



## NOTA TÉCNICA Nº 31/2023/GTNO-SPL/SPL

### 1. ASSUNTO

1.1. Estudo sobre flexibilizações do treinamento para extensão da vigência de habilitação de tipo na aviação geral.

### 2. REFERÊNCIAS

2.1. Despacho GTNO-SPL SEI! 8088463

2.2. NOTA TÉCNICA Nº 11/2022/GTNO-SPL/SPL [7096789](#)

### 3. INTRODUÇÃO

3.1. A regulação de segurança da aviação civil tem o objetivo de garantir que as operações aéreas ocorram de forma segura, ou seja, que os riscos envolvidos nas operações sejam mitigados ou minimizados a níveis aceitáveis. A regulação pode se dar, por exemplo, por meio do estabelecimento de normas técnicas para a certificação e operação de aeronaves, certificação de empresas aéreas, treinamento de tripulação, manutenção de aeronaves e infraestrutura aeroportuária.

3.2. Contudo, o desafio do regulador consiste em encontrar o equilíbrio entre a segurança e o custo envolvido no cumprimento de normas e regulamentos. A falta de segurança pode levar a acidentes ou incidentes que podem ser catastróficos em termos de perda de vidas e danos a propriedades, levando à inviabilização do negócio. Por outro lado, o excesso de segurança eleva os custos de sua implementação de maneira que pode igualmente afetar a capacidade de um negócio se manter ou competir no mercado.

3.3. Com isso em mente, cabe ao regulador constantemente avaliar os efeitos e impactos de sua regulação para buscar o equilíbrio que permita o desenvolvimento constante do setor. Essa avaliação parte do princípio do risco atrelado a determinada operação, seja o risco associado às pessoas diretamente envolvidas na operação ou àquelas que possam ser impactadas de forma indireta, assim como às instalações, ao meio ambiente etc. A regulação deve ser proporcional ao risco, sendo mais rigorosa para atividades com maior potencial de risco e menos rigorosa para aquelas com menor potencial de risco. Além disso, é necessário que a regulação seja flexível o suficiente para se adaptar às mudanças nas condições de risco ao longo do tempo, e que haja um diálogo transparente entre reguladores e regulados para garantir que as medidas regulatórias sejam justas e eficazes.

3.4. No que concerne ao treinamento de pilotos que atuam na aviação geral, segmento onde a exposição a risco é menor que a observada em empresas de transporte aéreo comercial, tem-se recebido questionamentos constantes quanto ao excesso de exigência de treinamento para pilotos detentores de habilitação de tipo, uma vez que o regulamento estipula treinamento anual em CTAC. A grande maioria dos CTAC que possuem simuladores de voo de aeronaves tipo utilizadas na aviação geral no Brasil encontra-se no exterior, o que representa alto custo para o setor, tanto em relação à indisponibilidade de tripulantes quanto em decorrência do câmbio.

3.5. A alternativa apresentada no processo [00058.032039/2020-82](#) propôs a mudança do prazo de validade da habilitação de tipo para piloto atuando na aviação geral de 12 para 24 meses. Após o processo de consulta pública, foram alegadas possíveis consequências indesejáveis de aumento de risco à segurança operacional. O objetivo deste estudo é avaliar a possibilidade de se alargar a vigência da habilitação de tipo considerando-se critérios de elegibilidade que visem a trazer os riscos a níveis aceitáveis. Os critérios de elegibilidade se pautam na maior capacidade de atuação do piloto em decorrência da sua grande experiência e acúmulo de horas de voo em determinado tipo de aeronave, da realização reiterada de treinamentos em CTAC, da manutenção de sua proficiência pela não interrupção da atuação naquela aeronave por período significativo e pelo não envolvimento em acidentes aeronáuticos.

3.6. Motivado por reunião ocorrida em 27 de dezembro de 2022 entre os representantes da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil – SPL, Gerência de Certificação de Pessoal – GCEP, Gerência Técnica de Organização de Formação – GTOF, Gerência Técnica de Assessoramento – GTAS e Gerência Técnica de Normas – GTNO, e conforme consta no despacho 8088463, foi definida a necessidade de condução de estudo sobre viabilidade da realização de treinamento de aeronave tipo ocorrer desvinculada de um CTAC mediante critérios de elegibilidade para tal que considerassem a experiência e a proficiência do piloto.

