



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Relações Institucionais
Secretaria Especial de Assuntos Parlamentares
Gabinete/Secretaria Especial de Assuntos Parlamentares

OFÍCIO Nº 692/2024/GAB/SEPAR/SRI/PR

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Federal **LUCIANO BIVAR**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
CEP 70160-900 - Brasília DF

Assunto: Indicação Parlamentar nº 173/2024, de autoria do Deputado Federal Dorinaldo Malafaia.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Em nome do Sr. Ministro de Estado da Secretaria de Relações Institucionais, encaminho o OFÍCIO Nº 383/2024/ASPAR-MPOR (5998303), que apresenta análise e manifestação do Ministério de Portos e Aeroportos em resposta à Indicação Parlamentar nº 173/2024, de autoria do Deputado Federal Dorinaldo Malafaia, que "sugere a possibilidade de promover alteração no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 63, que trata das Licenças e Habilitações para Comissários e Mecânicos de Voo".

Respeitosamente,

VALMIR PRASCIDELLI
Secretário Especial de Assuntos Parlamentares

Anexos:
OFÍCIO Nº 383/2024/ASPAR-MPOR (5998303)



Documento assinado eletronicamente por **Valmir Prascidelli, Secretário(a) Especial**, em 16/08/2024, às 10:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **6001375** e o código CRC **10256690** no site:

https://super.presidencia.gov.br/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00001.001724/2024-46

SEI nº 6001375

Palácio do Planalto - 4º Andar - Gabinete 01 - Telefone: 3411-1440

CEP 70150-900 - Brasília/DF - <https://www.gov.br/planalto/pt-br>



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS

OFÍCIO Nº 383/2024/ASPAR-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

Kleyferson Porto de Araújo

Chefe de Gabinete da Secretaria de Relações Institucionais
Presidência da República

Assunto: **Indicação nº 173, de 2024, do Deputado Dorinaldo Malafaia (PDT/AP).**

Referência: *Processo nº 50020.002003/2024-01.*

Prezado Chefe de Gabinete,

Ao cumprimentá-lo, reporto-me ao Ofício nº 346/2024/GAB/SEPAR/SRI/PR (8329282), de 03 de maio de 2024, no qual Vossa Senhoria encaminha cópia do Ofício 1ªSec/INC/E/nº 12/2024 (8329283), da Primeira Secretaria da Câmara dos Deputados, acompanhado da Indicação nº 173/2024, de autoria do Deputado Dorinaldo Malafaia (PDT/AP), que "Sugere a possibilidade de promover alteração no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 63, que trata das Licenças e Habilitações para Comissários e Mecânicos de Voo".

Sobre o assunto, encaminho o Ofício nº 341/2024/GAB-ANAC, da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC (8427409), contendo as informações solicitadas.

Por fim, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

ELIANA NASCIMENTO DE OLIVEIRA
Chefe de Gabinete do Ministro de Portos e Aeroportos



Documento assinado eletronicamente por **Eliana Nascimento de Oliveira**, **Chefe de Gabinete**, em 13/08/2024, às 15:52, 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.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **8688464** e o código CRC **7BB868D1**.



Referência: Processo nº 50020.002003/2024-01



SEI nº 8688464

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



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
+55 (61) 3314-4121 gabinete@anac.gov.br

Ofício nº 341/2024/GAB-ANAC

Brasília, na data de assinatura.

Ao Senhor

MARCO ANTÔNIO FERREIRA DELGADO

Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares

Ministério de Portos e Aeroportos

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Bairro Zona Cívico Administrativa

Brasília/DF

CEP: 70044-902

Assunto: **Informações relacionadas à Indicação nº 173, de 2024.**

Referências: **Ofício nº 114/2024/ASPAR-MPOR, de 11 de abril de 2024;**

Processo ANAC nº 00058.029155/2024-48.

Anexo: **a) Nota Técnica nº 12/2020/SPL/GTNO/SPL (SEI-ANAC nº 5157438);**

b) Evento de contratação Emirates (SEI-ANAC nº 9980853).

Senhor Chefe de Assessoria,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício nº 114/2024/ASPAR-MPOR, de 11 de abril de 2024, pelo qual essa Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos encaminha a Indicação nº 173, de 2024, de autoria do Deputado Dorinaldo Malafaia PDT/AP, que "*sugere a possibilidade de promover alteração no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 63, que trata das Licenças e Habilitações para Comissários e Mecânicos de Voo*". Solicita-se, ainda, examinar a possibilidade de promover alteração no RBAC nº 63, de forma a reincluir a exigência da formação e certificação dos comissários de voo em Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC) reconhecido e certificado pelo órgão regulador de Aviação Civil, bem como para resgatar a carga horária do treinamento prático.

2. Após consulta às áreas técnicas competentes, cumpre informar, inicialmente, que a exigência de treinamento em CIAC, certificado pela autoridade aeronáutica, além daquele exigido no âmbito do operador aéreo, era prática sem equivalência no cenário internacional, conforme descrito na seção 10.3 da Nota Técnica nº 12/2020/SPL/GTNO/SPL, anexo "a", que apresenta o contexto de discussão e as justificativas para a decisão adotada pela Agência.

3. Nesse contexto, é mister ressaltar que as competências requeridas para o exercício da função de comissários não foram suprimidas ou extintas, a alteração regulatória tem como resultado a transferência da responsabilidade da formação inicial, que passa a ser realizada por meio de um Programa de Treinamento de um Operador (PTO). Assim, da mesma forma como ocorria com os programas de instrução dos CIAC e das escolas de aviação, os PTO dos operadores aéreos também requerem aprovação e supervisão específica da ANAC.

4. Por oportuno, cumpre mencionar que processo similar foi realizado com os cursos teóricos de piloto privado, cuja realização deixou de ser obrigatória por meio da Resolução ANAC nº 378, de 18 de março de 2016^[1]. Todavia, diversos CIAC continuam oferecendo tais cursos, embora não sejam supervisionados pela Agência. Da mesma forma, a desobrigação de realização e de supervisão dos cursos para comissários de voo nos CIAC não impede que continuem sendo ofertados.

5. Adicionalmente, registra-se que, no caso do curso teórico para piloto privado, a ANAC ainda exige a aprovação no exame teórico. No caso de comissários, esta exigência foi extinta, ainda assim, a Agência manteve, por ora, o exame disponível para realização por qualquer interessado. Sublinha-se que a não exigência do exame teórico está aderente ao que é adotado por autoridades de aviação civil mundial, de acordo com o disposto na seção 10.4 da Nota Técnica nº 12/2020/SPL/GTNO/SPL.

6. Realça-se, ainda, que os comissários brasileiros são frequentemente contratados por premiadas empresas aéreas estrangeiras. Como exemplo, cita-se que a [Emirates](#) realizou, em 1º de maio do corrente ano, um evento de contratação em São Paulo, anexo "b". É importante frisar que não se observa requisito afeto à conclusão de curso em CIAC ou aprovação em exame teórico da ANAC, sendo todo o treinamento necessário realizado pela companhia aérea. Verifica-se, ainda, semelhança com os requisitos da [Ethiad](#), [Qatar Airways](#) e [FlyDubai](#).

7. Por sua vez, a redução da carga horária mínima de experiência operacional também está alinhada com as melhores práticas internacionais, discutida na seção 10.5 da Nota Técnica referenciada.

8. Em adição, destaca-se que a Diretoria Colegiada da ANAC aprovou, em sua 2ª Reunião Deliberativa, realizada em 7 de fevereiro de 2023, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 63, ^[2] em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 63, editado pelo então Departamento de Aviação Civil (DAC) em 2006, e determinou a realização da Análise de Resultado Regulatório (ARR), segundo o art. 13, § 3º, inciso I, do Decreto nº 10.411, de 30 de junho do 2020. ^[3] O prazo definido para apresentação do ARR é de 4 (quatro) anos de vigência da norma, o que está compatível com as melhores práticas do serviço público. Nesse contexto, a fim de viabilizar este ARR, pontua-se que a Agência propôs alguns indicadores a serem monitorados no período, os quais foram compartilhados com os operadores aéreos sob égide do RBAC 121 e do RBAC 135.

9. Diante do exposto, salienta-se que as mudanças implementadas foram objeto de criteriosa análise por esta Agência e seguiram os preceitos do processo regulatório, bem como as melhores práticas internacionais. Além disso, a Agência já está trabalhando para monitorar os impactos da medida, com o intuito de que o regulamento seja revisto, caso indicado como necessário ao longo deste acompanhamento. A realização do monitoramento também permitirá decidir, por exemplo, por quanto tempo o exame teórico continuará a ser ofertado.

10. Por fim, aponta-se que o aperfeiçoamento da governança da ARR é o objetivo estratégico específico (OEE) nº 5.2 do Plano de Diretrizes Estratégicas da Agência para 2024-2025^[4], demonstrando o compromisso em aprimorar o referido instrumento.

11. Na expectativa de terem sido prestados os esclarecimentos devidos, esta Agência permanece à disposição para informações adicionais eventualmente necessárias.

Atenciosamente,

ANA SANTOS DE SÁ E BENEVIDES
Chefe de Gabinete

[1] Disponível em: <https://pergamum.anac.gov.br/pergamum/vinculos/RA2016-0378.pdf>

[2] Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-63>

[3] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/d10411.htm

[4] Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2023/portaria-13024/@@display-file/anexo_norma/Plano%20de%20Diretrizes%20Estrat%C3%A9gicas.pdf



Documento assinado eletronicamente por **Ana Santos de Sá e Benevides, Chefe de Gabinete**, em 28/05/2024, às 18:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **10096735** e o código CRC **44B77F0F**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.029155/2024-48

SEI nº 10096735



NOTA TÉCNICA Nº 12/2020/SPL/GTNO/SPL

1. SUMÁRIO EXECUTIVO (INCISO I, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

1.1. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) deve, como órgão regulador, preocupar-se em adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil. Para tanto, possui a competência para estabelecer regras, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil.

1.2. O Brasil como signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e a ANAC como autarquia responsável pela elaboração do *Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC)* devem também realizar o monitoramento e a avaliação contínua da conformidade das estruturas normativas, organizacionais, técnicas, financeiras e processuais com as normas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em particular aquelas expressas nos seus Anexos 1 e 6.

1.3. À luz da convenção internacional supracitada, nos termos da lei de criação da ANAC e observando as diretrizes estabelecidas no PSOE-ANAC, o Brasil concordou em: colaborar para que os regulamentos, os padrões, as normas e a organização relacionadas ao pessoal de aviação civil possuam maior uniformidade possível, legalmente adotar as normas internacionais, denominadas Anexos à Convenção de Chicago e, ao final, notificar todos os Estados contratantes das ações tomadas.

1.4. Nesse sentido, o presente processo se constitui com uma proposta de novo marco regulatório para concessão de licenças e habilitações para comissários e mecânicos de voo no Brasil, com vistas a tornar a atuação regulatória da ANAC mais moderna e convergente com os padrões e melhores práticas recomendadas da OACI e autoridades de aviação civil internacionais de renome.

1.5. Em perspectiva cronológica, o processo em tela foi inaugurado em 13 de agosto de 2010 pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, visando a publicação da primeira edição do *RBAC 63 - Licenças e habilitações para mecânicos de voo e comissários de voo*. Além disso, também foi inserido no rol de ações normativas prioritárias da ANAC, no âmbito da Agenda Regulatória para o biênio 2019-2020.

1.6. Em 17 de outubro de 2020, e nos termos da *Resolução nº 581/2020*, que alterou o Regimento Interno da ANAC, o processo foi dirigido a recém criada Superintendência de Pessoal de Aviação Civil – SPL para continuidade do processo normativo em tela (*Despacho GTNO/GNOS, SEI nº 4907260*).

