 (nova 63.53).

6.9.7.2. Com relação ao conteúdo da antiga 63.89, cabem comentários similares aos feitos para a antiga 63.63. Uma diferença é que, para comissário, não é previsto treinamento periódico de voo. Outras particularidades do caso de comissário de voo, no entanto, merecem destaque:

a) o treinamento periódico e o exame estavam sendo cobrados a cada 12 meses, na proposta de 63.89(a). No entanto, isso não faz sentido quando o próprio RBAC nº 63 estabelece que a validade da licença de comissário é de 24 meses, mantendo-se o que prevê o atual RBHA 63.15(b) (agora na proposta de 63.21(a)(2) (nova 63.15(a)(2))). Em nenhuma outra habilitação emitida pela ANAC, os RBAC de licenças exigem que se realizem treinamentos e exames durante o período de validade da habilitação. Entendo que, na prática, o que a proposta fazia era limitar o período de validade a 12 meses: a única diferença é que, talvez, o regulado não precisaria enviar a solicitação de renovação à ANAC, mas teria que cumprir todos os requisitos. Entendo que tal anomalia tenha surgido por influência dos períodos para realização do treinamento e exames periódicos do RBAC nº 121, que são de 12 meses (e que não está se propondo alterar). Porém, devem se distinguir os requisitos de licenças dos requisitos de operações, assim como ocorre para as aeronaves classe que operam sob o RBAC nº 135. O regulamento de licenças pode estabelecer uma validade de 24 meses para a habilitação e, de forma correspondente, somente exigir treinamentos e exames a cada 24 meses, ao mesmo tempo em que o regulamento de operações estabelece validade de 12 meses para o treinamento e os exames, quando o tripulante opera sob esse regulamento de operações específico. Isso permite que quem opera com aquela licença/habilitação execute a função em outros operadores aéreos (por exemplo, operadores sob o RBHA 91) pelo período de validade da habilitação (24 meses), e não afeta a segurança dos que operam sob regulamentos específicos (como o RBAC nº 121), que exigem periodicidade de 12 meses, que deve ser cumprido pelos operadores. No entanto, ao reproduzir a periodicidade do RBAC nº 121 no RBAC nº 63, o que a ANAC estaria fazendo seria impor a todos os operadores os mesmos requisitos de periodicidade de treinamento e exame estabelecidos no RBAC nº 121.

b) além disso, a justificativa que constava no quadro comparativo mencionava o Anexo 6 Parte I para aplicação de exercícios anuais. Como ressaltado acima, a justificativa acabaria por cobrar de todos os comissários, incluindo aqueles operando sob o RBHA 91, requisitos que, internacionalmente, são previstos somente para operações comerciais. Porém, há outra falha nesse caso, que resultaria em cobrança de requisitos que seriam até mais exigentes do que os cobrados atualmente pelo RBAC nº 121. Há aqui, uma confusão sobre a interpretação do Anexo 6 Parte I, quando este diz que os comissários devem completar um treinamento periódico anualmente, e que esse programa de treinamento deve garantir que cada pessoa é competente para executar as tarefas e funções designadas para um comissário de voo no evento de uma emergência ou numa situação requerendo evacuação de emergência; e que devem ser capazes de usar equipamentos de emergência e protetores-de-vida a ser carregados na aeronave. Ocorre que, segundo o Doc 10002, item 1.11.2, embora o treinamento periódico seja anual, não é requerido que o mesmo conteúdo completo seja visto a cada ano. O Doc indica que pode ser utilizado um ciclo de 36 meses, para se cobrir por inteiro todos os assuntos do PTO (ideia similar à adotada pelo FAA, por meio do Order 8900.1, e de onde foi baseada a ideia que consta no item 5.10.2.2.1(b) da IS nº 121-007, para aprovação de programa de treinamento para tripulantes de voo sob o RBAC nº 121). Assim, a solução constante no RBAC nº 121, de requerer alguns treinamentos a cada 12 meses e outros a cada 24 meses, atende ao Anexo 6 Parte I, não sendo necessário requerer todos os exercícios a cada 12 meses. Ademais, como já reforçado anteriormente, entendo que tal conteúdo deva fazer parte dos programas de treinamento aprovados - e não do regulamento de licenças - considerando que,

mesmo para pilotos, não há uma previsão de treinamento periódico detalhando os exercícios que serão realizados no regulamento de licenças.

6.9.7.3. Assim, a antiga seção 63.89 foi reservada.

6.9.7.4. Para a seção 63.91 (nova 63.83), o quadro comparativo trazia a justificativa "Harmonização com o LAR 63.435", embora não houvesse, de fato, uma aproximação ao conteúdo do LAR 63.435. Isso poderia ser feito passando-se a requerer explicitamente nessa seção a realização do treinamento e também do exame prático (vide, como exemplo, a seção 63.53, para mecânico de voo). Não seriam incluídos o CMA e a experiência recente, que já constam como requisitos para a operação, em 63.19 (nova 63.13) - além disso, o CMA também não consta como requisito para revalidação de habilitação de pilotos, no RBAC nº 61, mas apenas para concessão.