3.7. Em perspectiva à proposta constante no processo [00058.032039/2020-82](#), buscou-se agregar critérios que mitigassem os riscos operacionais detectados e amplamente analisados na Nota Técnica nº 11/2022/GTNO-SPL/SPL ([7096789](#)). A inclusão de condições ou critérios de elegibilidade para concessão de extensão de habilitação de tipo se dá nesta esteira. Os critérios, portanto, levam a flexibilização a pilotos detentores de marcas operacionais com relevante lastro técnico.

3.8. Retomando a evolução do estudo, no bojo de discussões subsequentes, a proposta evolui para a realização de treinamento em CTAC de modo mais espaçado, sendo proposto 24 meses de vigência da habilitação, após o atingimento de certas marcas de conhecimento, experiência e temporais por um dado piloto na aeronave tipo em que se deseja tal dilação.

3.9. Neste contexto foram apresentadas condições a serem analisadas durante o estudo, a saber:

- Tipo de operação: as operações não terão caráter comercial e, portanto, limitadas ao RBACs 91 excetuando-se propriedade compartilhada;
- Experiência progressa no tipo: considerando o lapso temporal em que um dado piloto é detentor de uma dada habilitação de tipo e o tempo de voo acumulado neste mesmo tipo em um dado período;
- Experiência recente: manutenção ou não das condições previstas na seção 61.21 do RBAC 61;
- Recorrência de treinamento em CTAC: quantidade mínima de treinamentos em CTAC consecutivos a partir do qual um dado piloto viria a gozar da possibilidade de realizar treinamento em CTAC mais espaçado.

3.10. Cabe destacar que as premissas postas consideram que pilotos com relevante cabedal de experiência em uma determinada aeronave tipo e recorrência de treinamentos em CTAC possuiriam os conhecimentos atinentes àquela aeronave arraigados de modo a permitir que certas flexibilizações a serem analisadas no bojo do presente documento ocorram. No decorrer das discussões no âmbito da SPL, outras premissas também surgiram trazendo mais robustez ao modelo:

- ser PLA;
- dever manter a habilitação válida pelo período;
- ter realizado treinamentos em CTAC aplicáveis à função de primeiro em comando conforme descrito nas seções 61.213 e 61.215 do RBAC 61.

3.11. Para tanto, seguiu-se o rito descrito no Art. 15 da Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020 com o intuito propor subsídios à tomada de decisão da Diretoria da Agência, no exercício do seu poder normativo previsto no *Inciso V, art. 11 da Le nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.*

#### **4. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO A SER ENFRENTADO, COM MAPEAMENTO DE SUAS CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E EXTENSÃO**

4.1. A realização de treinamento em CTAC vem ao encontro do saneamento de característica humana que impõe o decaimento de conhecimentos e habilidades ao longo do tempo - *Skill Fade* (disponível [aqui](#)) - sendo este em maior ou menor grau decorrente de fatores como exposição a múltiplos treinamentos prévios, contato com pares, treinamentos com padrões elevados de exigência, tipos de avaliações - avaliações do tipo "*show me*" (práticas) tendem a ser mais efetivas que leituras e avaliações do tipo "*tell me*" (teóricas), recorrência de exposição às tarefas treinadas etc. Ou seja, considerando que o escopo do treinamento em CTAC é a realização de operações simuladas de situações anormais e de emergência, algo não corriqueiro na operação da aeronave, torna-se premente a necessidade de realização de treinamento dentro de uma dada periodicidade o que, no regramento nacional, é determinada em 12 meses.

4.2. É tema amplamente debatido na Agência que tal imposição traz ao mercado dificuldades e custos de diferentes ordens. Exemplos de tais manifestações encontram-se acostadas ao processo [00058.032039/2020-82](#), relatório de contribuições [5256655](#), processo que versa sobre alterações do RBAC 61. É neste regulamento, mais precisamente na seção 61.215 que reside a exigência para treinamento em CTAC validado:

##### **61.215 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo**

(b) Os treinamentos de solo e de voo devem ser conduzidos em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

4.3. Foi possível agrupar as dificuldades reportadas nas manifestações em: custos de treinamento em CTAC, imposição pela utilização de CTAC reconhecido pela ANAC e crença na manutenção da proficiência decorrente da operação rotineira.

4.4. No que tange à dimensão financeira do problema, dado que o parque de CTACs lotados no país e detentores de *Full Flight Simulators (FFS)* é restrito, a esmagadora maioria dos treinamentos é conduzido em locais sediados no exterior o que potencializa os custos decorrentes do câmbio e do tempo de indisponibilidade de um dado piloto.