1.7. Ao longo de pouco mais de 10 (dez) anos de construção normativa, os estudos evidenciaram profundos problemas regulatórios relacionados ao modelo atualmente empregado pela ANAC. Em síntese, notou-se um distanciamento das regras brasileiras dos requisitos da OACI, entraves normativos para livre iniciativa, barreiras à inovação e imposição de custos administrativos e financeiros desproporcionais aos Centros de Instrução de Aviação Civil – CIAC, aos candidatos a comissários de voo, às empresas aéreas (RBAC nº 121 e RBAC nº 135), aos operadores aéreos da aviação geral (RBAC nº 91), às Unidades Aéreas Públicas - UAP (RBAC nº 90) e a ANAC. Resta ainda que a persistência neste arcabouço regulatório atual poderá afastar esta Autarquia das diretrizes para qualidade e coerência regulatória delineadas na Instrução Normativa ANAC nº 154/2020.

1.8. Posto isso, a nova estratégia de intervenção regulatória contida nas minutas do *RBAC 63, RBAC 141 e RBAC 121* (em anexo), atendem aos requisitos para concessão e revalidação das habilitações de comissários e mecânicos de voo previstos no Anexo 1 e Anexo 6 da OACI. Ademais, altera o modelo de trâmite administrativo da ANAC relacionado validade das habilitações dos comissários de voo; retira a obrigatoriedade de certificação pela ANAC dos cursos de comissários ministrados pelos CIACs; suprime a necessidade de realização de exame teórico de comissário na ANAC (banca teórica) e permite a redução de quatorze para um mínimo de cinco horas no requisito de experiência de operação em rota para concessão da licença de comissário.

1.9. Cabe ressaltar que os requisitos de segurança relacionados aos treinamentos teórico e prático, à periodicidade dos treinamentos, ao exame prático, à experiência recente e demais condições necessárias para exercício da função de comissário e mecânico de voo permanecem inalterados, e alinhados às previsões da OACI e de renomadas autoridades de aviação civis internacionais (FAA e EASA).

1.10. Por fim, esta proposta de projeto normativo apresenta requisitos contemporâneos para qualificação dos tripulantes de cabine e dos mecânicos de voo, atende os requisitos delineados no Anexo 1 e 6 da OACI, corrige as inconformidades apontadas na ANAC no âmbito na auditoria de segurança operacional realizada em 2009 (*Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP*), proporciona maior racionalidade normativa, atende ao interesse público, promove a livre iniciativa e reduz custos regulatórios prescritos a sociedade e à própria Agência.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA (INCISO II, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

2.1. Conforme o inciso IV, do Art. 8º da *Lei 11.182/2005* cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, competindo-lhe estabelecer regras, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil.

2.2. Nesse sentido, em 27 de agosto de 1946 foi sancionado, pelo governo federal, o Decreto nº 21.713/1946, documento firmado pelo Brasil em Washington-EUA, em 29 de maio de 1945, que promulgou a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago-EUA em 7 de dezembro de 1944.

2.3. De forma adicional, o *parágrafo único* do Art. 5º do *Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC)* reforça que esta autarquia deve realizar o monitoramento e a avaliação contínua da conformidade das estruturas normativas, organizacionais, técnicas, financeiras e processuais com as normas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), incluindo aquelas expressas nos Anexos 1 e 6.

2.4. À luz da convenção internacional supracitada, nos termos da lei de criação da ANAC e observadas as diretrizes estabelecidas no PSOE-ANAC, o Brasil se comprometeu a cooperar para que os regulamentos, os padrões, as normas e a organização relacionadas ao pessoal de aviação civil possuam maior uniformidade possível com as normas e práticas internacionais, contidas nos Anexos à Convenção de Chicago. Além disso, a ANAC também deve notificar todos os Estados contratantes da OACI sobre as ações adotadas e possíveis diferenças.

2.5. No entanto, em 2009, após auditoria de segurança operacional realizada na ANAC, no âmbito do *Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)*, a OACI apontou a presença de inconformidades relacionadas a necessidade de o país harmonizar seus regulamentos com os Anexos da Convenção de Chicago (*vide Nota Técnica 33/2010/GPNO/SSO (SEI 0072615) e Nota Técnica nº 63/2019/GNOS/GTNO/GNOS/SPO (SEI 3165155)*).

2.6. Nessa perspectiva, a Superintendência de Pessoal de Aviação Civil - SPL debruçou seu estudo em vasto comparativo entre os normativos que regulamentam a matéria na ANAC, bem como nas recomendações exaradas pela OACI e principais autoridades de aviação de civil internacionais. O confronto dos requisitos demonstrou a procedência das inconformidades apresentadas na auditoria USOAP em 2009, e comprovou que os normativos que regulamentam o exercício da função de comissário, e mecânico de voo no Brasil não se encontram alinhados às previsões dos Anexos 1 e 6 da OACI. Outrossim, também demonstrou que se distanciam das melhores práticas adotadas pelas autoridades de aviação civil internacionais de maior renome.

2.7. Pelos argumentos esposados restou evidenciado que a estratégia normativa praticada atualmente pela ANAC (RBHA 63) distancia-se dos requisitos da OACI e impõe um custo administrativo e financeiro a diversas partes interessadas, a saber: aos Centros de Instrução de Aviação Civil – CIAC, aos candidatos a comissários de voo, às empresas aéreas (RBAC nº 121 e RBAC nº 135), aos operadores aéreos da aviação geral (RBAC nº 91), às Unidades Aéreas Públicas - UAP (RBAC nº 90). Cabe ressaltar que os impactos também se impõem sobre esta autarquia sem, contudo, evidenciar que tais práticas regulatórias são proporcionais à importância da regulação.

2.8. Por último, merece destaque que a persistência neste arcabouço regulatório poderá afastar esta ANAC das diretrizes para qualidade e coerência regulatória delineadas na *Instrução Normativa nº 154/2020*. Nesse sentido, podemos elencar aquelas direcionadas a imposição do menor volume de regras; à observância dos princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica; à busca por efetividade e eficiência; à desburocratização e

simplificação administrativa; ao monitoramento contínuo das ações regulatórias e de gestão do estoque regulatório para o desenvolvimento e eficiência do setor; e para avaliação dos impactos da proposta de ato normativo na convergência regulatória do Brasil com os padrões e práticas recomendadas da OACI.

3. HISTÓRICO E CONTEXTUALIZAÇÃO

3.1. A análise dos documentos que integram o acervo da Biblioteca da ANAC indica que a estratégia de intervenção normativa do Estado para exercício das funções de comissário e mecânico de voo na aviação brasileira se remete à década de 90. Naquele tempo, o então Departamento de Aviação Civil – DAC regulamentava a matéria por meio das Normas de Segurança do Ministério da Aeronáutica - NSMA, aprovadas pelo então Diretor Geral de Aviação Civil –DGAC.

3.2. Surge assim, em 03 de julho de 1991, a primeira edição do Manual de Curso de Comissário aprovada pelo DAC, por intermédio da *Portaria nº 211/DGAC*. Este Manual ainda sofreu revisões subsequentes, na seguinte ordem cronológica: 1992 (2ª Edição), 1995 (3ª Edição) e 2005 (4ª Edição). Atualmente a matéria é regulamentada pela ANAC por meio da *Instrução Suplementar IS 141-007*, aprovada pela *Portaria nº 1.529/SPO*, de 12 de junho de 2020.

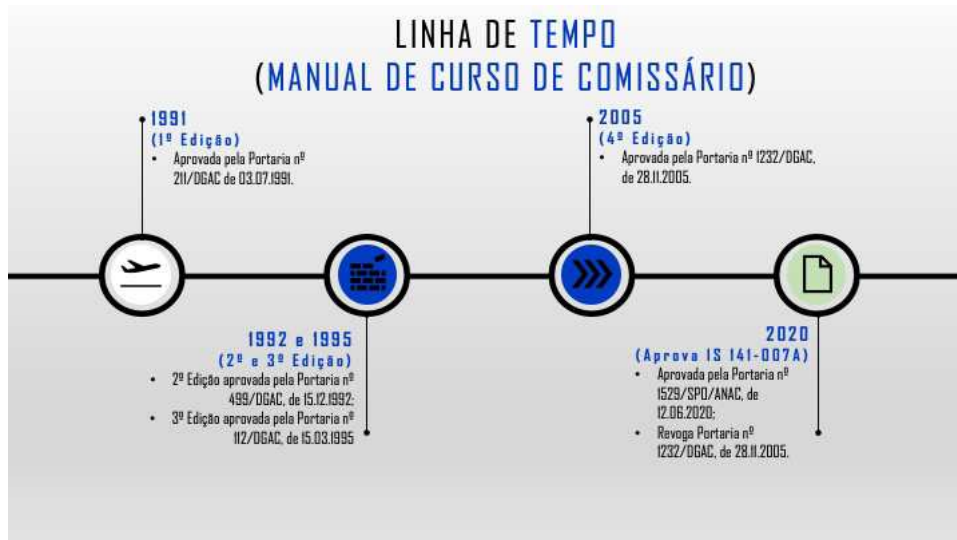


Figura 1: Linha de Tempo Manual de Curso de Comissário de voo (GTNO/SPL)

3.3. Por fim, os registros arquivísticos evidenciam que a introdução dos requisitos para emissão de licença e habilitação dos referidos profissionais de aviação civil no Brasil, aconteceu em 15 de maio 2001, por meio da publicação da 1ª Edição da NSMA 58-63, aprovada pela *Portaria nº 801/DGAC*. Tal norma de segurança foi convertida, em 01 de abril de 2004, no *Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA nº 63*, por meio da *Portaria nº 301/DGAC*. Atualmente, o tema é regulamento pelo mesmo Regulamento, cuja última emenda foi aprovada em 2019 pela *Resolução ANAC nº 512*.

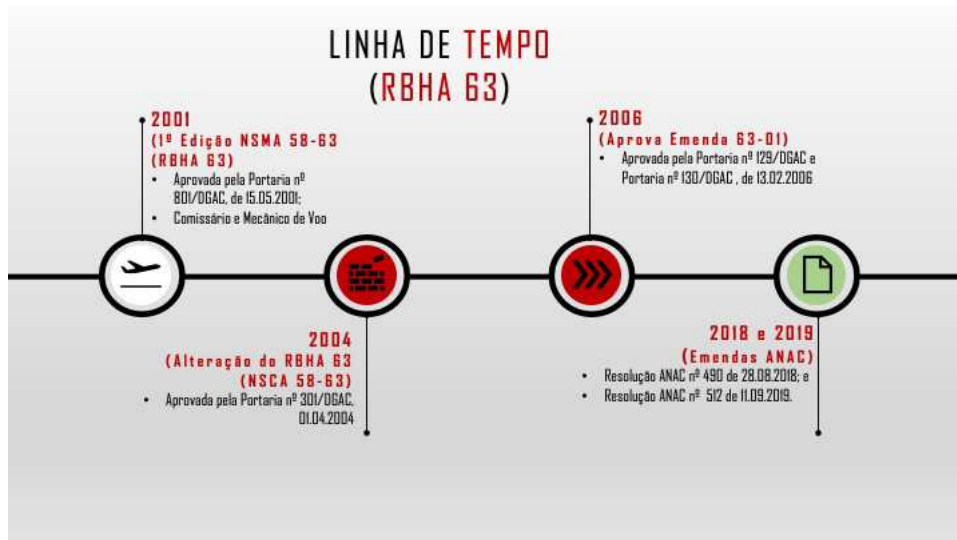


Figura 2: Cronologia RBHA 63 (GTNO/SPL)

4. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES /GRUPOS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO E IMPACTOS DIRETOS (INCISO III E VII, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

4.1. Os problemas regulatórios objetos dessa proposta de revisão alcançam as seguintes partes interessadas, a saber: os Centros de Instrução de Aviação Civil – CIAC, os candidatos à comissários de voo, as empresas aéreas (RBAC nº 121 e RBAC nº 135), os operadores aéreos da aviação geral que utilizam aeronaves com mais de 19 assentos (RBAC nº 91), as Unidades Aéreas Públicas - UAP que operam aeronaves com mais de 19 assentos (RBAC nº 90), novos entrantes e a própria ANAC.

