



RELATÓRIO DE AIR Nº 9/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Trata-se de proposta de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), referente às competências para realização do treinamento para recuperação de experiência recente. Atualmente, a seção 121.439 estabelece que, uma vez que um tripulante, seja piloto ou comissário, tenha deixado de atender aos requisitos de experiência recente, ele deve passar por um treinamento realizado sob supervisão de um INSPAC ou examinador credenciado. Propõe-se avaliar se tal competência poderia também ser estendida ao instrutor de voo, que já realiza os treinamentos de pouso e decolagem em outros currículos do programa de treinamento, tendo em vista ainda que não se trata de um exame.

2. INTRODUÇÃO

2.1. O RBAC nº 121 estabelece requisitos para treinamento e qualificação dos tripulantes (bem como dos despachantes operacionais) que operam sob este regulamento. Os operadores, por sua vez, estabelecem seus programas de treinamento para dar cumprimento a tais requisitos. O regulamento estabelece também requisitos para as pessoas que serão responsáveis por ministrar os treinamentos e exames para os tripulantes, como os instrutores de voo e examinadores credenciados.

2.2. De forma geral, os treinamentos podem ser ministrados por instrutores de voo, enquanto os exames são reservados aos examinadores credenciados - podendo, obviamente, ser realizados também por examinadores da própria autoridade, denominados no RBAC como "INSPAC". No entanto, especificamente para o treinamento de recuperação de experiência recente, a seção 121.439 do RBAC nº 121 estabelece que a supervisão do treinamento deve ser realizada por INSPAC ou examinador credenciado, conforme 121.439(b) (1). O parágrafo 121.439(c)(2) também estabelece a necessidade de observação dos dois primeiros voos em aeronave por um INSPAC ou examinador credenciado, caso um piloto utilize somente um simulador nível A, mais simples, para a realização do treinamento de recuperação de experiência recente, conforme esclarecido no item 5.11.2.3(c) da IS nº 121-007. Por fim, o parágrafo 121.439(e) também menciona somente INSPAC ou examinador credenciado, esclarecendo seus papéis no cumprimento da supervisão ou observação requeridas por 121.439(b)(1) e (c)(2).

2.3. Considerando-se que a seção 183.25 do RBAC nº 183 somente requer a figura do examinador credenciado para a realização de exames, discute-se a possibilidade de passar a permitir que também o instrutor possa ser incluído entre as pessoas competentes para supervisionar ou observar as etapas de treinamento necessárias para recuperação de experiência recente.

2.4. Registra-se que essa demanda surgiu a partir de uma solicitação de isenção de um operador aéreo, que, em razão da pandemia e o estado de Emergência em Saúde Pública de importância Nacional (ESPIN) em decorrência da Infecção Humana pelo novo Coronavírus (2019-nCoV), teve redução significativa do número de voos, durante determinado período, levando a que mais pilotos precisassem passar pelo processo de recuperação da experiência recente - o que gerou dificuldade com a quantidade de pessoas que estariam aptas a ministrar esse treinamento. No entanto, durante a avaliação, considerando-se o disposto no art. 47, III da Instrução Normativa nº 154, se entendeu que outros operadores poderiam se enquadrar na mesma condição e poderia ser mais benéfica a alteração da regra, de forma permanente e isonômica.

3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

3.1 Contextualização da situação-problema e definição do problema

3.1.1. A partir da contextualização dada na introdução acima, verifica-se que a situação-problema pode ser definida como qual o grau requerido para a pessoa que irá supervisionar o treinamento de recuperação de experiência recente. Atualmente, se requer que a pessoa seja examinador credenciado (ou INSPAC da própria ANAC); discute-se se seria suficiente que a pessoa seja instrutor de voo ou se é realmente necessário o credenciamento da pessoa como examinador, para que ela possa supervisionar esse treinamento.