4.5. A imposição de realização de treinamento em CTAC certificado ou validado pela Agência, acaba, por vezes, limitando o acesso a provedores que ofertam condições mais vantajosas ao operador, sejam estas financeiras, de agenda ou outra ordem, corroborando ao quadro de dificuldades relatado.

4.6. Também é reconhecido que a exposição recorrente a treinamentos subsequentes em CTAC agrega competências e habilidades de modo cada vez mais arraigado vindo, no limite, a tornar a execução de uma dada tarefa automática conforme referência ao *Skill Fade*:

*Automatic Response Stage - Automaticity is one of the by-products of practice. As procedures become automatic, less attention is required to carry them out. It is, therefore, possible to do other things simultaneously. At this stage, performance of the skill is rapid and smooth and requires much less deliberate attention. The practitioner may no*

*longer be able to remember the individual steps in the procedure, or explain how to perform the skill. It has simply become "automatic".*

4.7. Assim, acredita-se possível que o regramento nacional venha trazendo tais exigências ao longo das sucessivas revisões sem, contudo, considerar os fatores citados bem como a evolução dos métodos de instrução ou o tratamento dado por outras autoridades de aviação civil.

4.8. Ademais, nos casos em que o legislador entende aplicável haver requisitos de treinamento mais ajustados em função de especificidades operacionais, encontra-se prevista a figura do Programa de Treinamento Operacional - vide seções 91.1073, 91.1081, 91. 1087 do RBAC 91, Subparte N do RBAC 121 e Subparte H do RBAC 135, logo, corroborando à percepção de que há espaço para ajustar aquilo que é imposto aos diretamente afetados pelos ditames do RBAC 61.

## **5. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO**

5.1. Os atores diretamente afetados pelo problema regulatório ao qual este estudo visa propor encaminhamentos são os pilotos detentores de habilitação de tipo que conduzem operações sob a égide do RBAC 91, portanto, treinados e habilitados nos moldes constantes no RBAC 61 e que não conduzem operações de aeronaves de propriedade compartilhada, vide prescrições constantes na Subparte K do RBAC 91.

5.2. São afetados, também, os operadores de aeronaves, usualmente responsáveis por custear os treinamentos dos pilotos. Além destes, os CTAC podem vir a ser impactados pela eventual diminuição de demanda de treinamento.

## **6. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL QUE AMPARA A AÇÃO NO TEMA TRATADO**

6.1. O suporte legal que ampara a ação da ANAC para solucionar um problema regulatório apresentado nesta AIR, está alicerçada nos incisos XVII e XXXII do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, combinado com o art. 160 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica). Os referidos dispositivos conferem à ANAC a competência para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, bem como proceder com a emissão dos certificados de capacidade física e mental dos tripulantes.

6.2. 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.

6.3. Com efeito, a diretoria 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 de pessoal, bem como implementar as normas e recomendações da OACI, nos assuntos de sua competência.

6.4. Assim sendo, resta evidente que a ANAC, a Diretoria Colegiada e a SPL encontram-se guardadas de legitimidade para apresentação e aprovação, conforme atribuição específica, do presente estudo e encaminhamentos decorrentes.

## **7. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL NO TRATAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO SOB ANÁLISE**

7.1. O passo inicial do estudo é averiguar como outras autoridades de aviação civil tratam o assunto.

7.2. Dentro do cenário mundial, a regulação da aviação civil é destacada por autoridades como a dos Estados Unidos e da União Europeia, além da referência primária aos padrões e práticas recomendadas pela OACI. Por esse motivo, serão colocados a seguir os SARPS referentes ao tema encontrados no Anexo I e DOCs correlatos e nos regulamentos desenvolvidos no âmbito do SRVSOP, assim como os procedimentos que as autoridades de aviação civil mais relevantes mundialmente utilizam para a certificação dos seus tripulantes.

### **7.2.1. ICAO e SRVSOP**

7.2.1.1. Ao confrontar os requisitos presentes no Anexo I da ICAO, verifica-se o chamamento ao DOC 9379 – *Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System*. Ambas as legislações não estabelecem a obrigatoriedade de certificação em CTAC tampouco treinamento em simulador ainda que se mencione ser altamente recomendável seu uso sempre que possível. Logo, depreende-se que a metodologia aplicada deve ficar a cargo de cada país membro.