6.9.7.5. Considerando os pontos levantados até aqui, havia se chegado à seguinte proposta para a seção 63.91 (nova 63.83), sobre revalidação de habilitação de comissários:

63.83 Revalidação das habilitações de comissário de voo

- (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o titular de licença de comissário de voo deve atender, na sequência apresentada, aos seguintes requisitos, com relação a um modelo de aeronave abrangido por essa habilitação de tipo:
 - (1) ter realizado o treinamento de solo previsto em um programa de treinamento aprovado pela ANAC; e
 - (2) ter sido aprovado em exame prático conduzido em conformidade com a seção 63.79.

6.9.7.6. Observa-se que a revalidação só seria requerida a cada 24 meses. O fato de que o comissário precisa realizar, para operar sob o RBAC nº 121, treinamentos e exames práticos anuais é transparente para efeitos de habilitação sob o RBAC nº 63, o que significa que os resultados não precisam passar para a ANAC/GCEP para uma atualização da habilitação do comissário no SACI, exceto aqueles feitos a cada 2 anos.

6.9.7.7. No entanto, foi imaginada uma inovação similar à que foi adotada pela ANAC para mecânicos de manutenção aeronáutica (MMA), ainda sob a vigência do RBHA 65, denominada recadastramento. Segundo esse formato, as habilitações de MMA não possuem validade. No entanto, apenas para fins censitários, ou seja, sem qualquer fim de comprovação de requisitos técnicos (vide a ata de reunião 0996835, no processo do RBAC nº 65), há a exigência de que o MMA realize a cada 3 anos o recadastramento. Tal ideia foi pensada também para comissários, e afetaria principalmente o comissário que trabalha com a aviação geral - já que o comissário que trabalha em operador aéreo sob o RBAC nº 121 precisa realizar os treinamentos e exames anuais de qualquer forma. A grande diferença com essa proposta seria: eliminação dos requisitos técnicos para revalidação de habilitação para a aviação geral; redução dos trâmites administrativos, para operadores aéreos e para a ANAC, nos processos de revalidação de habilitação de comissários.

6.9.7.8. Nesse cenário, as seguintes alterações principais deveriam ser promovidas no RBAC nº 63 (outros ajustes poderiam ser necessários):

63.13 Vigência das licenças de mecânico de voo e comissário de voo

- (a) As licenças de mecânico de voo e comissário de voo são permanentes. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:
 - (2) se mecânico de voo, estar com as habilitações correspondentes válidas ou, se comissário de voo, estar com recadastramento válido, à exceção do previsto na seção 63.17;

63.15 Validade das habilitações de mecânico de voo e comissário de voo

- (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças de mecânico de voo é de 12 (doze) meses, contados a partir do mês de aprovação no exame prático.
- (b) A validade das habilitações averbadas nas licenças de comissário de voo é indefinida.

63.17 Prazo de tolerância para revalidação de habilitação ou recadastramento

- (b) É permitido o exercício das prerrogativas relativas a uma habilitação até o fim do mês posterior ao mês de vencimento averbado para essa habilitação ou ao mês de vencimento do recadastramento.
- (c) É vedado o exercício das prerrogativas relativas a uma habilitação vencida há mais de um mês ou cujo recadastramento esteja vencido há mais de um mês, em qualquer situação.

63.83 Recadastramento de comissário de voo

- (a) A cada 36 (trinta e seis) meses, a partir da emissão da habilitação ou do último recadastramento, o comissário de voo deve efetuar seu recadastramento junto à ANAC, na forma estabelecida pela ANAC.
- (b) A falta do recadastramento implicará na suspensão da habilitação.

6.9.7.9. Ocorre que, consultando as regulamentações de referência, foi observado que outros países também estabelecem prazo de validade para os treinamentos/habilidades para os comissários da aviação geral. Por exemplo, a EASA requer em ORO.CC.140(a) treinamento e exames práticos anuais de todos os comissários - conforme ORO.CC.005(a), a seção 1 da Subpart CC, onde consta o requisito de ORO.CC.140(a), é aplicável a todas as operações. O LAR 63, do SRVSOP, também estabelece em 63.430 a exigência de treinamento periódico e exame prático a cada 12 meses no regulamento de licenças. Também o Canadá estabelece a validade de 12 meses para o treinamento em 604.139, embora não haja previsão para exame prático (vide 604.145). O regulamento brasileiro já estabelece um período maior para o treinamento e o exame, de 24 meses, que é aplicável para a aviação geral. Entendo que, embora a redução dos trâmites administrativos seja desejável, mas não deve se sobrepor à necessidade de atendimento a requisitos técnicos, que afetem a segurança. E, nesse caso, entendo que se aplica uma ação de certificação da ANAC.