3.2 Identificação e análise das causas e consequências

3.2.1. A figura do examinador credenciado no Brasil sempre foi associada à própria realização dos exames requeridos, seja para obtenção de licenças e habilitações (sob os RBAC de licenças, como 61, 63 e 65), seja para o atendimento a requisitos operacionais, como dos RBAC nº 121 e 135. A origem do tratamento diferenciado, neste caso, se encontra no 14 CFR Part 121, da *Federal Aviation Administration* (FAA), dos Estados Unidos. Nessa regra, há duas figuras distintas que, no Brasil, são associadas ao examinador credenciado: o *designated examiner*, que se fundamenta no Part 183, e o *check airman*, que tem seus requisitos no próprio Part 121. Por lá, o check airman, é o responsável tanto pelos exames operacionais do Part 121, quanto pela supervisão da aquisição da experiência operacional (121.434) e pela recuperação de experiência recente (121.439).

3.2.2. No Brasil, em 2014, por meio da Resolução nº 334, que aprovou a emenda nº 03 do RBAC nº 121, se alterou a exigência de que a experiência operacional deveria ser supervisionada por examinador credenciado, passando-se a se admitir também o uso de instrutor. No entanto, à época, não se alterou o requisito sobre recuperação de experiência recente.

3.3 Identificação dos agentes afetados

3.3.1. Seriam afetados todos os operadores regidos pelo RBAC nº 121, que devem cumprir os requisitos quando algum de seus tripulantes (pilotos ou comissários) deixam de atender aos requisitos de experiência recente.

3.3.2. Há algum impacto, reduzido, para os examinadores credenciados e instrutores, que são as pessoas que, respectivamente, acompanham o treinamento hoje e poderiam passar a acompanhá-lo, com eventual alteração.

3.4 Delimitação da base legal de atuação da Anac

3.4.1. o Art. 8º, incisos IV, X, XXX e XLVI e § 1º da Lei nº 11.182, de 27/09/2005

3.5 Descrição dos objetivos

3.5.1. O objetivo desse estudo é adequar o grau de exigência sobre a pessoa que irá supervisionar o treinamento de recuperação de experiência recente.

4 IDENTIFICAÇÃO E IDEIAÇÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO

4.1 Mapeamento da experiência internacional

4.1.1. Como mencionado no item 3.2, nos Estados Unidos, se utiliza a figura do *check airman* para o treinamento de recuperação de experiência recente. O *check airman* tem os mesmos requisitos do examinador credenciado no RBAC nº 121 (em destaque, as seções 121.411 e 121.413), mas não tem a formalidade de um programa de *Aircrew Designated Examiner* (ADE), sob o Part 183, conforme detalhado no Order 8900.1, Volume 13, do FAA.

4.1.2. Na EASA, os requisitos de experiência recente constam em FCL.060 - *Recent experience*, da Commission Regulation (EU) No 1178/2011. A recuperação de experiência recente para operações comerciais pode ser conduzida por um instrutor ou examinador.

4.1.3. Na ICAO, o Anexo 6 Parte I, item 9.4, estabelece requisitos de experiência recente. Porém, não se detalha como deve ser recuperada, caso um piloto deixe de atender ao requisito.

4.2. Descrição das opções de ação consideradas, incluindo a opção de "não ação" e as possíveis combinações de opções

4.2.1. Alternativa 1 (não ação): consiste na manutenção da exigência de examinador credenciado para a supervisão do treinamento de recuperação de experiência recente.

4.2.2. Alternativa 2 (inclusão de instrutor de voo): consiste na admissão da figura do instrutor de voo entre as pessoas competentes para a supervisão do treinamento de recuperação de experiência recente.

4.3. Síntese das opções não consideradas e da motivação utilizada

4.3.1. Em razão da complexidade das operações comerciais, que requerem um programa de treinamento, não foi considerada a possibilidade de recuperação de experiência recente simplesmente nos termos do RBAC nº 61, que não requer nem instrutor e permitem a recuperação em voo como segundo em comando ou em simulador, sem a necessidade de estabelecimento de requisitos específicos para a recuperação.

5. ANÁLISE DE IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES

5.1 Descrição da estrutura de análise

5.1.1. Foi analisada comparação das qualificações de instrutor de voo e examinador credenciado, bem como consideradas as outras atividades para as quais se requer um e outro grau.