7.2.1.2. Outrossim, em consulta ao LAR 61, em especial à seção 61.310(d), também não foi encontrada obrigatoriedade de obtenção de habilitação em CTAC tampouco em simulador. A regulamentação do SRVSOP trata a obtenção de forma geral, assegurando que as manobras essenciais sejam treinadas e que, se a alternativa for o uso de aeronave, que esteja em condições aeronavegáveis e de registro, ou se a alternativa for para um dispositivo, que seja representativo à aeronave.

7.2.1.3. Inexistindo exigência internacional por meio da ICAO quanto regional através do SRVSOP, passa-se à análise do tratamento dado por outras autoridades de aviação civil.

### **7.2.2. Federal Aviation Administration – FAA**

7.2.2.1. Segundo a seção 61.63(d)(2) do Part 61 o treinamento para obtenção de uma habilitação ou renovação deve ocorrer se feito por instrutor autorizado, o qual fica encarregado a realizar o endosso do treinamento ministrado na ficha do aluno. E, diferentemente do que está previsto na seção 61.213 do RBAC 61, o Part 61 não condiciona a certificação do piloto em Centro de Treinamento de Aviação Civil – CTAC.

7.2.2.2. A seção 61.193 do Part 61 autoriza o instrutor a ministrar treinamento para estudantes a piloto, pilotos certificados, instrutores de voo, treinamentos de solo, obtenção renovação de habilitação tipo, instrumentos, aquisição de experiência recente e a realizar testes teóricos e práticos (que não seja o voo de exame). Tais prerrogativas são praticamente as mesmas que aparecem na seção 61.237 do RBAC 61, o que torna possível dizer que a seara de ação de ambos é a mesma.

7.2.2.3. Ainda conforme ambos os regramentos, a habilitação de instrutor condiciona o profissional a agir como instrutor nas aeronaves as quais se encontra qualificado.

7.2.2.4. Porém, ao analisar a formação de ambos os instrutores (FAA e ANAC) percebe-se diferenças no sentido de que os profissionais habilitados pelo FAA possuem foco maior na parte pedagógica quando o assunto é o currículo de solo. A seção 61.233(a) do RBAC 61 apenas cita que o candidato a habilitação de instrutor deva receber instrução teórica conforme estabelecido no RBAC 141, tanto a parte teórica quanto a parte prática estão dispostas no item 5.1.7 da IS 141-007, abaixo serão colocados apenas os itens correspondentes ao curso de solo.

Seção 61.185(a) do Part 61	Item 5.1.7 da IS 141-007
-	Informação sobre os procedimentos previstos nos manuais do CIAC, e informações sobre os procedimentos previstos nos programas de instrução aplicáveis
O processo de aprendizado	-
Elementos de ensinamentos efetivos	Técnicas de ensino
Testes e avaliações de Alunos	Desempenho humano, didática. Técnicas de avaliação <i>briefing e debriefing</i> .
Desenvolvimento do curso	-
Planejamento de aula	-
Técnicas de treinamento em classe	Utilização dos recursos instrucionais disponíveis no CIAC
Conhecimentos aeronáuticos para pilotos recreacionais, privados e comerciais aplicáveis à categoria de aeronave	Atualizações quanto a novas tecnologias e regulamentos aplicáveis à área de atuação
Conhecimentos aeronáuticos para voo por instrumentos (onde conhecimentos de instrumentos são requeridos)	-

7.2.2.5. Os itens estabelecidos acima correspondem a cada certificação se comparado os requisitos da ANAC e do FAA, tentou-se fazer uma relação de equivalência entre as duas legislações, no ponto em que não haveria equivalência, uma lacuna foi deixada.

7.2.2.6. Das diferenças envolvendo a parte prática da formação de ambos os instrutores:

Seção 61.183(i) do Part 61	Seção 61.233 do RBAC 61
Estar habilitado na aeronave (classe ou tipo) e ter no mínimo 15 horas como piloto em comando na categoria e classe pretendida	Estar habilitado na aeronave (classe ou tipo). Exceto balão e categoria aerodesportiva, não há requerimento mínimo de horas
Consciência de estol	Técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos
Entrada em parafuso	-
Parafuso	-
Procedimento de recuperação de parafuso	-
-	Práticas de técnicas de instrução em todas as manobras e procedimentos de voo previstos para o nível de habilitação do solicitante e aplicáveis à categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação.*

\* Entende-se que neste ponto estariam enquadradas as seguintes matérias requeridas pela IS 141-007: padronização de manobras, área de instrução, conhecimentos operacionais aplicáveis à região do CIAC, por exemplo: corredores visuais, NOTAM, espaços condicionados, etc; e

7.2.2.7. A legislação brasileira possui um ponto positivo ao treinar de forma prática o reconhecimento e correção de erros normais dos alunos, excluindo a situação do parafuso (explorado pelo FAA).