6.9.7.10. Dessa forma, entendo que deve ser mantida a proposta do item 6.9.7.5 desta Nota Técnica, para revalidação de habilitação de comissário.

6.9.8. **Assuntos gerais de comissários.** Em seguida, são elencados diversas questões mais pontuais a respeito de alterações da proposta vigente referentes a comissários:

- a) 63.33(a). Alinhamento ao 61.47(a)(5), mencionando que o CMA pode ser superior e que deve ser correspondente à licença, de acordo com o RBAC nº 67. Ocorre que, dentro de uma classe de CMA, há requisitos mais ou menos restritivos de acordo com a licença: por exemplo, em 67.101(e) e 67.141(d) há requisito que poderia ser cumprido para piloto, mas que torna o candidato inapto para atuar como comissário.
- b) 63.75(a). Foi esclarecido que os requisitos devem ser cumpridos na sequência apresentada – o que já é a prática atualmente
- c) 63.75(a)(2). Foi ajustada a tradução e o texto de alguns itens. Nos casos em que havia apenas um subparágrafo, foi unificado ao parágrafo superior acima. Nos casos em que havia diferentes frases num mesmo parágrafo (com diferentes grupos de requisitos), foram separados em parágrafos distintos.
- d) 63.75(a)(3). O parágrafo mencionava diferentes entidades que poderiam ministrar o treinamento. No entanto, entendo que, ao incluir uma lista exaustiva no regulamento, estaríamos fechando qualquer outra possibilidade, como a do RBAC nº 90 (aprovado em 2019) ou do RBAC nº 125 (ainda em processo de aprovação). Entendo que cabe ao RBAC nº 63 mencionar que deve ser um programa de treinamento aprovado pela ANAC, o que engloba qualquer situação em que um regulamento da ANAC demande a aprovação de um programa de treinamento para comissários (como ocorre no RBAC nº 121, 135 e 90, dependendo do tipo de aeronave). No caso de operações sob o RBHA 91 somente, ainda se poderia utilizar um programa de treinamento do fabricante, desde que este fosse aprovado pela ANAC. Caso a ANAC entenda que não se deve emitir tal aprovação, ainda haveria a possibilidade de se utilizar o "a menos que de outra forma seja autorizado pela ANAC", que também poderia servir para outros casos, como operadores estrangeiros, que têm programas de treinamento aprovados por seus países (caso a ANAC entenda que seria necessário emitir licença brasileira para tais comissários, por alguma razão).
- e) 63.79(b)(2). Foi retirada a expressão "portadora de deficiência", pois tem sido utilizada "pessoa com deficiência", conforme lei nº 13.146 ("estatuto da pessoa com deficiência").
- f) 63.83 (nova 63.81). Foi criado o parágrafo (b), a partir de desmembramento de parte do parágrafo (a), pois o parágrafo (a) falava da habilitação concedida em conjunto com a licença, enquanto o parágrafo (b) falava da habilitação adicional.

Esse parágrafo 63.83(b) (novo 63.81(b)) foi reescrito tendo por base os requisitos específicos por aeronave verificados durante a concessão da licença. Os requisitos gerais de 63.71, o CMA de 63.73, o curso de 63.75(a)(1), o exame de conhecimentos teóricos de 63.75(a)(2) são independentes de modelo de aeronave. O requisito de experiência operacional - muito embora o RBAC nº 121 possua regras específicas sobre quando pode ser aproveitado entre diferentes modelos de aeronave -, no RBAC nº 63 tem mais o papel de permitir ao comissário ter um primeiro contato com aeronaves em voo, não sendo específico para modelo de aeronave - assim como hoje o requisito de 14 horas do RBHA 63.69 é aplicável somente à concessão inicial da licença. De qualquer forma, se for requerida a experiência operacional, ela deverá constar no programa de treinamento aprovado do operador, como por exemplo, para o RBAC nº 121, e o cumprimento do programa de treinamento já é requerido. Assim, os únicos

requisitos associados a um tipo de aeronave são o cumprimento do programa de treinamento aprovado (63.75(a)(3)) e o exame prático (63.79).

O exame de conhecimentos teóricos específico sobre a aeronave não foi incluído, pois é algo no escopo do programa de treinamento (diferentemente do exame teórico aplicado pela ANAC). A título de comparação, não é algo requerido explicitamente na concessão da licença; e, para outros tipos de licença, também não constam no RBAC nº 61 (embora conste no 65.54(a)(1), para DOV).

g) 63.93 (nova 63.85). O texto foi simplificado, em alinhamento ao proposto para a seção 63.67. O parágrafo (b) foi retirado pois requisito já foi incluído no parágrafo (a). No entanto, foi mantido o texto em (a) que descreve a atuação do comissário, alterando-se "comandante" para "piloto em comando", como já era utilizado no RBAC.

6.10. Foi atualizado, no arquivo do quadro comparativo com o atual RBHA 63, a versão da audiência pública e proposta desta NT (3815881), o texto do RBHA 63, em razão da sua atualização pela Resolução nº 512.