4.2. Uma vez identificados os atores afetados pelos problemas regulatórios em tela, o próximo passo importante é verificar como o modelo regulatório desarmônico impacta direta e/ou indiretamente cada um deles.

4.3. Centros de Instrução de Aviação Civil – CIAC

4.3.1. Em primeiro lugar convém rememorar que os cursos de comissários de voo realizados pelos Centros de Instrução de Aviação Civil – CIAC devem cumprir um rol de procedimentos administrativos, requisitos de certificação, de estrutura física mínima, equipamentos, material instrucional e pessoal de administração requerida. Além disso, os CIACs devem ser submetidos periodicamente as atividades de vigilância continuada, fiscalização e/ou demonstrações à ANAC, para a manutenção do seu Certificado de Organização de Instrução.

4.3.2. O arcabouço regulatório atual, representado sobretudo pelo RBHA63, estabelece que os Centros de Instrução que objetivam ministrar cursos de comissários de voo, além daquele previsto para o operador aéreo, devem submeter-se ao custo administrativo e financeiro relacionado ao processo de certificação, composto por 5 fases delineadas na Seção 63.73 do RBHA 63, Seção 141.4 do RBAC 141, da IS 141-004A, da IS 141-007 e MCA 58-11/2005.

4.3.3. No tocante aos requisitos sobre a estrutura física, equipamentos e material instrucional, o RBAC 141, em seu parágrafo (b) da Seção 141.5, Seções 141.21, 141.23, 141.25, 141.29, 141.49 e 141.79 estabelece que o CIAC deve elaborar, aprovar e implantar um programa de instrução, um manual de instruções de procedimentos - MIP e um manual de garantia de qualidade - MGQ. Além do exposto, e nos termos da Seção 141.5, 141.41 do RBAC 141, o CIAC deve dispor de instalações físicas compatíveis ao tamanho e complexidade do curso a ser ministrado, tais como: salas de aula, equipamentos de instrução adequados à proposta pedagógica, pessoal, e material instrucional propício ao ambiente de aprendizagem.

4.3.4. Em relação ao pessoal de administração requerido, a *Seção 141.61 do RBAC 141* estabelece que os cursos de comissários e mecânicos de voo devem contar com uma estrutura mínima de administração composta por um gestor responsável, um coordenador de curso e um gerente de qualidade. Tal estrutura deve permitir o controle de todos os níveis da organização, por meio de pessoas que possuam a formação, a experiência e as qualificações necessárias para garantir a manutenção do nível de qualidade das instruções. Merece destaque ainda que conforme a *Seção 141.63 do RBAC 141*, o CIAC deve possuir instrutores qualificados.

4.3.5. Além de todos os fatos mencionados, o CIAC estará sujeito às atividades de vigilância continuada e/ou fiscalização realizadas periodicamente pela ANAC, a fim de verificar o cumprimento de quaisquer requisitos regulamentares, nos termos da *Seção 141.15 do RBAC 141*. Sobre o mesmo alicerce normativo, resta ainda esclarecer que o CIAC poderá ser instado a realizar demonstração das instruções, dentro do processo de vigilância, bem como a realizar procedimentos administrativos relacionados ao envio periódico da relação dos alunos inscritos e aprovados nos referidos cursos, nos moldes da *IS 141-001C*.

4.3.6. Os reflexos da estratégia regulatória vigente, com a inobservância de parte das recomendações da OACI e das melhores práticas internacionais, podem ser inferidos nos custos administrativos e financeiros desproporcionais imputados aos CIACs para adequação normativa (ex. matriz curricular, linguagem, formato, administração, estrutura, lógica, avaliação, recursos técnicos, tecnológicos, pedagógicos, etc.), e atendimento às atividades relacionadas à vigilância continuada, fiscalização e/ou demonstrações. Por conseguinte, constata-se uma extensa barreira regulatória, advinda de um modelo regulatório (RBHA 63) que precisa ser atualizado.

4.4. Candidatos a comissários de voo

4.4.1. Na atualidade o modelo regulatório adotado no Brasil impõe, entre outros aspectos, dois grandes custos regulatórios ao candidato que aspira alcançar a função de comissário de voo, e que tem sua origem em inconsistências normativas ao recomendado pela OACI.

4.4.2. A primeira inconsistência normativa está delimitada no *parágrafo (b)(5) da Seção 63.65 do RBHA63* e estabelece a obrigatoriedade da realização do curso de comissário de voo certificado pela ANAC no âmbito do CIAC. Sobre tal aspecto, não custa relembrar que independentemente do curso realizado no CIAC, o candidato a comissário deve realizar extenso treinamento (teórico e prático), ser aprovado nos exames e cumprir com requisitos de experiência recente no âmbito do operador aéreo (ex. RBAC 121) antes do exercício da função.

4.4.3. Tais requisitos também são certificados e acompanhados periodicamente pela ANAC. Segundo levantamento realizado pela GTNO (Anexo 3 - SEI 5157508), tal prática regulatória acarreta um custo compulsório direto ao candidato representado, ao menos, pelo pagamento do valor do curso (entre R\$ 990,00 a R\$ 4.390,00), somado ao tempo dispendido para realização dos treinamentos mínimos previstos no RBHA 63 (entre 2,5 meses a 10 meses).

4.4.4. A segunda dissonância encontra-se descrita nas *Seções 63.18, 63.67 do RBHA 63*, que fixam a obrigatoriedade para realização de exames teóricos da ANAC (banca), além dos exames e provas requeridos no âmbito do operador aéreo. Tal exigência representa, além da despesa com deslocamento ao local de provas e demais custos indiretos, o pagamento de Taxa de Fiscalização Civil – TFAC, especificada no Fato Gerador nº 5118, na monta de R\$ 272,84 (por candidato e referente à prova com quatro matérias).

4.4.5. Por todo o exposto, tem-se que o arcabouço regulatório atual apresenta divergência em relação aos mínimos previstos pela OACI e por renomadas autoridades de aviação civil no âmbito internacional e, ao final, gera um custo regulatório desproporcional ao candidato à função de comissário de voo.

4.5. Empresas Aéreas (RBAC nº 121, RBAC nº 135, RBAC nº 91 e RBAC nº 90)

4.5.1. No tocante aos impactos para os operadores aéreos, vale destacar a possibilidade de redução do custo administrativo-financeiro relacionado à supressão dos trâmites administrativos para revalidação das habilitações de mecânicos e comissários de voo, bem como a redução da carga horária para cumprimento da experiência de operação em rota (familiarização) dos comissários. Na outra face, a ANAC irá eliminar o custo direto dos operadores relacionados ao pagamento da Taxa de Fiscalização de Aviação Civil – TFAC, para revalidação das habilitações de seus tripulantes de cabine.

4.5.2. Inicialmente, e conforme a *Seção 63.15 do RBHA 63*, os operadores aéreos regulados sob a égide do RBAC 135, RBAC 121 e RBAC 90 são obrigados a enviar documentos comprobatórios da realização dos treinamentos requeridos. Além disso, os operadores devem aguardar a realização da análise administrativa do processo pela ANAC para renovação da data de validade no sistema específico (Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI). Tal procedimento deve ocorrer ao menos a cada 12 meses para os mecânicos de voo e 24 meses para os comissários.

4.5.3. Com a adoção da nova estrutura apresentada neste marco regulatório espera-se que os operadores ajustem seus processos e procedimentos internos. Tal expectativa se fundamenta na previsão de que não haverá mais a necessidade da realização dos trâmites administrativos junto à ANAC relacionados aos 11.423 comissários de voo com habilitação válida em 08.12.2020 (Figura 3).

Quantidade de Aeronautas ativos (com pelo menos 1 habilitação válida)

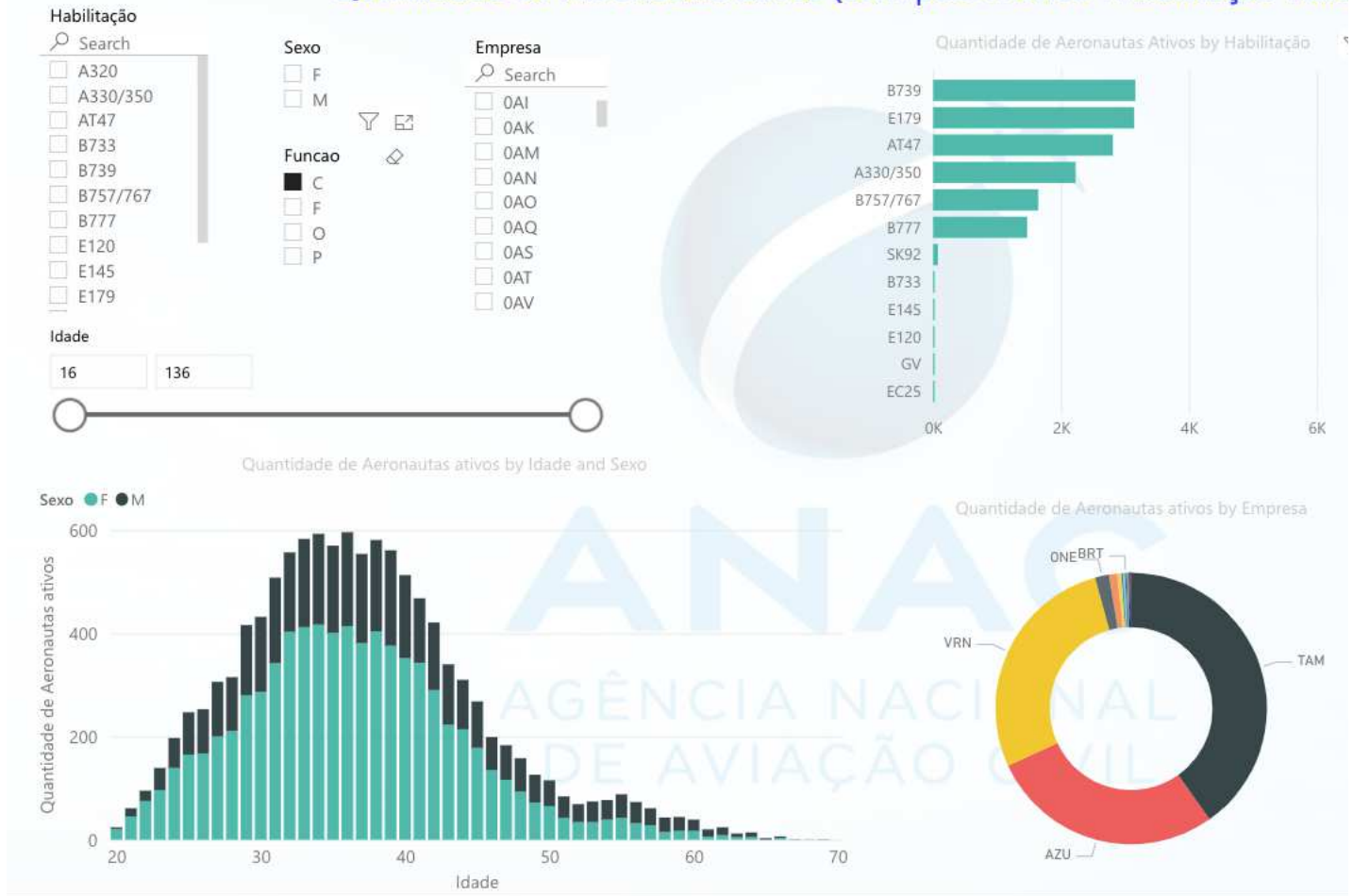


Figura 3: Dados extraídos do PowerBi da GCEP/SPL em 18.12.2020

4.5.4. Conforme previsto no *Artigo 72 da Lei nº 13.475/2017*, um segundo aspecto reside na supressão do trâmite administrativo associado a revalidação das habilitações de comissários de voo prevista nas *Seções 63.15 e 63.79 do RBHA 63*, a qual permitirá a eliminação do custo direto dos operadores aéreos relacionados ao pagamento de Taxa de Fiscalização Civil – TFAC, especificada no Fato Gerador nº 5104, na monta de R\$ 136,42 (por revalidação e por tripulante).