7.2.2.8. Percebe-se que a formação de ambos os instrutores é diferente, enquanto o FAA possui um esforço maior no desenvolvimento de características pedagógicas, a legislação brasileira foca na parte técnica (excetuando entradas de

parafuso). Acredita-se que esta diferença na formação dos instrutores é o que qualifica o instrutor segundo o FAA a ministrar instrução sem o intermédio de um centro ou escola, devido sua bagagem pedagógica mais acentuada, enquanto o instrutor segundo a ANAC precisa estar vinculado a uma entidade de ensino. Por consequência, a certificação das demais pessoas que necessitam de um instrutor no Brasil se desdobra na utilização de uma instituição que ampare pedagogicamente o aluno.

7.2.2.9. Outro ponto que merece relevo está como o cenário dos EUA é influenciado por atores alheios ao regulamento. O modelo norte americano é fortemente afetado pelo prêmio que o seguro paga e quais condições que as seguradas colocam, de forma que ao encaminhar sua tripulação para um centro de treinamento as condições impostas pelas seguradoras sejam mais favoráveis aos proprietários de aeronaves. Ademais, é notável a quantidade e diversidade de Centros de Treinamentos sediados nos Estados Unidos e Canadá, o que permite acesso notadamente fácil a este tipo de recurso para instrução de voo.

### 7.2.3. European Union Aviation Safety Agency – EASA

7.2.3.1. Para este estudo foi utilizado o Easy Access Rules for Aircrew – Regulation (EU) N° 1178/2011 do sítio eletrônica da EASA. Os requisitos de certificação do pessoal de aviação para obtenção de habilitação classe e tipo estão dispostos no Anexo 1 do referido documento, mais precisamente na seção FCL.725 da Subparte H, a qual condiciona que o candidato a obtenção de uma habilitação de classe ou tipo deve completar seu treinamento em uma instituição de ensino definida pela EASA como ATO – Approved Training Organization.

7.2.3.2. É notável que tal instituição, não necessariamente deve possuir um *FFS* como condição para ministrar instrução de voo, exceção aos helicópteros cujo nível de qualificação e a complexidade do tipo da aeronave irão determinar a quantidade de treinamento prático que pode ser realizado nos dispositivos de simulação de voo.

7.2.3.3. Conforme exposto pela subparte ATO, no anexo 7 do documento em referência citado no parágrafo anterior, uma *ATO* possui caráter similar ao que o Brasil nomeia como CTAC – Centro de Treinamento de Aviação Civil. Dessa forma, a legislação europeia assemelha-se à legislação brasileira neste sentido, guardadas as particularidades das operações europeias.

### 7.2.4. Civil Aviation Safety Authority – CASA Austrália

7.2.4.1. Outro importante participante dentro do cenário mundial é a autoridade de aviação civil australiana. Há estudo envolvendo a participação deste ator constante na Nota Técnica nº 11/2022/GTNO-SPL/SPL ([7096789](#)), presente no processo [00058.021128/2022-65](#).

7.2.4.2. Segundo este documento, a autoridade australiana determina que o treinamento possa ocorrer tanto em aeronave quanto em simulador, no entanto, as restrições para uso de aeronave estão estabelecidas na seção 61.205 do regramento australiano da seguinte forma:

#### **61.205 When training must not be conducted in aircraft**

*(1) For paragraphs 61.195(2)(d), 61.200(d) and 61.747(3)(c), the training must not be conducted in an aircraft with a maximum certificated passenger seating capacity of more than 9 if:*

*(a) there is an approved flight simulator for the training available in Australia; or*

*(b) for a rating that applies only to an aircraft with a maximum certificated passenger seating capacity of more than 19 or a maximum certificated take-off weight of more than 8 618 kg—there is an approved flight simulator for the training available outside Australia.*

*(2) In this regulation:*

*available, for training, means able to be used for the training.*

7.2.4.3. Dentre as premissas colocadas destaca-se o fato de que, se houver simulador em território australiano, a certificação do tripulante deverá ser conduzida utilizando-se deste dispositivo (ver - [Flight simulators for type rating training](#)). A conclusão à época do estudo constante na nota técnica referenciada foi de que a mera incorporação do modelo australiano sem que houvessem medidas mitigadoras adicionais não seria adequada.