6.11. Alterações no RBAC nº 121.

6.11.1. Foram retirados os treinamentos de navegador, pois não existem mais aeronaves que requerem tal função, para a qual a ANAC não possui nem mesmo previsão de emissão de licença no RBAC nº 63. Essa alteração afetou os parágrafos 121.411(b)(1), (2) e (3), (c)(1), (2) e (3), 121.412(b)(1), (2) e (3), (c)(1), (2) e (3), 121.413(e) e (e)(4), 121.414(e) e (e)(4), 121.420, 121.427(d)(3), 121.432(b)(2). Observo que não foi retirada a menção ao navegador em 121.389, que é o requisito que exige a presença de um navegador, mantido apenas para conformidade com o item 9.1.4 do Anexo 6 Parte I. A FAA também manteve essa menção no *14 CFR Part 121.389*. Ademais, observo que o próprio Anexo 6 também não possui requisitos para treinamento de navegador, mas tão somente o requisito em 9.1.4. Por fim, em 121.411(b)(5) e 121.412(b)(5), foi alterada a menção a "tripulante de voo requerido" para "tripulante requerido", pois tripulante de voo não inclui comissários.

6.11.2. 121.439 - Experiência recente.

a) Inicialmente, foi realizada uma correção no título da seção, que trazia "Qualificação de piloto. Experiência recente", mas já tratava de requisitos para comissários também. Assim, o título da seção ficou somente "Experiência recente", observando que "qualificação de tripulantes" já é o título da subparte e não precisaria ser repetido no título da seção.

b) Com relação ao texto atual não ser claro a respeito de se os 10 ciclos em 360 dias requeridos do comissário devem ser feitos em cada tipo ou no conjunto de tipos de avião que o comissário opera, foi alterada a estrutura do parágrafo. Na forma proposta, "avião" foi levado para o caput, e, assim, quando os subparágrafos se referem a "o tipo do avião" estão se referindo ao avião em que a pessoa será empregada.

(a) Nenhum detentor de certificado pode雇用 uma pessoa como requerida em uma tripulação, assim como ninguém pode exercer a função de piloto ou de comissário de voo, em um avião a menos que essa pessoa:

(1) se piloto, dentro dos 90 dias consecutivos precedentes, tenha realizado pelo menos 3 poucos e 3 decolagens no tipo de do avião em que trabalha. Os poucos e decolagens requeridos por este parágrafo podem ser realizados em um simulador do avião provido com sistema de visualização e aprovado segundo 121.407 para manobras de pouso e decolagem. Qualquer piloto que não tenha realizado as 3 decolagens e os 3 poucos dentro de qualquer período de 90 dias consecutivos deve readquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção; e

(2) se comissário de voo, dentro dos 360 dias consecutivos precedentes dos 12 meses calendáricos precedentes tenha realizado pelo menos 10 ciclos (pouso e decolagem) no(s) tipo(s) de do avião em que trabalha. Qualquer comissário de voo que não tenha realizado os 10 ciclos (pouso e decolagem) dentro de qualquer período de 360 dias consecutivos dos 12 meses calendáricos precedentes deve adquirir experiência recente do modo previsto no parágrafo (b) desta seção.

c) Foi alterada também a estrutura do parágrafo 121.439(b), que trata da recuperação de experiência recente, movendo-se o requisito de comissário para o subparágrafo (c)(3). Além disso, foi incluída a possibilidade de que a recuperação ocorra com instrutor ou examinador credenciado (retirando-se INSPAC) e o prazo de 90 dias para a recuperação, como já discutido acima.

6.11.3. Com base na discussão do item 6.5(c) desta Nota Técnica, foram alterados os seguintes parágrafos, para retirar a menção à classe do CMA, que já é estabelecida no RBAC nº 67: 121.411(b)(5), 121.412(b)(5) e 141.437(a) e (b).

6.11.4. Aproveitando-se do fato que 121.412(b)(5) ainda trazia a nomenclatura "certificado de capacidade física", foi corrigido esse parágrafo e também 121.383(a)(2), pelo mesmo motivo.

6.12. Alteração no RBAC nº 141.

6.12.1. Considerando que o curso de comissário de voo não seria mais requerido pelo RBAC nº 63, de forma que os alunos poderiam escolher entre não realizar o curso e, caso queiram realizar, entre que tipo de curso gostariam (podendo ser um curso mais extenso ou mais curto), não haveria mais regulação da atividade de instrução a comissários. Assim, o RBAC nº 141 deixaria de ser aplicável a entidades que ministram o curso para comissários, que não mais precisariam ser certificadas pela ANAC. Foi proposta alteração na aplicabilidade do RBAC nº 141, em 141.1(a), retirando a menção a comissários de voo.

6.12.2. Outras atualizações à menção de "RBHA 63" poderiam ser efetivadas nessa mesma emenda. Não foram especificadas na minuta, por não afetarem o conteúdo técnico do RBAC.

