



1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 121, intitulado "Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg", conforme competências atribuídas pelo art. 8º, incisos IV, X, XXX e XLVI da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

1.2. A presente proposta de emenda trata de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), referente às competências necessárias para se ministrar o 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. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. O processo se originou a partir de uma solicitação de isenção de requisito, conforme o RBAC nº 11, por um operador aéreo. Em conformidade com a Instrução Normativa nº 154, que em seu art. 47, inciso III, prevê que deve ser avaliado se outros operadores se encaixam na mesma situação - o que poderia motivar uma alteração da regra de forma permanente e isonômica.

2.2. Na análise, foi verificado que o requisito provém da regulamentação dos Estados Unidos, estabelecida no 14 CFR Part 121, pela *Federal Aviation Administration* (FAA), que atribui tal competência ao *check airman*. E, embora se associe tal figura à do examinador credenciado no Brasil, tal associação não é direta, uma vez que a FAA possui ainda a figura do *designated examiner*, prevista no Part 183. No caso do RBAC, se entende que o examinador credenciado do RBAC nº 121 é também a mesma figura que se encontra no RBAC nº 183. No entanto, como preceitua a seção 183.25 do RBAC nº 183, esse credenciamento tem como principal objetivo a realização de exames. A própria Lei nº 11.182, em seu art. 8º, § 1º, menciona o credenciamento para expedição de "laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados" - o que não é o caso de quem atua no treinamento de recuperação de experiência recente.

2.3. Considerando que os instrutores já realizam o treinamento de tripulantes, incluindo os pousos requeridos em 121.439(b)(2), em outros currículos de treinamento e que as exigências técnicas sobre instrutores e examinadores (conforme as seções 121.411 a 121.414) são similares, entende-se que a permissão de uso de instrutor não traz redução do nível de segurança. Assim, haveria 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.

2.4. Consultando o histórico, foi verificado que já foi realizada alteração similar na seção 121.434 do RBAC nº 121, em sua emenda nº 03, quando também foi permitido que um instrutor pudesse realizar uma atividade até então restrita ao examinador credenciado; no caso, a supervisão da aquisição de experiência operacional. A proposta também está alinhada ao que foi proposto para recuperação de experiência recente de comissários, na Consulta pública nº 08/2020 (processo 60800.019650/2010-15).

2.5. Internacionalmente, verifica-se que a ICAO não possui requisito específico sobre como deve ser recuperada a experiência recente. A EASA, por sua vez, permite que a recuperação de experiência recente seja conduzida por um instrutor ou examinador.

2.6. O detalhamento da análise regulatória realizada se encontra no relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) integrante desta consulta pública. As propostas de texto da emenda ao RBAC

nº 121 se encontra em arquivos com a proposta da resolução, do texto resultante dos RBAC e no quadro comparativo abaixo, com comentários e justificativas para cada alteração.

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	(e) O INSPAC, ou o examinador	Alteração em consequência

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.

credenciado ou instrutor de voo 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.

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.

3. FUNDAMENTAÇÃO

- 3.1. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- 3.2. Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019; e
- 3.3. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

4. CONSULTA PÚBLICA

- 4.1. A quem possa interessar está aberto o convite para participar deste processo de consulta pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta consulta pública serão bem-vindos.
- 4.2. Os interessados devem enviar os comentários por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>.
- 4.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final do RBAC nº 121 poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, considerando a relevância dos comentários recebidos, será realizada uma nova consulta pública.
- 4.4. Os comentários referentes a esta consulta pública devem ser enviados no prazo de 45 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

5. CONTATO

- 5.1. Para informações adicionais a respeito desta consulta pública favor contatar:
Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Padrões Operacionais – SPO
Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS
Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO
Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 3º andar - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil
Tel.: (61) 3314-4846
e-mail: gtno.spo@anac.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 10/09/2021, às 10:06, 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 **6193129** e o código CRC **BDE1D605**.