7.3. Resta claro, portanto, que não há imposição por parte da ICAO acerca do método de treinamento para obtenção de uma dada habilitação tipo cabendo à autoridade de aviação civil desenvolver o modelo que entender adequado. Os exemplos trazidos corroboram a tal entendimento.

## 8. **PROPOSIÇÃO DE AÇÃO PARA O ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO**

8.1. Considerando o acima disposto, visando contornar o problema regulatório identificado, propõe-se como ação a adequação regulatória do RBAC 61 de modo a prever a dilatação do período de vigência da habilitação de tipo para um dado piloto em um dado modelo de aeronave para 24 meses frente aos atuais 12 meses considerando os seguintes critérios de elegibilidade:

- a) ser detentor de licença de Piloto de Linha Aérea;
- b) possuir 500hs de voo na aeronave tipo a qual se deseja obter a dilatação da vigência da habilitação;
- c) deverá ter realizado 3 (três) treinamentos consecutivos em CTAC para o desempenho da função de primeiro em comando conforme prescrito nas seções 61.213 e 61.215 do RBAC 61; e
- d) possuir experiência recente vigente ininterruptamente nos últimos 12 meses.

8.2. É condição inerente à dilação proposta a manutenção da habilitação no mesmo tipo vigente mediante realização de treinamentos periódicos em CTAC para a função de primeiro em comando no prazo adequado.

8.3. A eventual perda de vigência por período superior a 12 meses, imporá o retorno do cômputo da vigência ao usual prazo de 12 (doze) meses definido no item 61.19(b)(2), bem como a necessidade de realização de 3 (três) treinamentos consecutivos em CTAC como condição à nova concessão de prazo de vigência alargado.

8.4. Outra condição importante para a concessão da dilação diz respeito ao não envolvimento do piloto em acidente aeronáutico, o que já garantido por meio do item 61.3, que prevê a suspensão da habilitação do piloto envolvido no acidente e condiciona a revogação da suspensão à realização de treinamento e exame de proficiência. Dessa forma, não há necessidade de replicar tal critério de elegibilidade junto aos listados acima. Contudo, em havendo ocorrência de acidente, deve-se exigir a realização de 3 (três) treinamentos consecutivos em CTAC como condição à nova concessão de prazo de vigência alargado, similarmente à perda da vigência por período superior a 12 meses.

## 9. IDENTIFICAÇÃO E ANÁLISE DOS IMPACTOS POSITIVOS E NEGATIVOS DA PROPOSTA

9.1. Os impactos positivos identificados na proposta são apresentados a seguir.

- a) Regulação mais proporcional ao risco atrelado à operação: o estudo de flexibilização abarca o conjunto "operação + piloto" que representa menor exposição a risco.
- b) Aplicação de conceitos de regulação responsiva, uma vez que o piloto com mais experiência e continuidade de atuação faz jus a extensão de vigência da habilitação tipo: busca-se permitir que o detentor do conjunto de marcas mais complexas, mantendo-as vigentes, possa gozar de prerrogativas mais ajustas.
- c) Diminuição de custo para o segmento da aviação geral em decorrência do menor risco que oferta ao sistema, condicionado à experiência e proficiência do piloto: a diminuição de custo se dá pelo espaçamento do treinamento em CTAC e pela maior disponibilidade do piloto para a execução de voos.
- d) Estímulo à informação tempestiva dos voos realizados na CIV digital para comprovação dos critérios de elegibilidade. Lateralmente, pode estimular ainda o uso do Diário de Bordo digital para automatizar o lançamento dos voos realizados na CIV digital.

9.2. Foram identificados os seguintes impactos negativos:

- a) Aumento de complexidade na escrita do regulamento e, eventualmente, confusão no entendimento pelo regulado: o que traz a necessidade de campanhas de esclarecimentos.
- b) Necessidade de implementação de sistema que permita a observação dos critérios de elegibilidade para a concretização da norma: a viabilidade do modelo pauta-se pesadamente na necessidade de sistemas informacionais capazes de tratar as diferentes condições dentro da lógica estabelecida. Dado que está em desenvolvimento pela SPL e STI a plataforma PEL visando organizar, consolidar e apresentar informações dispersas em diferentes sistemas em uma única plataforma agregando lógicas relevantes ao desenvolvimento da rotina das áreas técnicas da Superintendência, tem-se aí a oportunidade de considerar as lógicas aqui apresentadas no desenvolvimento do sistema.
- c) Possível impacto nos CTAC nacionais que detêm simuladores de aeronaves tipo utilizadas na aviação geral.
- d) Possível desincentivo ao aumento do parque de simuladores no país para este nicho de aeronaves.