5.1.2. Observa-se que, conforme o art. 4º, incisos III e VII do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, para o "ato normativo considerado de baixo impacto" e "ato normativo que reduza exigências, obrigações, restrições, requerimentos ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios", poderia se dispensar a análise de impacto regulatório, exigindo-se, nesse caso, decisão fundamentada e, ainda, nota técnica que fundamente a proposta de edição ou de alteração do ato normativo. Dessa forma, a presente análise de impacto regulatória - embora apresente o problema regulatório, os objetivos que se pretende alcançar e indique as opções de ação - apresenta uma análise relativamente simplificada dessas opções de ação, entendendo ser suficiente para o embasamento da escolha da opção sugerida.

5.2 Identificação dos impactos positivos e negativos das opções de ação, incluindo a opção de "não ação" e sua tendência de evolução

5.2.1. Alternativa 1 (não ação): se manteria o grau de exigência de examinador credenciado, para a supervisão do treinamento de experiência recente. Embora, normalmente, o impacto seja pequeno, porque não é um treinamento muito comum de ser realizado (uma vez que é requerido quando um piloto realiza menos de 3 pousos e decolagens nos últimos 90 dias), há situações específicas, como o atual momento de retomada de operações que haviam sido severamente reduzidas durante a pandemia, em que essa limitação de uso de examinador credenciado pode se tornar um gargalo.

5.2.2. Alternativa 2 (inclusão de instrutor de voo): a permissão do uso de instrutor não traz redução do nível de segurança, uma vez que os treinamentos realizados, com a realização de pousos e decolagens de simulador já é uma atividade realizada por instrutores de voo durante outros currículos de treinamento. Assim, entende-se que há somente um impacto positivo de reduzir a carga regulatória sobre os operadores, uma vez que para obter o grau de examinador credenciado, além dos treinamentos internos do operador (que também são aplicáveis ao instrutor), há exigência de realização de curso na ANAC e de processo de credenciamento. Ressalta-se que o foco desses cursos é na realização de exames, como preceitua o art. 8º, § 1º da Lei nº 11.182 e o RBAC nº 183.

5.3. Comparação das opções de acordo com a metodologia descrita

5.3.1. A alternativa 2 fornece nível de segurança equivalente, reduzindo a carga regulatória sobre os operadores regulados, representando um nível de exigência mais adequado à atividade.

5.4. Identificação da ação ou combinação de ações considerada mais adequada ao contexto pela equipe

5.4.1. Foi considerada mais adequada a alternativa 2.

5.4.2. Há aderência da proposta com as seguintes diretrizes para qualidade regulatória:

a) Estabelecer instrumentos de ação regulatória que sejam coerentes com o grau de intervenção necessária, que não gerem empecilhos à evolução tecnológica do setor e que, respeitados os limites aceitáveis de risco, considerem as peculiaridades dos diversos entes regulados e minimizem as distorções concorrenciais.

b) Garantir que a modelagem de intervenção nos diferentes tipos de atividade regulatória, aplicados aos diversos segmentos do setor, sejam proporcionais à exposição do risco gerado à sociedade, ao comportamento histórico do segmento e à condição econômica do ente regulado..

5.4.3. Não foi identificado impacto com relação ao Alinhamento aos Anexos da ICAO (CC/EFOD) ou às PQs do USOAP-CMA, tendo em vista que o assunto não é regulado nesse nível de detalhe nesses documentos.

6. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO

6.1. Descrição das principais estratégias do plano de implementação, fiscalização e monitoramento (ações, responsáveis e estimativa inicial de prazos)