4.5.5. Por fim, trata-se da possibilidade de alteração da carga horária relacionada aos voos de experiência em rota previsto no *parágrafo(a)(2), Seção 63.69 do RBHA 63*. A proposta pretende permitir a redução, para um total mínimo de até 05 (cinco) horas, para a carga horária de voo exigida para comprovação de experiência em rota do comissário de voo. Desta forma e com lastro no *14 CFR Part 121 da FAA-EUA*, a ANAC cria as condições para promover a inovação do mercado, proporciona uma regulação baseada em desempenho, reduz custos regulatórios e possibilita que o operador aéreo apresente programas de treinamento mais modernos e que alcancem as competências (conhecimentos, habilidades e atitudes) necessárias para o exercício da função de comissário *pari passu* ao desenvolvimento de novas tecnologias.

4.5.6. Por esse conjunto de razões, o alinhamento da presente proposta normativa com a OACI e FAA tem a possibilidade concreta de promover a simplificação e a desburocratização da atuação regulatória da ANAC, a melhoria da efetividade e da eficiência dos serviços prestados e proporciona a melhoria da interação da ANAC com os regulados.

4.6. Novas escolas e/ou modelos de negócio (novos entrantes)

4.6.1. De acordo com o arcabouço regulatório atual, a manutenção da certificação de CIAC poderá representar uma barreira aos novos entrantes no mercado de escolas voltados para cursos extracurriculares dos candidatos a comissários. Desta forma, a presente proposta de alteração tem, como um dos seus objetivos, fomentar a concorrência, a livre iniciativa, a entrada de novos atores e permitir a inovação no setor.

4.7. Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

4.7.1. Nos moldes do arcabouço regulatório vigente, cabe à ANAC realizar a certificação dos CIAC que oferecem os cursos de comissário de voo, realizar as provas de exame teórico de comissários (banca teórica), analisar e conceder a revalidação das habilitações a cada 24 meses e realizar a vigilância continuada dos CIAC.

4.7.2. A fim de realizar os processos atualmente exigidos, a ANAC conta com uma estrutura que envolve servidores lotados nas Gerência Técnica de Organização de Formação-GTOF e na Gerência de Certificação de Pessoal (GCEP). Esta estrutura era parte integrante da SPO, mas com a última reestruturação do regime da ANAC foi transferida para a recém criada SPL.

4.7.3. Na atualidade a GTOF possui 24 servidores responsáveis pelas atividades de certificação, realização de exames teóricos e vigilância continuada de 1845 cursos certificados, ministrados em 315 CIAC no Brasil. Sendo desse universo um total de 133 cursos de comissário de voo. Em complemento, a GCEP possui servidores responsáveis pelas atividades que incluem a execução e controle dos processos de concessão e revalidação das habilitações dos comissários de voo que atendam os requisitos vigentes.

4.7.4. A fim de contextualizar o problema de forma substanciada faz-se necessário observar três indicadores relevantes: o número de exames teóricos aplicados por ano, o montante de licenças emitidas/ano e a quantidade de processos analisados pela Coordenadoria de Licenças e Habilitações-CLHA para revalidação de habilitações por ano.

4.7.5. Quanto ao número de exames teóricos aplicados pela Coordenadoria de Exames-COEX da GCEP, a tabela abaixo revela os seguintes dados:

EXAMES TEÓRICOS DE COMISSÁRIOS	
(Banca ANAC)	
ANO	PROVAS REALIZADAS
2008	1823
2009	2956
2010	3710
2011	5770
2012	9484
2013	8713
2014	7881
2015	7765
2016	6869
2017	9315
2018	11403
2019	9009

Figura 4: Série histórica da quantidade de exames teóricos de comissários aplicados pela ANAC

4.7.6. No tocante ao montante de licenças de comissários de voo expedidas pela ANAC por ano, o gráfico abaixo representa a série histórica dos últimos 20 anos:

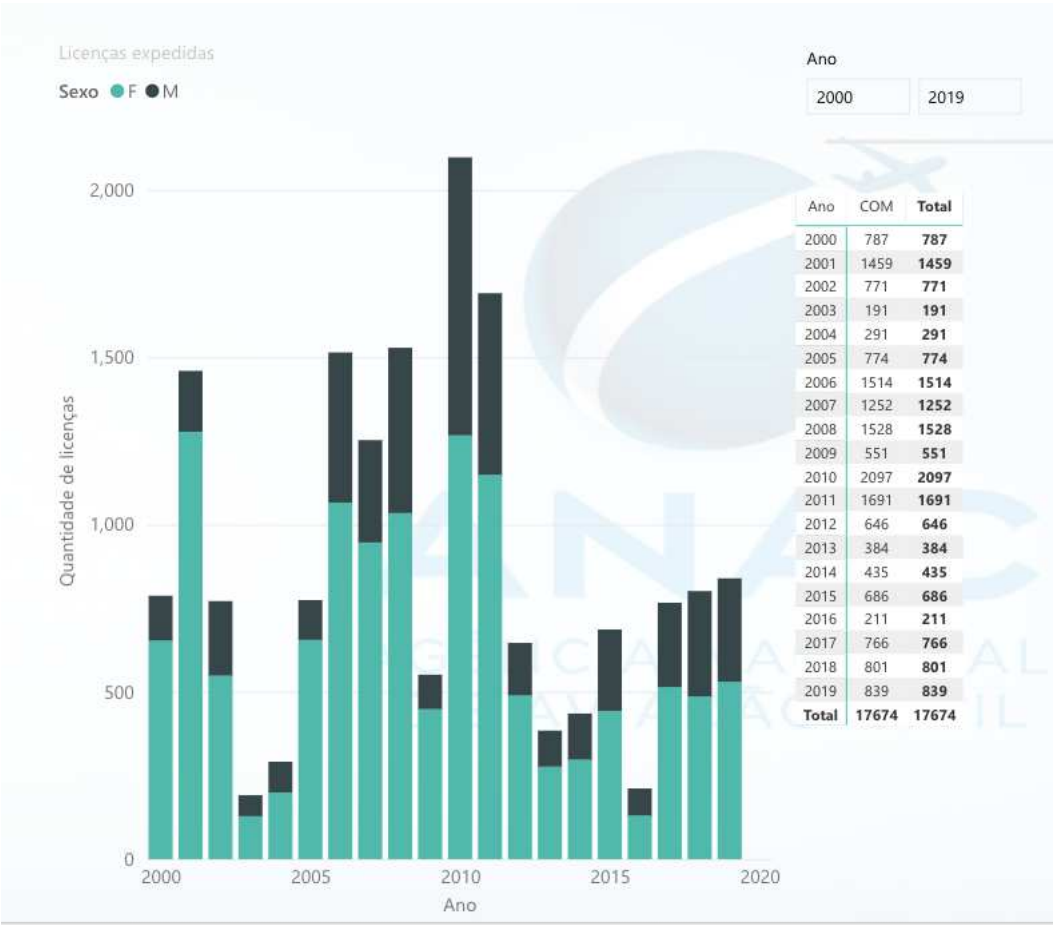


Figura 5: Dados extraídos do PowerBi da GCEP/SPL em 18.12.2020

4.7.7. Por fim, quanto aos processos de revalidação das habilitações de comissários a Coordenadoria Licenças e Habilitações-CLHA da SPL realizou em 2019 a análise de 10.925 processos.

4.7.8. Desta forma, o impacto dos recursos humanos e financeiros da ANAC pode ser evidenciado de forma mais clara. Além disso, permite inferir que a proposta de alteração normativa tem o potencial de liberar recursos desta autarquia para melhor desempenhar as atividades que contribuam com a manutenção ou elevação dos níveis de segurança operacional atuais.

5. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL (INCISO IV, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

5.1. Sobre os alicerces dos incisos XVII e XXXII do Art. 8º da Lei 11.182/2005 combinado com o Art. 160 da Lei 7.565/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe regular, fiscalizar e autorizar os serviços prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil, bem como proceder a emissão de licenças, certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental dos tripulantes.

5.2. Partindo-se das mencionadas atribuições conferidas à Agência Nacional de Aviação Civil, o inciso V do artigo 11 do mesmo diploma legal reveste à Diretoria da ANAC de pleno respaldo para exercício do poder normativo sobre a matéria.

5.3. Com efeito, o colegiado desta Agência, por meio dos incisos I, V e XIV do Art. 41-A Resolução nº 381/2016 (Regimento Interno da ANAC) delegou competência à Superintendência de Pessoal de Aviação Civil –SPL para propor projetos de atos normativos relacionados à certificação e fiscalização relacionado a treinamento de tripulantes, bem como implementar as normas e recomendações da OACI, nos assuntos de sua competência.

5.4. Posto isso, resta evidente que a ANAC, a Diretoria Colegiada e a SPL encontram-se guardadas de legitimidade para apresentação e aprovação, conforme atribuição específica, da presente proposta de emenda ao RBAC nº 63, 121 e 141.

6. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR (INCISO V, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

- 6.1. São objetivos fundamentais desta proposta de revisão de estratégia regulatória, com vistas a emendar o RBAC nº 63, RBAC nº 141 e RBAC nº 121:
- a) Atender os requisitos e recomendações estabelecidas no âmbito da OACI, em especial aqueles previstos nos Anexos 1 e 6, relacionados aos critérios para exercício da função de comissários e mecânicos de voo;
 - b) Corrigir as inconformidades apontadas pela OACI no âmbito na auditoria de segurança operacional realizada em 2009 na ANAC (*Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP*);
 - c) Observar as diretrizes do PSOE-ANAC relacionadas ao monitoramento e a avaliação contínua da conformidade das estruturas normativas, organizacionais, técnicas, financeiras e processuais da ANAC com as normas e recomendações da OACI, em particular aquelas expressas nos Anexos 1 e 6;
 - d) Reduzir os procedimentos administrativos relacionados à certificação e fiscalização dos Centros de Instrução de Aviação Civil de comissários de voo, sem prejudicar os requisitos mínimos de segurança definidos pela OACI e principais autoridades de aviação civil internacionais;
 - e) Eliminar os custos administrativo-financeiros de certificação, fiscalização e vigilância da ANAC junto aos CIAC relacionados aos cursos de comissários de voo;
 - f) Possibilitar que os currículos dos cursos de comissários realizados fora do contexto do operador aéreo (RBAC 90, RBAC 91, RBAC 135 e RBAC 121) sejam atualizados e modernizados conforme as necessidades do mercado, dos operadores aéreos, dos aspectos tecnológicos e de segurança;
 - g) Eliminar a carga advinda dos procedimentos administrativos dos operadores aéreos (RBAC 90, RBAC 91, RBAC 135 e RBAC 121) relacionados à renovação da data de validade das habilitações dos comissários e mecânicos de voo junto à ANAC;
 - h) Possibilitar a redução dos custos dos operadores aéreos (RBAC 90, RBAC 91, RBAC 135 e RBAC 121) relacionados aos voos de experiência de operação em rota ("voos de familiarização") mantidos os níveis de segurança e promovendo o alinhamento internacional com a *Federal Aviation Administration - FAA*;
 - i) Eliminar o custo dos operadores aéreos (RBAC 90, RBAC 91, RBAC 135 e RBAC 121) relacionado ao pagamento, por candidato, de Taxas de Fiscalização de Aviação Civil – TFAC nº 5104, no valor de R\$ 136,42, para renovação da data de validade das habilitações de Tipo dos comissários e mecânicos de voo, uma vez que o serviço não será mais prestado pela ANAC, em conformidade com as recomendações da OACI;
 - j) Eliminar o custo do candidato a comissário de voo relacionado ao pagamento de Taxas de Fiscalização de Aviação Civil - TFAC nº 5118, no valor de R\$ 272,84, referente as provas teóricas de ESS, RPA, PSS, CGA, uma vez que o serviço não será mais exigido pela ANAC, em conformidade com requisitos da OACI;
 - k) Possibilitar a redução do custo do candidato a comissário de voo relacionado ao pagamento do curso realizado pelo CIAC certificado;
 - l) Permitir a realocação de recursos humanos da ANAC alocados nos processos de certificação e fiscalização dos atuais 133 (cento e trinta e três) cursos de comissários realizados pelos CIAC;
 - m) Permitir a realocação dos recursos humanos da ANAC alocados na realização dos processos de exames teóricos de comissários (banca teórica);
 - n) Facilitar o ingresso de novos entrantes no mercado de cursos de comissários com possibilidade de aumento de concorrência e da qualidade do serviço;
 - o) Promover a livre iniciativa no mercado de cursos de comissários, de forma a atender melhor às mudanças advindas das empresas aéreas e das novas tecnologias empregadas na promoção da segurança operacional; e
 - p) Observar as diretrizes para qualidade e coerência regulatória delineadas na *Instrução Normativa ANAC nº 154/2020*, em especial, mas não se limitando àquelas direcionadas a: imposição do menor volume de regras; a observância dos princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica; a busca por efetividade e eficiência; a desburocratização e simplificação administrativa; ao monitoramento contínuo das ações regulatórias e de gestão do estoque regulatório para o desenvolvimento e eficiência do setor; e para avaliação dos impactos da proposta de ato normativo na convergência regulatória do Brasil com os padrões e práticas recomendadas da OACI.
- 6.2. Importante ressaltar que os objetivos fundamentais supracitados estão diretamente ligados à missão da ANAC visando garantir a segurança e a excelência da aviação civil brasileira.

6.3. Os objetivos fundamentais da presente proposta normativa estão diretamente vinculados aos objetivos estratégicos desta Autarquia, em especial àqueles relacionados a: simplificação e desburocratização dos processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços (OE-9); a garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade (OE-5); a fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança (OE6); e para promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva (OE13).

7. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO (INCISO VI, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

7.1. As alternativas para enfrentar o problema regulatório e alcançar os objetivos propostos foram apresentados pela Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, em 27 de abril de 2020, no *Formulário de Análise para Proposição da Ato Normativo (SEI nº 4286698)*. Considerou-se que o documento em tela apresenta os elementos necessários e suficientes, não sendo fundamental a sua complementação por parte desta GTNO e sua equipe técnica.

7.2. Merece destaque o fato deste processo de revisão ter sua origem na Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, sendo transferido para a alçada da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) durante a sua execução, em face da recente reestruturação promovida no regimento da ANAC e a criação desta SPL.

8. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO (INCISO XII, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

8.1. A estratégia de monitoramento é parte importante para a avaliação da efetividade das medidas propostas em qualquer revisão regulatória. Apesar de ainda incipiente no âmbito da Administração Pública Federal, o quadro tende a apresentar uma evolução significativa desde a edição do Decreto Nº 10.411/2020.

8.2. O referido Decreto além de exigir a realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nas atividades econômicas de normativos editados pela Administração Pública Federal, também estabelece o procedimento de ARR (Avaliação de Resultado Regulatório), que visa aferir se os efeitos almejados por uma regulação já implementada no passado foram alcançados, a fim de que se reavalie a sua necessidade ou se proponha sua revisão.

8.3. Cabe ressaltar que, nos termos dos incisos VI e VII, do Art. 4º do Decreto 10.411/2020, a proposta de revisão em tela está dispensada da adoção de tais exigências, por se constituir na adequação a normas e recomendações internacionais, e, ainda, porque a sua obrigatoriedade se dará apenas em 2021. Todavia esta SPL e a SPI decidiram, de forma voluntária, antecipar o emprego dessa metodologia como um importante passo no desenvolvimento institucional da ANAC.

8.4. Posto isso, a opção adotada foi a utilização de um método simplificado de implementação e monitoramento, sem, contudo, abrir mão da sua efetividade.

8.5. A estratégia de implementação consiste na realização de um processo de comunicação com todas as partes interessadas, a fim de permitir um acompanhamento da adoção dos novos requisitos. Cabe ressaltar que, a comunicação será importante para diminuir a possibilidade de falta de compreensão quanto a adoção desses novos requisitos.

8.6. A implementação da proposta também foi alvo de ajuste normativo e inclusão de disposição transitória específica (6 meses), a fim de permitir que as adaptações a serem realizadas pela GCEP/CLHA consigam absorver as alterações processuais e de tecnologia da informação necessárias para o correto tratamento da supressão do controle da validade das habilitações.

8.7. Quanto ao monitoramento das alterações propostas, os fatores mais importantes a serem observados, num primeiro momento, são: o surgimento de novos entrantes no mercado de cursos de comissários, a qualidade dos cursos ofertados, os indicadores de segurança operacional das empresas, as mudanças

propostas nos currículos dos treinamentos e a carga horária cumprida para comprovação da experiência em rota. Sendo assim, os riscos associados ao modelo regulatório proposto continuarão a ser monitorados pela ANAC, por meio de um conjunto indicadores de desempenho previstos no PSOE-ANAC. Por último, a ANAC continuará a promover atualização na sua estratégia de fiscalização e de vigilância continuada dos operadores aéreos, em relação a redução do fardo regulatório proposto neste marco regulatório.

9. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL (INCISO VIII, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

9.1. O processo de Consulta Pública nº 08/2020 teve como resultado o recebimento de um total de 1848 contribuições (*Anexo 4 - Relatório de Contribuições - SEI nº 5119571*), das seguintes partes interessadas:

- a) empresas aéreas;
- b) entidades de classe;
- c) comissários de voo;
- d) candidatos a comissários de voo; e
- e) centros de instrução de aviação civil.

9.2. Após a análise desse expressivo número de contribuições, esta GTNO pôde realizar duas constatações principais.

9.3. A primeira foi que uma amostra representativa das contribuições possuía um texto padrão, ou com pequenas variações, utilizado por integrantes de uma mesma classe de atores. Texto este que, na maioria das vezes, apresentava apenas uma opinião sem qualquer fundamentação adicional.

9.4. A segunda constatação foi a possibilidade de agrupar e classificar as contribuições em cinco tipos, segundo os temas principais abordados nos seus conteúdos, a saber:

- I - *Contribuição Tipo 1*: contribuições apresentadas sem contemplar o objeto da consulta pública ou sem contemplar fundamentação técnica que pudesse ensejar alterações na proposta do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 63, RBAC nº 121 e RBAC nº 141;
- II - *Contribuição Tipo 2*: contribuições apresentadas contemplando o tema da proposta da não exigência da obrigatoriedade de realização de treinamento de comissários em Centros de Instrução de Aviação Civil (CIAC) certificados pela ANAC;
- III - *Contribuição Tipo 3*: contribuições apresentadas contemplando o tema da proposta da não realização de exames teóricos pela ANAC (banca ANAC) para comissários de voo;
- IV - *Contribuição Tipo 4*: contribuições apresentadas contemplando o tema da redução do total mínimo de horas (14h para até 5h) exigido para comprovação de experiência em rota de comissários de voo;
- V - *Contribuição Tipo 5*: contribuições apresentadas contemplando o tema da proposta do fim da validade da habilitação de comissários de voo.

9.5. Em face dessa classificação realizada durante o processo de análise, faz-se necessária a consideração de alguns pontos que possam contribuir para o entendimento do teor das contribuições apresentadas.

9.6. Nas contribuições do tipo 1, os comentários versaram basicamente sobre dois temas. O primeiro seria uma suposta alteração no regime de contratação pela CLT, e o segundo que a proposta acarretaria uma desvalorização da profissão de comissário.

9.7. Em relação a CLT tem-se que o tema não é objeto da proposta de alteração do RBHA 63. Ademais, cabe ressaltar que os RBAC/RBHA não possuem o condão de alterar direitos assegurados no *Decreto-Lei nº 5.452/43 – CLT*. Quanto à mencionada desvalorização da profissão uma leitura mais cuidadosa do documento permitiria inferir o oposto, uma vez que o arcabouço proposto tem como objetivo promover o seu alinhamento com as recomendações da OACI e das principais autoridades de aviação civil internacionais.

9.8. Nas contribuições do tipo 2, os comentários se direcionavam contra as mudanças na exigência da obrigatoriedade do treinamento de comissários em CIAC certificado pela ANAC, antes da contratação pelas empresas aéreas.

9.9. A justificativa mais recorrente apresentada foi quanto à diminuição dos níveis de segurança e proficiência dos comissários na execução das rotinas. Todavia, os indicadores de segurança não permitem consubstanciar tal opinião. A agência americana de aviação dos EUA (FAA) adota a mesma lógica regulatória perseguida pela OACI, qual seja, a realização de treinamento previsto apenas no âmbito do operador aéreo. Além disto apresenta, conforme Relatório Anual de Segurança Operacional–RASO 2019, uma taxa média de acidentes por milhão de decolagens igual a 1.01, no período de 2014 a 2018, inferior àquela verificada no mesmo período no Brasil, de 1.53. Por fim, cabe ressaltar que os programas de treinamento de cada operador aéreo, obrigatórios para os comissários, continuariam a serem aprovados pela ANAC com a nova proposta.

9.10. Nas contribuições do tipo 3, a maioria das contribuições contrárias foi apresentada de forma apenas opinativa, sem qualquer elemento que pudesse substanciá-las. Todavia, cabe ressaltar que esta proposta foi elaborada tendo como base a inexistência de qualquer menção no Anexo 1 (*Personnel Licensing*) e no Anexo 6 (*Operation of Aircraft*) da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, da qual o Brasil é país signatário, sobre a obrigatoriedade para realização de exame teórico pela autoridade de aviação civil antes do ingresso do candidato a comissário no operador aéreo. Outrossim, tanto a FAA quanto a EASA não possuem requisitos ou citações em seus normativos sobre a realização de exame teórico para comissários de voo pela autoridade aeronáutica.