## 10. PROPOSIÇÃO DE ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO, E ALTERAÇÃO OU DE REVOGAÇÃO DE ATO NORMATIVO EM VIGOR.

10.1. Para viabilização da implementação da solução proposta, verifica-se a necessidade de adequação dos seguintes itens do RBAC 61:

RBAC 61	
Redação Atual	Nova Redação
<b>61.19 Vigência das habilitações de piloto</b>  (b) Os requisitos de treinamento e realização de exames de proficiência devem ser comprovados nos seguintes prazos máximos, contados a partir do mês de aprovação do piloto no último exame de proficiência, a exceção do previsto no parágrafo 61.33 (a) deste Regulamento:  (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses;	Inserção de novo item:  <b>(c) a validade da habilitação de tipo será de 24 (vinte e quatro) meses para os casos em que for verificado o atendimento das condições dispostas na seção 61.215.</b>
<b>61.31 CIV Digital</b>	Edição de texto:



<p>(e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável.</p>	<p>(e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação, <b>tempo de voo adquirido em uma dada aeronave tipo</b> e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável.</p>
<p><b>61.215 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo</b></p>	<p>Inserção de novo item:</p> <p><b>(d) A habilitação de tipo passará a vigorar por 24 (vinte e quatro) meses nos casos em que for demonstrado pelo detentor da habilitação de tipo:</b></p> <p><b>(1) possuir licença de Piloto de Linha Aérea;</b></p> <p><b>(2) possuir 500 horas de voo no mesmo tipo;</b></p> <p><b>(3) ter realizado, ao menos, 3 (três) treinamentos consecutivos em CTAC na função de primeiro em comando; e</b></p> <p><b>(4) deter experiência recente ininterrupta nos últimos 12 (doze) meses.</b></p> <p><b>(e) A perda de vigência por prazo superior a 12 (doze) meses ou o envolvimento em acidente aeronáutico imporá o retorno do cômputo da vigência a 12 (doze) meses, bem como a necessidade de realização de 3 (três) treinamentos consecutivos em CTAC como condição à nova concessão de prazo de vigência alargado.</b></p>

10.2. Como estratégia de implementação, é necessário o uso de sistemas que suportem a lógica proposta previamente analisada. Com vistas a automatizar a conferência dos critérios de elegibilidade para extensão da vigência da habilitação de tipo, entende-se essencial a entrada em vigor do novo regramento em conjunto com o sistema que o suportará.

10.2.1. Sobre a estratégia de monitoramento de potenciais efeitos negativos à segurança operacional que possam ser relacionados a treinamento deficiente, é desejável que indicadores de performance de segurança operacional sejam acompanhados durante um período de cinco anos. Esse monitoramento pode incluir avaliações periódicas do desempenho de treinamento, análise dos relatórios de investigação de acidentes e incidentes graves que tenham treinamento do piloto apontado como um dos fatores contribuintes, entre outras medidas que possam identificar possíveis deficiências. Essa medida pode ajudar a promover a segurança operacional, garantindo que os pilotos estejam devidamente treinados e capacitados para realizar suas funções com segurança e eficiência. Além disso, pode contribuir para a identificação precoce de quaisquer problemas no processo de treinamento ou tendências de variação dos indicadores de ocorrências, permitindo que as medidas corretivas sejam implementadas o mais cedo possível e evitando que esses problemas afetem negativamente a segurança operacional.

## 11. CONCLUSÃO

11.1. Da análise acima apresentada, considerando que:

11.1.1. é dever do regulador buscar pela adequada relação produção e proteção mediante a constante revisão e atualização de requisitos;

11.1.2. o estudo trata de público alvo cujo perfil operacional é considerado de baixo risco;

11.1.3. ainda assim, entendeu-se cabível haver medidas mitigadoras de risco que permitissem estabelecer o perfil operacional considerado mais adequado em termos de experiência progressiva no tipo, recorrência de treinamento em CTAC, tempo de voo adquirido no tipo e manutenção da experiência recente;

11.1.4. foram considerados os apontamentos trazidos no relatório de contribuições [5256655](#), processo [00058.032039/2020-82](#), referentes às dificuldades com o requisito atualmente posto na seção 61.215 do RBAC 61;

11.1.5. não há imposição de padrão por parte ICAO o que se manifesta nas diferentes formas de tratamento dadas por diferentes autoridades de aviação civil, logo, cabendo a ANAC determinar a maneira que entende adequado tratar o assunto;