6.13. Preparação do processo para a consulta pública e ao atendimento do "catálogo de documentos obrigatórios para processos submetidos à apreciação da Diretoria"

6.13.1. Resolução de aprovação. Foi incluída minuta de resolução com aprovação do RBAC nº 63 (edição completa, pois se trata da emenda nº 00 do RBAC) e das emendas aos RBAC nº 121 e 141, com as alterações associadas aos assuntos do RBAC nº 63 (em especial, comissário de voo e retirada de menções a navegador).

6.13.1.1. Com relação à revogação, foram considerados os seguintes pontos:

- a) A portaria DAC nº 801/DGAC, de 15 de maio de 2001, já foi revogada pela Portaria DAC nº 130/DGAC, de 13 de fevereiro de 2006;
- b) Embora não conste expressamente, entendo que a Portaria DAC nº 301/DGAC, de 1 de abril de 2004, já se encontraria também revogada, pois é anterior à aprovação do RBHA 63 pela Portaria nº 130/DGAC, de 13 de fevereiro de 2006. Igualmente, entendo que já não requer revogação a Portaria DAC nº 129/DGAC, de 13 de fevereiro de 2006, pois também é anterior à Portaria nº 130/DGAC e fazia alterações ao que havia sido aprovado pela Portaria nº 801, já revogada;
- c) foi proposta revogação da Portaria DAC nº 130/DGAC, de 13 de fevereiro de 2006;
- d) foram propostas revogações dos arts que tratavam de alterações no RBHA 63 pelas resoluções nº 490 e 512.

6.13.2. Declaro que o presente processo adere às Diretrizes para a qualidade regulatória da ANAC, em especial, no que tange à regulação técnica, a harmonização com os Anexos da Convenção de Chicago (para mecânico de voo, previsto no Anexo 1); No que tange à área de regulamentação, destaca-se a coerência entre os regulamentos da ANAC e o restante do contexto regulatório, o acesso dos agentes econômicos que possam ter seus direitos ou interesses afetados às informações sobre o processo, o respeito aos princípios da transparência e da ampla participação no processo normativo, a busca pela clareza e compreensibilidade da norma e o estabelecimento de elementos objetivos para a fiscalização (no caso, predominantemente para a certificação).

6.13.3. Foi verificado o alinhamento com o Anexo 1, para mecânico de voo, conforme registrado no item 6.8.1 desta Nota Técnica. Para comissários de voo, uma vez que a licença não é prevista no Anexo 1, foram analisados ambientes regulatórios de diferentes países, conforme consta no item 6.9.1 desta Nota Técnica.

6.13.4. Foi incluído o FAPAN.

6.13.5. Em anexo a esta Nota Técnica, foram incluídos dois quadros comparativos. No primeiro deles (3815881), consta a análise realizada anteriormente, acrescida das análises realizadas nesta Nota Técnica, assim como há menção aos documentos que balizaram cada alteração. O segundo (3920724) é simplificado e se destina à consulta pública, pois o público em geral não terá acesso a cada Nota Técnica citada no quadro mais detalhado. Ainda, as posições intermediárias, registrando idas e vindas com relação a cada parágrafo do regulamento, dificultam seu entendimento, quando o leitor não tem acesso a cada uma das versões anteriores do RBAC.

6.13.6. Foi incluída a minuta de justificativa de consulta pública, destacando as alterações mais relevantes, especialmente sobre a licença de comissários. Foi sugerido prazo de 45 dias, em atendimento ao art. 9º, § 2º da Lei nº 13.848.

6.13.7. Foi incluída minuta de aviso da consulta pública.

6.13.8. Para o Compêndio de Elementos de Fiscalização (CEF), destaca-se que a maior parte dos requisitos do RBAC nº 63 se aplicam à certificação do requerente, seja para concessão da licença ou para

concessão/revalidação de habilitação; portanto, para essa parte, não se aplica o conceito de elemento de fiscalização, conforme prevê o art. 11, § 3º da IN 81. Somente foi incluída a minuta da versão restrita, que é a mais completa, pois possui todas as informações necessárias e permite a alteração em um único documento até a finalização da proposta (após a consulta pública e a aprovação da edição do RBAC).

7. CONCLUSÃO

7.1. Com base na exposição técnica apresentada, em razão da grande revisão técnica da proposta, bem como do prazo decorrido desde a última audiência pública realizada, opino pela necessidade de realização de nova consulta pública, devendo, para tanto, o processo ser encaminhado pela Superintendência de Padrões Operacionais para deliberação da Diretoria.

7.2. Destaco o item 6.7(c) para que seja observado pela Procuradoria, quando da consulta ao órgão (que pode ser realizada após a consulta pública).



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 11/02/2020, às 18:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3165155** e o código CRC **F6201DEB**.



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA EXECUTIVA

Ofício-Circular nº 83/2020/SE

Brasília, 21 de janeiro de 2020.

À Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias - SFPP
À Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT
À Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC
À Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA
À Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais - AESINT

Assunto: Regulamentação dos procedimentos referentes à pleitos externos submetidos à apreciação desta Pasta, e a elaboração de notas técnicas de proposições legislativas.

Senhores(a) Secretários(a),

1. Os Requerimentos de Informação, proposições legislativas, consultas ou demais documentos endereçados à apreciação ou parecer do Ministério da Infraestrutura, de autoria de parlamentares pertencentes a ambas as Casas do Congresso Nacional ou a outras casas legislativas, ou de autoria de órgãos do Poder Executivo nas diversas esferas, ou de autoria de outras instituições representativas nacionais ou internacionais, deverão ser remetidos, depois de protocolados, à apreciação da Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais - AESINT, do Gabinete do Ministro, a qual procederá à distribuição aos órgãos competentes.

2. Apreciado o conteúdo do documento, a AESINT deverá encaminhá-lo, nos prazos definidos na Portaria nº 44/2013 MT, somente a esta Secretaria Executiva ou à Secretaria Nacional competente quanto ao assunto principal tratado, para apreciação preliminar. Caso haja necessidade de manifestação de alguma entidade vinculada ao Ministério da Infraestrutura, caberá à respectiva Secretaria finalística proceder a essa consulta, emitindo, finalmente, um parecer conclusivo para devolução à Assessoria Especial.

3. Uma vez recebido o parecer da Secretaria Executiva ou das Secretarias Nacionais, a AESINT, que também acompanhará o transcurso do prazo, providenciará o envio da resposta ao órgão ou autoridade que o encaminhou, em nome do senhor Ministro de Estado.

4. No caso de Requerimentos de Informação, excepcionalmente, a AESINT encaminhará o parecer conclusivo à Assessoria Especial do Ministro, que apreciará o conteúdo e elaborará o documento que deverá ser assinado pelo senhor Ministro, dentro do prazo constitucional.

MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO

Secretário-Executivo

Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Sampaio Cunha Filho, Secretário Executivo**, em 22/01/2020, às 19:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da



Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2211381** e o código CRC **F67FAE5A**.

Referência: Processo nº 50000.003952/2020-13

SEI nº 2211381

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 5º andar, sala 501 - Bairro Asa Norte
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7045 - www.infraestrutura.gov.br

Criado por jeissy.cassiano, versão 4 por marcelo.sampaio em 22/01/2020 19:50:58.



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE

OFÍCIO Nº 811/2020/GAB-SAC/SAC

Brasília, 13 de julho de 2020.

Ao Chefe de Gabinete da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac
Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º andar
70308-200 - Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação nº 778/2020, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD/RJ).

Anexo: I - Requerimento de Informação nº 778/2020;
II - Ofício-Circular nº 83/2020/SE.

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Cumprimentando-o cordialmente, encaminha-se o Requerimento de Informação nº 778/2020, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD/RJ), que *"Requer do Ministro da Infraestrutura informações a respeito de novas regras propostas para a concessão de licença de comissário de voo"*.
2. Assim, tendo em vista que o Ofício-Circular nº 83/2020/SE, anexo, da Secretaria-Executiva deste Ministério, estabelece que *"caso haja necessidade de manifestação de alguma entidade vinculada ao Ministério da Infraestrutura, caberá à respectiva Secretaria finalística proceder a essa consulta, emitindo, finalmente, um parecer conclusivo para devolução à Assessoria Especial"*, e uma vez que trate-se de matéria pertinente ao âmbito de atuação dessa Agência, **solicita-se manifestação sobre o assunto até o dia 22 de julho de 2020**, de forma que este Ministério possa enviar as informações requeridas ao Parlamentar.
3. Coloca-se esta Secretaria à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)
CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Eduardo Resende Prado, Chefe de Gabinete**, em 13/07/2020, às 11:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2603564** e o código CRC **71B627C1**.



Referência: Processo nº 50000.025169/2020-01



SEI nº 2603564

EQSW 301/302, Lote 01, Edifício Montes - Bairro Setor Sudoeste
Brasília/DF, CEP 70673-150
Telefone: (61) 2029-8632 - www.infraestrutura.gov.br

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 778 , DE 2020

(Do Sr. HUGO LEAL)

Requer do Ministro da Infraestrutura informações a respeito de novas regras propostas para a concessão de licença de comissário de voo.

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Ex.^a, com base no art. 50 da Constituição Federal, e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas as seguintes informações ao Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura, no sentido de esclarecer esta Casa a respeito da proposição de novos requisitos para a concessão da licença de comissário de voo (Consulta Pública nº 8, de 2020, da Anac), entre os quais não estariam a conclusão, com aproveitamento, de curso de formação certificado pela Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 141, e de realização de exame teórico:

1. Em que fundamentos a Diretoria da Anac se baseou para, na proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 63, submetida a consulta pública, excluir dos requisitos para a concessão da licença de comissário de voo (i) a conclusão, com aproveitamento, de curso de formação certificado pela Agência, nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 141, e (ii) a realização de exame teórico?