6.1.1. No RBAC, se preveem as seguintes alterações:

RBAC nº 121, Emenda nº 14	RBAC nº 121, Emenda nº 15	Justificativa
121.439 Qualificação de piloto. Experiência recente	121.439 Qualificação de piloto. Experiência recente	Aproveita-se a oportunidade para corrigir o título da seção, que limitaria sua aplicabilidade a pilotos, embora seus requisitos explicitamente se direcionem também a comissários.
(b)(1) sob supervisão de um INSPAC ou de um examinador credenciado, executar, se piloto, pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha ou em simulador avançado ou dotado de sistema de visualização, se comissário de voo, realizar 4 ciclos (pouso e decolagem) em um avião em que trabalha. Quando for usado um simulador (no caso de pilotos) com visualização devem ser cumpridos os requisitos do parágrafo (c) desta seção;	(b)(1) sob supervisão de um INSPAC, ou de um examinador credenciado <u>ou instrutor de voo</u> , executar, se piloto, pelo menos 3 pousos e 3 decolagens no tipo de avião em que trabalha ou em simulador avançado ou dotado de sistema de visualização, se comissário de voo, realizar 4 ciclos (pouso e decolagem) em um avião em que trabalha. Quando for usado um simulador (no caso de pilotos) com visualização devem ser cumpridos os requisitos do parágrafo (c) desta seção;	Inclusão da possibilidade de instrutor de voo também realizar a supervisão do treinamento de recuperação de experiência recente, considerando que: (1) o instrutor de voo ministra o treinamento de pousos e decolagens durante outros currículos de treinamento; (2) o RBAC nº 183 somente requer a figura de examinador credenciado para a realização de exames. Nesse sentido, a Resolução nº 334, que aprovou a emenda nº 03 ao RBAC nº 121, já havia incluído a possibilidade de instrutor supervisionar a aquisição da experiência operacional, conforme 121.434(c)(1)(i); (3) para comissários, a ANAC já havia proposto tal alteração, conforme Consulta pública nº 08/2020

		(processo 60800.019650/2010-15).
(c)(2) ser observado, nos dois primeiros pousos a serem realizados em operações segundo este regulamento, por um INSPAC ou um examinador credenciado agindo como piloto em comando e ocupando um dos postos de pilotagem. Os pousos devem ser feitos nos mínimos meteorológicos para operações CAT I e devem ser feitos dentro de 45 dias após o término do treinamento em simulador.	(c)(2) ser observado, nos dois primeiros pousos a serem realizados em operações segundo este regulamento, por um INSPAC, ou um examinador credenciado <u>ou instrutor de voo</u> agindo como piloto em comando e ocupando um dos postos de pilotagem. Os pousos devem ser feitos nos mínimos meteorológicos para operações CAT I e devem ser feitos dentro de 45 dias após o término do treinamento em simulador.	Conforme justificativa acima. Observa-se que o instrutor de voo já é autorizado a supervisionar a aquisição de experiência operacional em atendimento à seção 121.434 e que tal observação não se trata de exame.
(e) O INSPAC ou o examinador credenciado que observar as decolagens e pousos previstos nos parágrafos (b)(1) e (c) desta seção deve certificar que a pessoa sendo observada demonstrou proficiência e está qualificada para exercer seus deveres em operações segundo este regulamento. Pode, ainda, requerer quaisquer manobras adicionais que ele considerar necessárias para dar tal certificação.	(e) O INSPAC, ou o examinador credenciado <u>ou instrutor de voo</u> que observar as decolagens e pousos previstos nos parágrafos (b)(1) e (c) desta seção deve certificar que a pessoa sendo observada demonstrou proficiência e está qualificada para exercer seus deveres em operações segundo este regulamento. Pode, ainda, requerer quaisquer manobras adicionais que ele considerar necessárias para dar tal certificação.	Alteração em consequência das alterações anteriores, tendo em vista que as observações mencionadas neste parágrafo são as que ocorrem sob os parágrafos (b)(1) e (c) dessa seção 121.439.

6.1.2. Caso tal alteração seja efetiva, a SPO deverá atualizar a IS nº 121-006, item 5.11.2.5., e a IS nº 121-011, item 5.11.2.1, para mencionar também o instrutor de voo.

6.1.3. As empresas deverão atualizar seu programa de treinamento para prever que tal treinamento pode ser realizado por instrutor de voo. Dado o baixo grau de impacto verificado, entendo que não haveria empecilho a que as empresas adotem a prática a partir da entrada em vigor do RBAC nº 121, ficando pendente de revisão da IS e dos programas de treinamentos.

7. CONCLUSÃO

7.1. Conclui-se pela viabilidade de alteração do RBAC nº 121, para inclusão da figura de instrutor de voo nos parágrafos 121.439(b)(1), (c)(2) e (e), considerando não haver prejuízo à segurança operacional, a diminuição da carga regulatória e a adequação da figura de instrutor ao que prevê o art. 8º, § 1º da Lei nº 11.182 e o RBAC nº 183.



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/08/2021, às 12:32, 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 **6133207** e o código CRC **F62CF2B3**.