9.11. Nas contribuições do tipo 4 não houve um padrão nas sugestões apresentadas quanto à redução do total mínimo de horas para experiência em rota. Entretanto, a proposta de alteração tem como base as recomendações internacionais. Na atualidade não existe qualquer menção, no Anexo 6 (*Operation of Aircraft*) da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, quanto ao estabelecimento de requisitos relacionados à experiência de operação em rota para comissários. Além disso, o DOC 10002 (*Cabin Crew Safety Training Manual*) dispõe, em caráter de recomendação, sobre a possibilidade de realização de voos de familiarização (*Familiarization Flight*) sem, contudo, estabelecer uma carga horária mínima.

9.12. A autoridade de Aviação Civil Europeia (*European Union Aviation Safety Agency - EASA*) estabelece, em sua Part-ORO, que trata dos requisitos de qualificação de Comissários de Voo nos operadores aéreos, a necessidade de realização de experiência de operação em rota (*Familiarization*). Entretanto a agência não estabelece carga horária mínima para atendimento do referido requisito (AMC 1 ORO.CC.135).

9.13. A autoridade de aviação civil norte americana (*Federal Aviation Administration – FAA*) prevê, no seu regulamento 14 CFR Part 121, tanto o requisito de experiência de operação em rota, quanto a carga horária mínima de 5 (cinco) horas de voo para seu cumprimento. Prática essa também observada no *Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional - SRVSOP*, por intermédio do *Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos - LAR nº 63*.

9.14. Por último, nas contribuições do tipo 5, os comentários foram no sentido de apoiar a proposta de mudança quanto ao fim da validade da habilitação de comissários. A ANAC entende que a supressão do tratamento administrativo relacionado à data de validade da habilitação coloca o Brasil em consonância com o Anexo 1 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e as principais autoridades de aviação civil do mundo: FAA e EASA. Posto isso, a supressão da data de validade na habilitação de comissários não implicará prejuízo à segurança de voo, visto que os requisitos para exercício da função - treinamentos periódicos, exames de competência, certificados médicos aeronáuticos e experiência recente - permanecerão inalterados.

10. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL (INCISO IX, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

10.1. Inicialmente convém rememorar que, nos termos do inciso IV, Art. 8º da Lei 11.182/2005, compete à ANAC promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil.

10.2. Em complemento ao estudo apresentado pela SPO, no contexto da Nota Técnica nº 63 (SEI nº 3165155), a SPL apresenta uma síntese das melhores práticas internacionais adotadas pelas principais autoridades de aviação internacionais e pela OACI, divididas pelos temas mais representativos contidos na proposta.

Requisito	ICAO	FAA	EASA	Lei (Brasil)	ANAC Atual	ANAC Proposta
Certificado Médico	✗	✗	✓	—	✓	✓
Treinamento certificado pela autoridade ALÉM do previsto para empresa aérea	✗	✗	✗	—	✓	✗
Treinamento certificado pela autoridade NA empresa aérea	✓	✓	✓	—	✓	✓
Banca Teórica antes do ingresso na empresa aérea	✗	✗	✗	—	✓	✗
Experiência em rota / Voo de familiarização *	✗	✓	✓	—	✓	✓
Check (Exame de competência)	✗	✓	✓	—	✓	✓
Validade da habilitação	✗	✗	✗	—	✓	✗
Emissão de licença, certificado ou atestado	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Observações	1	2	3	4		

Figura 6 :Mapeamento de requisitos internacionais

ICAO	BRASIL	Referência
a) competent to execute those safety duties and functions which the cabin crew member is assigned to perform in the event of an emergency or in a situation requiring emergency evacuation;	✓	IS 121-018 e RBAC 121 (CURRÍCULO DE EMERGENCIAS GERAIS, EXERCÍCIOS PRÁTICOS DE EMERGENCIA, TREINAMENTOS PERIÓDICOS)
b) drilled and capable in the use of emergency and life-saving equipment required to be carried, such as life jackets, life rafts, evacuation slides, emergency exits, portable fire extinguishers, oxygen equipment, first-aid and universal precaution kits, and automated external defibrillators;	✓	IS 121-018 e RBAC 121 (CURRÍCULO DE EMERG. GERAIS - EQUIPAMENTOS, CURRÍC. SITUAÇÕES - PRÁTICOS DE EMERGENCIA, CURRÍC. SOLO DA AERONAVE, TREINAMENTOS PERIÓDICOS)
c) when serving on aeroplanes operated above 3 000 m (10 000 ft), knowledgeable as regards the effect of lack of oxygen and, in the case of pressurized aeroplanes, as regards physiological phenomena accompanying a loss of pressurization;	✓	IS 121-018 e RBAC 121 (CURRÍCULO DE EMERGENCIAS GERAIS - SITUAÇÕES DE EMERGENCIA, EXERCÍCIOS PRÁTICOS DE EMERGENCIA, CURR. DE SOLO DA AERONAVE, TREINAMENTOS PERIÓDICOS)
d) aware of other crew members' assignments and functions in the event of an emergency so far as is necessary for the fulfilment of the cabin crew member's own duties;	✓	IS 121-018 e RBAC 121 (ODUTRINAMENTO BÁSICO DO OPERADOR, ODUTRINAMENTO BÁSICO AERONÁUTICO, CURRÍCULO DE EMERGENCIAS GERAIS - SITUAÇÕES DE EMERGENCIA)
e) aware of the types of dangerous goods which may, and may not, be carried in a passenger cabin; and	✓	RBAC nº 175, RBAC nº 121 (SUBPARTE "2" e APÊNDICE "D") e IS nº 175-007
f) knowledgeable about human performance as related to passenger cabin safety duties including flight crew-cabin crew coordination.	✓	RBAC nº 121.404 e IS nº 00-010 (CURRÍCULO DE CRM) IS 121-018 e RBAC 121 (ODUTRINAMENTO BÁSICO DO OPERADOR, ODUTRINAMENTO BÁSICO AERONÁUTICO, CURRÍCULO DE EMERGENCIAS GERAIS - SITUAÇÕES DE EMERGENCIA e CURRÍCULO DE SOLO DA AERONAVE)
Requisito de competência exigido pela ICAO - SARPs (Anexo 6 Seção 12.4)		ANAC cumpre?

Figura 7: Comparativo de competência exigidas pela OACI versus ANAC

- 10.3. **Treinamento certificado por autoridade de aviação civil além daquele exigido no âmbito do operador aéreo**
- 10.3.1. De maneira preliminar, recorda-se que os requisitos delineados no Anexo 1 (*Personnel Licensing*) da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI não contemplam a previsão de certificação de Organizações de Treinamento (*ATO – Approved Training Organization*) pela Autoridade de Aviação Civil para o exercício da função de comissário de voo, além do treinamento certificado e aprovado no âmbito do operador aéreo. Os requisitos da OACI relacionados aos treinamentos de comissários encontram-se expressos no Anexo 6 (*Operation of Aircraft*) da OACI e são destinados exclusivamente ao ambiente interno do operador aéreo.
- 10.3.2. No que tange à prática regulatória adotada pela autoridade de aviação civil norte americana (*Federal Aviation Administration – FAA*), percebe-se a adoção da mesma coerência normativa definida pela OACI, ou seja, os requisitos de treinamentos de comissários estão delineados apenas nos regulamentos operacionais, tais como: *14 Code Federal Regulation Part 121, Part 91 e Part 135*.
- 10.4. **Prova teórica (banca ANAC)**
- 10.4.1. Na atualidade não existe qualquer menção no Anexo 1 (*Personnel Licensing*) e no Anexo 6 (*Operation of Aircraft*) da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, da qual o Brasil é país signatário, sobre a obrigatoriedade para realização de exame teórico pela autoridade de aviação civil antes do ingresso do candidato a comissário no operador aéreo.
- 10.4.2. De forma similar, na regulamentação da FAA, não há requisito ou citação sobre realização de exame teórico pela autoridade aeronáutica.
- 10.4.3. Ademais, na EASA (European Union Aviation Safety Agency) os requisitos mais detalhados para formação de comissários constam na Part-CC (para *Cabin Crew*), sendo que não há menção de exame teórico realizado na autoridade aeronáutica.
- 10.5. **Redução da experiência operacional em rota (voos de familiarização)**
- 10.5.1. No tempo atual não existe qualquer menção, no Anexo 6 da OACI, quanto ao estabelecimento de requisitos relacionados à experiência de operação em rota para comissários. Todavia, o DOC 10002 (*Cabin Crew Safety Training Manual*) dispõe, em caráter de recomendação, sobre a possibilidade de realização de voos de familiarização (*Familiarization Flight*) sem, contudo, estabelecer uma carga horária mínima.
- 10.5.2. A EASA estabelece, em sua Part-ORO, que trata dos requisitos de qualificação de Comissários de Voo nos operadores aéreos, a necessidade de realização de experiência de operação em rota (*Familiarisation*). Além disso, a EASA não fixa a carga horária mínima para atendimento do referido requisito (AMC 1 ORO.CC.135).
- 10.5.3. No que tange à prática regulatória adotada pela FAA, o *14 CFR Part 121* prevê tanto o requisito de experiência de operação em rota, quanto a carga horária mínima de 5 (cinco) horas de voo para seu cumprimento. Tal prática também é observada no *Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional - SRVSOP*, por intermédio do *Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos - LAR nº 63*.
- 10.6. **Supressão do trâmite administrativo relacionado à existência da data de validade das habilitações**
- 10.6.1. A supressão do tratamento administrativo relacionado à data de validade da habilitação tem como objetivo colocar o Brasil em consonância com o Anexo 1 da OACI e as principais autoridades de aviação civil do mundo: *FAA* e *EASA*.
- 10.6.2. Resta ainda que a supressão em tela não implicará prejuízo à segurança de voo, visto que os requisitos para exercício da função de comissário de voo - treinamentos periódicos, exames de competência, certificados médicos aeronáuticos e experiência recente - permanecerão inalterados.

10.6.3. Por fim, a presente emenda ao RBAC nº 63, RBAC nº 121 e RBAC nº 141 atende aos requisitos propostos pela OACI e concilia as práticas consagradas de relevantes autoridades aeronáuticas internacionais sem evidenciar comprometimento dos níveis de segurança operacional.

11. MENSURAÇÃO DOS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO SOBRE OS DIFERENTES GRUPOS OU ATORES (INCISO XI, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

11.1. As alterações normativas objeto desta proposta de revisão do RBAC 63 já denotam, ainda que intuitivamente, que os custos regulatórios serão reduzidos tanto para os regulados como para a ANAC. A fim de estimar e quantificar essa redução, a GTNO/SPL, em conjunto com a GTQN/SPI, utilizaram o Modelo do Custo Padrão, ou *Standard Cost Model (SCM)*, adotando premissas de cálculo mais conservadoras.

11.2. Esse é um reconhecido método quantitativo para identificação e mensuração da carga administrativa gerada pela regulação. Tal metodologia foi criada na Europa e adotada em vários países, em diferentes níveis da administração pública. Sua aplicação pode ser realizada em diferentes níveis de complexidade, desde um regulamento infralegal a todo o arcabouço regulatório de um país.

11.3. No nosso caso específico, para auxiliar a aplicação dessa metodologia, foram utilizadas referências o **Guia de Mensuração da Carga Administrativa das Normas da ANAC** e a **Versão 2.0 da Calculadora de Onerosidade Regulatória - CalReg**, desenvolvida pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) do Ministério da Economia.

11.4. As alterações mais relevantes com impacto no custo da regulação foram divididas por atores e, a partir delas, foram levantadas as premissas e informações para que fosse possível essa estimativa.

11.5. As tabelas apresentadas abaixo avaliam os custos financeiros diretos e os custos de conformidade. Assim foi possível identificar os principais atores do setor, os impactos, as obrigações que geram custos regulatórios, o tipo de custo, suas premissas de cálculo e a estimativa do valor da economia pelo setor.