2 Foram requeridos pareceres ou informações das instâncias responsáveis pela análise técnica do tema no âmbito da Anac? Qual o inteiro teor deles? Quando foram exarados?

3. A Agência produziu ou tem conhecimento de estudos que submetam o conteúdo da sugestão proposta a análises de risco e de relação entre custos e benefícios? Quais são eles?

4. Antes de constar da proposta colocada em consulta pública, a sugestão de exclusão dos requisitos mencionados na pergunta 1 foi discutida com as escolas de aviação civil, as empresas de transporte aéreo e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Cenipa? Em que oportunidades? Se não, é usual que a Agência, ao promover consulta pública, prescinda da manifestação prévia dos agentes mais diretamente afetados pela regulação?

5. Tendo em vista que o prazo para recebimento de contribuições relativas à proposta de edição do RBAC nº 63 se esgotou dia 3 de julho, quantas foram dirigidas especificamente à sugestão de exclusão dos requisitos mencionados na pergunta 1? Qual o teor delas? Qual a manifestação da área técnica e da diretoria da Anac sobre cada uma dessas contribuições? Houve revisão de entendimento?

6. Por que razão a Anac promoveu *workshop* nos dias 19 e 20 de fevereiro de 2020, em Brasília, para destacar o trabalho desenvolvido pela Gerência de Certificação de Organizações de Instrução - GCOI e pela Gerência Técnica de Organização de Formação – GTOF, bem como para apresentar e debater uma proposta de alteração no Curso de Comissário de Voo? Ainda não se cogitava da mudança proposta no RBAC nº 63? Em menos de dois meses a Agência reviu por completo sua posição? Que despesas a Agência teve para a promoção do evento?

JUSTIFICAÇÃO

O acompanhamento e a fiscalização regulares de atos, normas e políticas do governo federal dirigidos à aviação civil, em geral, e à formação de aeronautas, em particular, são obrigações do Parlamento. Na condição de membro da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, sou levado a apresentar este requerimento ao Ministério da Infraestrutura, com o qual busco obter informações atualizadas acerca do contexto que envolve a sugestão da Diretoria da Anac de excluir dos requisitos para a concessão da licença de comissário de voo (i) a conclusão, com aproveitamento, de curso de

formação certificado pela Agência, nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 141, e (ii) a realização de exame teóricos.

Considerando que a sugestão posta em consulta pública pode ter repercussão na segurança das operações de transporte aéreo e relevante impacto econômico-financeiro no segmento de ensino profissionalizante em aviação civil, é necessário que muitos esclarecimentos sejam prestados a esta Casa, o quanto antes.

Sala das Sessões, em 09 de julho de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**

2020-6970

Apresentação: 09/07/2020 13:49 - Mesa

RIC n.778/2020

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205073713700

Apoio da Presidencia

De: Presidência da ANAC
Enviado em: segunda-feira, 13 de julho de 2020 11:43
Para: Apoio da Presidencia
Cc: Cristhiane Carvalho Barros; Laura de Oliveira Mesquita; Adriana Santos Silva
Assunto: ENC: OFÍCIO Nº 811/2020/GAB-SAC/SAC
Anexos: Ofício-Circular nº 83-2020-SE.pdf; Oficio_2603564.html; Requerimento_2598971_RIC_778_2020.pdf

Sinalizador de acompanhamento: Acompanhar
Status do sinalizador: Sinalizada

Prezadas,

Para ciência e ações pertinentes.

Atenciosamente,

PRESIDÊNCIA
Fone: +55 61 3314-4202/4203/4204/4211
E-mail: presidencia@anac.gov.br
www.anac.gov.br

-----Mensagem original-----

De: MINFRA/Gabinete <chgab.sac@infraestrutura.gov.br> Enviada em: segunda-feira, 13 de julho de 2020 11:38
Para: Presidência da ANAC <presidencia@anac.gov.br>
Assunto: OFÍCIO Nº 811/2020/GAB-SAC/SAC

Prezado,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminha-se o Requerimento de Informação nº 778/2020, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD/RJ), que "Requer do Ministro da Infraestrutura informações a respeito de novas regras propostas para a concessão de licença de comissário de voo".

Diante do cenário atual, o referido ofício será encaminhado exclusivamente por correio eletrônico, solicita-se manifestação sobre o assunto até o dia 22 de julho de 2020, coloca-se esta Secretaria à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Por gentileza acusar o recebimento deste e-mail.

Atenciosamente,
Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE

OFÍCIO Nº 811/2020/GAB-SAC/SAC

Brasília, 13 de julho de 2020.

Ao Chefe de Gabinete da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac
Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º andar
70308-200 - Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação nº 778/2020, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD/RJ).

Anexo: I - Requerimento de Informação nº 778/2020;
II - Ofício-Circular nº 83/2020/SE.

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Cumprimentando-o cordialmente, encaminha-se o Requerimento de Informação nº 778/2020, de autoria do Deputado Hugo Leal (PSD/RJ), que "*Requer do Ministro da Infraestrutura informações a respeito de novas regras propostas para a concessão de licença de comissário de voo*".

2. Assim, tendo em vista que o Ofício-Circular nº 83/2020/SE, anexo, da Secretaria-Executiva deste Ministério, estabelece que "*caso haja necessidade de manifestação de alguma entidade vinculada ao Ministério da Infraestrutura, caberá à respectiva Secretaria finalística proceder a essa consulta, emitindo, finalmente, um parecer conclusivo para devolução à Assessoria Especial*", e uma vez que trata-se de matéria pertinente ao âmbito de atuação dessa Agência, **solicita-se manifestação sobre o assunto até o dia 22 de julho de 2020**, de forma que este Ministério possa enviar as informações requeridas ao Parlamentar.

3. Coloca-se esta Secretaria à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)
CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Eduardo Resende Prado, Chefe de Gabinete**, em 13/07/2020, às 11:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site



https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 2603564 e o código CRC 71B627C1.



Referência: Processo nº 50000.025169/2020-01



SEI nº 2603564

EQSW 301/302, Lote 01, Edifício Montes - Bairro Setor Sudoeste
Brasília/DF, CEP 70673-150

Telefone: (61) 2029-8632 - www.infraestrutura.gov.br

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 778 , DE 2020

(Do Sr. HUGO LEAL)

Requer do Ministro da Infraestrutura informações a respeito de novas regras propostas para a concessão de licença de comissário de voo.

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Ex.^a, com base no art. 50 da Constituição Federal, e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas as seguintes informações ao Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura, no sentido de esclarecer esta Casa a respeito da proposição de novos requisitos para a concessão da licença de comissário de voo (Consulta Pública nº 8, de 2020, da Anac), entre os quais não estariam a conclusão, com aproveitamento, de curso de formação certificado pela Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 141, e de realização de exame teórico:

1. Em que fundamentos a Diretoria da Anac se baseou para, na proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 63, submetida a consulta pública, excluir dos requisitos para a concessão da licença de comissário de voo (i) a conclusão, com aproveitamento, de curso de formação certificado pela Agência, nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 141, e (ii) a realização de exame teórico?

2 Foram requeridos pareceres ou informações das instâncias responsáveis pela análise técnica do tema no âmbito da Anac? Qual o inteiro teor deles? Quando foram exarados?

3. A Agência produziu ou tem conhecimento de estudos que submetam o conteúdo da sugestão proposta a análises de risco e de relação entre custos e benefícios? Quais são eles?

4. Antes de constar da proposta colocada em consulta pública, a sugestão de exclusão dos requisitos mencionados na pergunta 1 foi discutida com as escolas de aviação civil, as empresas de transporte aéreo e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Cenipa? Em que oportunidades? Se não, é usual que a Agência, ao promover consulta pública, prescinda da manifestação prévia dos agentes mais diretamente afetados pela regulação?

5. Tendo em vista que o prazo para recebimento de contribuições relativas à proposta de edição do RBAC nº 63 se esgotou dia 3 de julho, quantas foram dirigidas especificamente à sugestão de exclusão dos requisitos mencionados na pergunta 1? Qual o teor delas? Qual a manifestação da área técnica e da diretoria da Anac sobre cada uma dessas contribuições? Houve revisão de entendimento?

6. Por que razão a Anac promoveu *workshop* nos dias 19 e 20 de fevereiro de 2020, em Brasília, para destacar o trabalho desenvolvido pela Gerência de Certificação de Organizações de Instrução - GCOI e pela Gerência Técnica de Organização de Formação – GTOF, bem como para apresentar e debater uma proposta de alteração no Curso de Comissário de Voo? Ainda não se cogitava da mudança proposta no RBAC nº 63? Em menos de dois meses a Agência reviu por completo sua posição? Que despesas a Agência teve para a promoção do evento?

JUSTIFICAÇÃO

O acompanhamento e a fiscalização regulares de atos, normas e políticas do governo federal dirigidos à aviação civil, em geral, e à formação de aeronautas, em particular, são obrigações do Parlamento. Na condição de membro da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, sou levado a apresentar este requerimento ao Ministério da Infraestrutura, com o qual busco obter informações atualizadas acerca do contexto que envolve a sugestão da Diretoria da Anac de excluir dos requisitos para a concessão da licença de comissário de voo (i) a conclusão, com aproveitamento, de curso de

formação certificado pela Agência, nos termos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 141, e (ii) a realização de exame teóricos.

Considerando que a sugestão posta em consulta pública pode ter repercussão na segurança das operações de transporte aéreo e relevante impacto econômico-financeiro no segmento de ensino profissionalizante em aviação civil, é necessário que muitos esclarecimentos sejam prestados a esta Casa, o quanto antes.

Sala das Sessões, em 09 de julho de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**

2020-6970