11.6. **Custos financeiros diretos:** Representam o resultado de uma obrigação concreta e direta de transferir uma quantia em dinheiro para a autoridade competente. Portanto, esses custos não estão correlacionados à necessidade de informações. Incluem-se nessa categoria encargos administrativos, taxas, tarifas, como, por exemplo, as TFAC.

Custos Financeiros Diretos

Ator Afetado	Obrigação	Premissas	Quantidade de afetados	Freq. anual	Custo unit
Candidato à comissão de voo	TFAC (Banca teórica de CMS)	1º - O valor da TFAC considera a soma dos valores para realização da prova inicial de comissários nas 4 disciplinas; 2º - A quantidade de afetados considerou a média anual dos candidatos que foram aprovados e reprovados, excluído o número de candidatos que realizaram prova de segunda época e faltantes (vide: dados constantes na figura apresentada no item 4 da presente Nota Técnica); e 3º - A quantidade de afetados considerou o período compreendido entre 2015 a 2019.	6.838	1	R\$ 272
Operadores aéreos	TFAC (Renovação da habilitação de CMS)	1º - A frequência anual foi considerada 0,5 pois a renovação da habilitação de comissário ocorre atualmente a cada 24 meses e 2º - A quantidade de afetados considerou o número de comissários ativos em 08.12.2020 (vide: dados constantes na figura apresentada no item 4 da presente Nota Técnica)	11.423	0,5	R\$ 136

11.7. **Custos de Conformidade:** Representam todos os custos de observância à regulamentação, com exceção dos custos financeiros diretos e dos custos estruturais de longo prazo. São os custos relacionados ao cumprimento dos requisitos dos regulamentos e obrigações de informações estabelecidas pela agência, cujo cumprimento produz custos para os agentes dado o investimento de tempo e força laboral em atividades administrativas orientadas para seu cumprimento.

Custos de conformidade

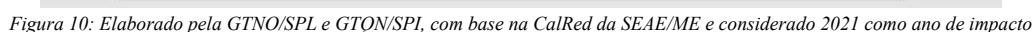
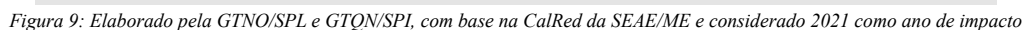
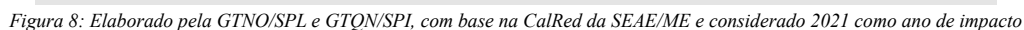
Ator afetado	Obrigação	Premissas	Quantidade de afetados	Freq. anual	Carga horária da atividade	C méd hora + en (R\$)
Candidato a comissão de voo	Valor pago pelo comissário para realização do curso no CIAC	1º - A quantidade de afetados considerou a média anual do número de candidatos que realizaram o exame teórico e foram aprovados ou reprovados no período compreendido entre 2015 e 2019; 2º - O valor médio do curso foi calculado com base na carga horária média juntamente com o valor médio cobrado por hora de instrução dos CIACs (vide item 4.7.5 desta Nota Técnica); e 3º - Como a estratégia regulatória elimina a obrigatoriedade de realização dos cursos de comissários pelos CIACs, o cálculo considera tal possibilidade como premissa para redução do custo regulatório imposto ao candidato.	6.838	1	0	
Operadores aéreos	Possibilidade de redução da experiência de operação em rota de comissários de 14h para 5h	1º - A quantidade de afetados considerou a média anual de licenças de comissários de voo emitidas pela ANAC entre os 2015 e 2019 (vide item 4.7.6 desta Nota Técnica); 2º - A carga horária considerou a diferença entre o requisito atual de 14h com a regra proposta de 5h; 3º - Adotou-se o valor aproximado de homem/hora de comissário de voo de R\$ 28,47, com base no piso salarial (R\$ 2.277,43) previsto na Convenção Coletiva de Trabalho para Aviação Regular - 2019/2020 - SNA/SNEA combinado com o limite mensal de horas voadas estabelecido no inciso I, Art. 33 da Lei 13.475/2017;	661	1	9	R\$

Ator afetado	Obrigação	Premissas	Quantidade de afetados	Freq. anual	Carga horária da atividade	C méd hora + en (f
		4º - Como a carga horária da experiência de operação em rota de comissário poderá ser reduzida em até 9 horas, entendeu-se que seriam necessárias ao menos duas diárias de comissário, uma vez que tal quantitativo extrapola o limite de horas de voo para tripulação simples estabelecido no inciso I do Art. 31 da Lei nº 13.475/2017. Para o valor da diária adotou-se o previsto na Convenção Coletiva de Trabalho para Aviação Regular - 2019/2020 - SNA/SNEA (R\$ 80,01); 5º - Considerou-se o valor do homem/hora multiplicado por "1.4" referente um parâmetro conservador dos encargos trabalhistas cobrados no Brasil e 6º - Em virtude do prazo estabelecido na agenda regulatória para conclusão da presente fase, os custos com hospedagem foram desconsiderados.				
	Carga administrativa interna para organizar os processos de renovação das habilitações dos comissários e mecânicos de voo	1º - A frequência anual foi considerada "0.5" pois a renovação da habilitação de comissário de voo ocorre a cada 24 meses; 2º - A quantidade de afetados considerou o número de comissários de voo ativos em 08.12.2020 (vide item 4.5 da presente Nota Técnica); 3º - Adotou-se o valor aproximado de homem/hora de analista de empresa aérea de R\$ 26,00 conforme sugerido pelo site <i>Glassdor</i> ; que coleta os salários reais de empregados das maiores empresas; 4º - Considerou-se o valor do homem/hora multiplicado por "1.4" referente um parâmetro conservador dos encargos trabalhistas cobrados no Brasil e 5º - Considerou-se como "0.5h (30min)" o tempo gasto por esse analista de empresa aérea para organizar as informações necessárias para envio e acompanhamento dos processos de renovação das habilitações de cada comissário de voo.	11.423	0,5	0,5	R\$
Centros de Instrução - CIAC	Realizar o processo de 5 fases da certificação do curso de comissário de voo requerido pela ANAC	Não mapeadas	Não mapeadas	Não mapeadas		
	Aquisição de equipamentos e material instrucional para o curso de comissário de voo (ex. extintores, botes salva vidas, etc.)					
	Custeio com estrutura física mínima para realização do curso de comissário de voo					
	Contratação de pessoal de administração requerido					
ANAC	Preparar e aplicar o exame teórico (banca)	Não mapeadas	Não mapeadas	Não mapeadas		
	Proceder com a análise dos processos de renovação das habilitações dos comissários e mecânicos de voo					
	Conduzir o processo de certificação dos Centros de Instrução de Aviação Civil que almejam comercializar os cursos de comissários de voo					
	Realizar fiscalização, vigilância continuada e demonstrações periódicas dos CIAC que realizam curso de comissário de voo.					

11.8. A partir dos dados das tabelas apresentadas, o valor anual estimado de redução de custos regulatório foi da ordem de R\$ 20.836.302,41 (**sem considerar os custos não mapeados**).

11.9. Para trazer o impacto dessa redução de custos ao longo do tempo, optou-se por utilizar presente líquido dos custos reduzidos pela atualização normativa nos próximos 5 anos, utilizando uma taxa de desconto de 9,36% - WACC (Custo Médio Ponderado de Capital) mais conservador (Bloco Norte) empregado na 6ª rodada de concessões aeroportuárias.

11.10. O resultado da redução do custo regulatório, desse modo, é apresentado nas figuras extraídas da **CalReg**, a seguir. Destaca-se que o valor da redução deverá ser ainda maior após o mapeamento dos custos do Centro de Instrução da Aviação Civil e da ANAC. O resultado encontrado, após trazer a valor presente em 5 anos, é de um total de **R\$ 87.810.106,94**





Cálculo de Onerosidade Regulatória - RBAC 63

Total Nominal	Valor Presente
R\$ 13.224.213,75	R\$ 11.146.119,89
R\$ 3.895.814,15	R\$ 3.283.613,86
R\$ 9.328.399,60	R\$ 7.862.506,03
R\$ 90.957.298,30	R\$ 76.663.987,05
R\$ 2.234.248,30	R\$ 1.883.151,61
R\$ 88.723.050,00	R\$ 74.780.835,44
R\$ -	R\$ -
R\$ 104.181.512,05	R\$ 87.810.106,94

Figura 11: Elaborado pela GTNO/SPL e GTQN/SPI, com base na CalRed da SEAE/ME e considerado 2021 como ano de impacto

12. ABORDAGEM DO RISCO NA AIR (INCISO X, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

12.1. Em 10 de dezembro de 1948, a OACI, nos termos do Artigo 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944) e conforme registros da organização, estabelecia as primeiras Normas e Práticas Recomendadas (*Standards and Recommended Practices-SARPs*) para operação segura de aeronaves no transporte aéreo.

12.2. No ano seguinte, em 15 de julho de 1949, em virtude das recomendações da Divisão de Operações da OACI, entrava em vigor a primeira versão do Anexo 6. Ao longo do tempo, devido à dinâmica de desenvolvimento do transporte aéreo mundial, outras emendas foram realizadas neste documento, que se encontra na sua décima primeira edição, atualizada em julho de 2018.

12.3. Sob a perspectiva desta trilha histórica, faz-se necessário ratificar um importante conceito da OACI relacionado ao termo "*Standard*" empregado amplamente no Anexo 6. Para OACI, "*Standard*" significa qualquer especificação de características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme **é reconhecida como necessária para a segurança** ou regularidade da navegação aérea internacional. No caso de impossibilidade de cumprimento, a notificação de diferenças ao Conselho da organização possui caráter obrigatório nos termos do Artigo 38.

"Standard: Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council is compulsory under Article 38. (OACI, 2018)" (grifo nosso)

12.4. Posto isso, os "*Standards*" constantes da 11ª edição do Anexo 6 representam os requisitos mínimos definidos pela OACI, a fim de permitir e promover a segurança do transporte aéreo mundial. Tais requisitos são resultados de diversos estudos conduzidos e aprovados pelas principais autoridades de aviação civis internacionais, representantes da indústria aeronáutica e/ou membros do Conselho da OACI. Dessa forma, cumpri-los não se trata de mero atendimento às disposições legais, mas sim de um importante alicerce para mitigação de riscos, visando a manutenção dos níveis de segurança operacional de um país signatário.

"The present edition of Annex 6, Part I, contains Standards and Recommended Practices adopted by the International Civil Aviation Organization as the minimum Standards applicable to the operation of aeroplanes by operators authorized to conduct international commercial air transport operations. These international commercial air transport operations include scheduled international air services and non-scheduled international air transport operations for remuneration or hire. (OACI, 2018)" (grifo nosso)

12.5. Uma última característica que merece relevo, trata de recente posicionamento do governo federal que, por intermédio do inciso IV, Art. 4º do Decreto 10.411/2020, reforçou a importância da convergência com padrões internacionais ao dispensar as agências reguladoras da elaboração de uma Análise de Impacto Regulatória -AIR, *in verbis*:

"Art. 4º A AIR poderá ser dispensada, desde que haja decisão fundamentada do órgão ou da entidade competente, nas hipóteses de:

(...)

VI - ato normativo que vise a manter a convergência a padrões internacionais;

12.6. Nesta linha de raciocínio, a abordagem de risco desta proposta de revisão normativa apresenta pleno alinhamento com todos os *standards* da OACI e harmoniza-se com padrões adotados pelas autoridades de aviação civis que apresentam índices primordiais de segurança (FAA e EASA). Sendo assim, os riscos associados ao modelo regulatório em tela foram devidamente mitigados, encontram-se dentro do nível aceitável de desempenho de segurança operacional e continuarão a ser monitorados pela ANAC por meio de um conjunto indicadores de *performance*.

12.7. Por fim, e conforme estabelecido no Art.18 do PSOE-ANAC, resta evidente que os referidos indicadores devem ser capazes de representar e monitorar o nível de desempenho da segurança operacional dos entes regulados, bem como a efetividade das ações desta Agência.

13. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS

13.1. Em vista dos argumentos apresentados nesta nota técnica e conforme descrito pelo Diretor Relator (SEI nº 4240209), espera-se a partir da adoção deste novo marco regulatório que sejam estabelecidos critérios robustos e atuais para atuação regulatória desta Agência. Ademais, também objetiva-se propiciar maior racionalidade normativa, aumentar o nível de desempenho da segurança operacional, a livre iniciativa, proporcionar uma redução do custo regulatório estimada em pelo menos R\$ 87.810.106,94 num prazo de cinco anos, atender ao interesse público e corrigir as inconformidades apresentadas na auditoria de segurança operacional realizada pela OACI em 2009, no âmbito do *USOAP*.

13.2. Com fundamento no Art. 41-A da Resolução ANAC nº 581/2020, na Instrução Normativa ANAC nº 154/2020, na Instrução Normativa ANAC nº 15/2008, na Instrução Normativa ANAC nº 30/2008 e no inciso V, Art. 11 da Lei 11.182/2005, encaminhamos o presente processo à consideração superior e subsequente encaminhamento para escrutínio da Procuradoria Federal junto à ANAC.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Guerrante Guimarães, Gerente Técnico de Normas**, em 22/12/2020, às 12:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Alberto de Melo Brettas, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/12/2020, às 12:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Nogueira de Souza, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 22/12/2020, às 12:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hamilton de Jesus Lopes Neto, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 22/12/2020, às 13:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Machado de Freitas, Gerente**, em 22/12/2020, às 14:30, 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 **5157438** e o código CRC **034DD27B**.



EMIRATES GROUP CAREERS

Experience the world as part of your career

[View recruitment events](#)

Who we are looking for



To be considered for Emirates cabin crew you'll need to be:

- Fluent in written and spoken English (additional languages are an advantage)
- A natural team player with a personality that shines
- At least 160cm tall and able to reach 212cm high
- Able to meet the UAE's employment visa requirements
- At least 21 years old

And have:

- At least 1 year of hospitality or customer service experience
- A minimum of high school (Grade 12) education
- No visible tattoos while in Emirates cabin crew uniform

Upcoming recruitment events

We're travelling around the world to find the best candidates for our cabin crew team. Don't see your city? Apply online and we'll inform you when we are visiting nearby.

Learn more about our Recruitment Day
process >



Location

 Brazil 

Invite only

Candidates are required to complete an application online to be selected for our invitation-only recruitment events.

Sao Paulo, Brazil

Invite only

| 01 May 9AM

“In collaboration with our appointed agency in Brazil, Fly Right Intl. Please reach out to : <https://flyrightintl.com>.”

Apply

Recruitment event dress code

Female

Male

Cabin crew training process

Our new recruits undergo an intense seven and a half weeks of training in the highest standards of safety and service delivery in our state-of-the-art facility in Dubai. Learn more about the training journey.



STEP 1

Induction Experience

Duration: 3 days

As a new joiner we welcome you to your new home, Dubai and the Emirates Group. We assist you in setting yourself up for success, all joining formalities and offer support throughout your entire learning journey.



STEP 2

Safety and Emergency (SEP)

Duration: 13 days

Safety is one of our top priorities, and your training will provide you with the skills and knowledge to ensure you, our customers and the aircraft stay safe. SEP covers aircraft equipment, fire-fighting, in-flight emergencies and evacuation procedures.

Pay and benefits

Travelling becomes more than part of your job, it becomes your lifestyle; and our concessional travel tickets make it easier to explore new cities outside of your layovers. That's just one of the incredible rewards we offer you, here's what you can look forward to

 Starting Salary & Flying Pay

▼

 Concessional travel

▼

 Accommodation

▼

 Transport



 Leave & Leave Travel



 Medical and Insurance



Grow your career at Emirates

From providing the best customer experience in Economy Class to managing and leading the whole team as purser, your career progresses as you grow in knowledge, skills and confidence.



Economy Class

Crew provide a personalised service and Emirates hospitality shines through their personality, attitude and interactions. They deliver an excellent experience that keeps customers flying with us.



Business Class

Crew create signature moments, and recognise opportunities where customers will take notice. Our Emirates hospitality shines at our A380 Onboard Lounge where they deliver our 'Fly Better' promise.



First C

Crew se creating stand on tailor-m positive and our

Career Progression 

Apply

Welcome to Dubai, your new home

Frequently asked questions

- If I am not successful in the assessment, can I reapply?

▼
- If selected to join Emirates as Cabin Crew what medical tests are required?

▼
- What are promotions based on?

▼
- Is this a rewarding career path and why?

▼
- When do you get a roster? How many days off do you get in a month?

▼
- Are you allocated flights as soon as you join training?

▼
- How often & how soon can I go home?

▼

Ready to join our cabin crew?

Take the first step to an exciting and rewarding career with us. Create your account to be invited to our recruitment events or explore all available opportunities at the Emirates Group.

Apply



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Relações Institucionais
Secretaria Especial de Assuntos Parlamentares
Gabinete/Secretaria Especial de Assuntos Parlamentares

OFÍCIO Nº 346/2024/GAB/SEPAR/SRI/PR

Brasília, na data da assinatura.

À Senhora

THAIRYNE JESSICA MARTINS DE OLIVEIRA

Chefe de Gabinete

Ministério dos Portos e Aeroportos

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 5º andar

70044-902, Brasília-DF

Assunto: Indicações Parlamentares:

Indicação nº 173/2024, de autoria do Deputado Federal Dorinaldo Malafaia

Indicação nº 193/2024, de autoria do Deputado Federal Capitão Alberto Neto

Indicação nº 203/2024, de autoria do Deputado Federal Amom Mandel

Referência: 00001.001724/2024-46

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao **Ofício 1ªSec/INC/E/nº 12/2024 (5067052)**, que encaminha relação de Indicações Parlamentares com possíveis impactos nas atividades dos Órgãos Executores das políticas públicas de governo, na área da Saúde.
2. Por se tratar de assunto da competência dessa pasta, encaminho a correspondência para análise e manifestação, acerca das indicações, em anexo, com seus respectivos autores e teor de cada uma.
3. Por oportuno, solicito análise, se possível, no prazo de **até 30 (trinta) dias, contados do recebimento deste ofício**, para subsidiar resposta da **Secretaria Especial de Assuntos Parlamentares da Secretaria de Relações Institucionais SEPAR/SRI da Presidência da República** à Câmara dos Deputados.

Atenciosamente,

KLEYFERSON PORTO DE ARAUJO
Chefe de Gabinete

Anexos:

Ofício 1ªSec/INC/E/nº 12/2024 (5067052)

Indicações Parlamentares com seus devidos autores e teor (5067053)



Documento assinado eletronicamente por **Kleyferson Porto de Araújo, Chefe de Gabinete**, em 03/05/2024, às 11:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **5713894** e o código CRC **0545E9F8** no site:

https://super.presidencia.gov.br/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00001.001724/2024-46

SUPER nº 5713894

Palácio do Planalto - 4º Andar - Gabinete 01 - Telefone: 3411-1440

CEP 70150-900 - Brasília/DF - <https://www.gov.br/planalto/pt-br>



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Primeira-Secretaria

Ofício 1ªSec/INC/E/nº 12/2024

Brasília, 25 de março de 2024.

A Sua Excelência o Senhor

ALEXANDRE PADILHA

Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República

Assunto: **Indicações**

Senhor Ministro,

Nos termos regimentais, encaminho a Vossa Excelência cópias das Indicações, a seguir especificadas, de autoria de diversos parlamentares.

Por oportuno, informo que seguem anexos, por meio de mídia digital, endereços eletrônicos para acesso às Indicações:

<i>Proposição</i>	<i>Autor</i>	<i>Ministério</i>
Indicação n. 169/2024	Beto Richa	Ministério das Comunicações
Indicação n. 170/2024	Gilberto Abramo	Ministério da Educação
Indicação n. 171/2024	Lídice da Mata	Ministério da Previdência Social
Indicação n. 172/2024	Alex Manente	Ministério da Educação
Indicação n. 173/2024	Dorinaldo Malafaia	Ministério de Portos e Aeroportos
Indicação n. 174/2024	Duda Salabert	Ministério do Meio Ambiente e Mudanças Climáticas
Indicação n. 176/2024	Cabo Gilberto Silva	Ministério da Saúde
Indicação n. 177/2024	Duda Salabert	Ministério do Meio Ambiente e Mudanças Climáticas
Indicação n. 178/2024	Julio Lopes	Casa Civil da Presidência da República
Indicação n. 179/2024	Pezenti	Ministério da Fazenda
Indicação n. 180/2024	Zé Silva	Presidência da República
Indicação n. 182/2024	Meire Serafim	Ministério da Educação
Indicação n. 183/2024	Delegado Palumbo	Ministério da Justiça e Segurança Pública
Indicação n. 185/2024	Capitão Alberto Neto	Ministério do Meio Ambiente e Mudanças Climáticas
Indicação n. 186/2024	Sâmia Bomfim	Ministério do Turismo
Indicação n. 188/2024	Carlos Henrique Gaguim	Ministério do Meio Ambiente e Mudanças Climáticas
Indicação n. 189/2024	Jorge Goetten	Ministério da Saúde
Indicação n. 190/2024	Murillo Gouvea	Ministério da Saúde





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Primeira-Secretaria

Indicação n. 191/2024	Wolmer Araújo	Ministério da Educação
Indicação n. 192/2024	Wolmer Araújo	Ministério do Meio Ambiente e Mudanças Climáticas
Indicação n. 193/2024	Capitão Alberto Neto	Ministério de Portos e Aeroportos
Indicação n. 195/2024	Zé Neto	Ministério da Fazenda
Indicação n. 196/2024	Alberto Fraga	Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos
Indicação n. 197/2024	Raniery Paulino	Ministério da Educação
Indicação n. 198/2024	Mauricio Neves	Ministérios da Fazenda e da Agricultura e Pecuária
Indicação n. 199/2024	Mauricio Neves	Ministério da Educação
Indicação n. 200/2024	Roberto Monteiro Pai	Ministério da Cultura
Indicação n. 201/2024	Roberto Monteiro Pai	Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos
Indicação n. 202/2024	Amom Mandel	Ministério da Saúde
Indicação n. 203/2024	Amom Mandel	Ministério de Portos e Aeroportos
Indicação n. 204/2024	Amom Mandel	Ministério da Educação
Indicação n. 205/2024	Amom Mandel	Ministério da Saúde
Indicação n. 206/2024	Amom Mandel	Ministério da Educação
Indicação n. 207/2024	Amom Mandel	Ministério do Trabalho e Emprego
Indicação n. 208/2024	Amom Mandel	Ministério do Trabalho e Emprego
Indicação n. 209/2024	Amom Mandel	Ministério da Saúde
Indicação n. 210/2024	Amom Mandel	Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania
Indicação n. 211/2024	Amom Mandel	Ministério da Saúde
Indicação n. 212/2024	Amom Mandel	Ministério da Educação
Indicação n. 213/2024	Amom Mandel	Ministério da Saúde
Indicação n. 214/2024	Amom Mandel	Ministério da Saúde

Atenciosamente,

Deputado **LUCIANO BIVAR**
Primeiro-Secretário