11.1.6. a proposta abarca conceitos de responsividade, de análise de risco e estimula a adoção de meios digitais institucionais para provimento de informações relevantes;

- 11.1.7. o impacto em termos regulamentares estaria contido ao RBAC 61;
- 11.2. Conclui-se ser razoável agregar a previsão de dilação da vigência da habilitação de tipo para 24 meses no RBAC 61 nos moldes apresentados no item 8.
- 11.3. Reitera-se que em caso de perda de vigência da habilitação por período superior a 12 meses ou envolvimento em acidente, as premissas para a concessão de prazo adicional de vigência seriam reiniciadas após renovação ou recuperação desta habilitação.
- 11.4. Considerando o teor da análise, esta Gerência Técnica sugere o direcionamento da proposta de normatização para as instâncias superiores e condução das demais fases pertinentes à tramitação da matéria.



Documento assinado eletronicamente por **Joel Sebastiao Maia Junior, Gerente Técnico de Normas**, em 28/04/2023, às 21:00, 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 **8551839** e o código CRC **B8CD95EA**.



**1. ASSUNTO**

1.1. Consolidação da proposta de emenda ao RBAC 61 após parecer da Procuradoria

**2. REFERÊNCIAS**

2.1. PARECER nº 2/2023/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (8562172)

**3. SUMÁRIO EXECUTIVO**

3.1. Versa sobre a proposta de emenda ao RBAC 61 considerando o Parecer da Procuradoria Federal Especializada Junto a ANAC

**4. ANÁLISE**

4.1. A emenda ao RBAC 61 foi proposta através da NOTA TÉCNICA Nº 31/2022/GTNO-SPL/SPL (8551839) e encaminhada para análise jurídica pela Procuradoria.

4.2. Este documento traz as considerações da GTNO/SPL sobre o item 9 **Análise do** PARECER nº 2/2023/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (8562172).

4.3. Parágrafos de 10 a 14 do Parecer [8562172](#).

*10. Preliminarmente, compete observar que o caderno processual identificado no SEI! como 00058.021128/2022-65 não é o único procedimento a ser considerado pelos tomadores de decisão em suas análises preparatórias à aprovação ou não da resolução aqui em análise. Fundamental o conhecimento e crítica ao conteúdo do processo SEI! 00058.032039/2020-82, uma vez que as principais dialéticas e análises sobre o tema proposto ocorreram no âmbito deste procedimento, não se compreendendo inclusive a razão específica pela qual a setorial competente procedeu o desmembramento do processo mas manteve inúmeras referências ao conteúdo de análise produzidas no processo antecedente.*

*11. Por se tratar de tema contido em Agenda Regulatória e inserido na esfera de prioridades das ações elencadas pelo Programa Voo Simples (fato justificador do pedido de análise jurídica com prioridade e urgência), o rigor da instrução processual deveria ter sido observado inclusive com a participação crítica de áreas técnicas especialmente vocacionadas ao controle da qualidade regulatória, como, por exemplo, a Superintendência de Planejamento Institucional, setorial capacitada ao auxílio de todas as demais áreas da ANAC para a observância das melhores práticas regulatórias dentre as quais se insere a coerência na instrução e fluxo processual, além do rigor técnico na produção de documentos específicos, como Relatórios de Análises das Contribuições referentes às Audiências Públicas, e Análises de Impacto Regulatório. 12. Tais observações, porém, não obstam o prosseguimento do feito e a sua deliberação pelo corpo diretivo da ANAC, mas se destinam ao melhoramento contínuo na produção normativa da Agência a partir da observância permanente de boas práticas regulatórias com o auxílio de Superintendências (estruturas organizacionalmente relevantes) que existem exatamente para isso.*

*13. A primeira recomendação que se faz ao corpo diretivo do órgão regulador e que tome em consideração todo o conteúdo do processo 00058.032039/2020-82 para sua tomada de decisão. Relativamente ao objeto da consulta, a Nota Técnica nº. 74/2021/GTNO-SPL/SPL (SEI 6219059) informa que a demanda trata da proposta de emenda (modificação) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº. 61 ("licenças, habilitações e certificados para pilotos") no contexto do Programa Voo Simples. Por sua vez, no despacho datado de 13 de abril de 2022 (SEI 6897490) foi dito que a proposta fora apresentada, de início, na Nota Técnica nº. 121 (SEI 4734187) e submetida, posteriormente, à Consulta Pública nº. 24/2020 (SEI 6219059), ocasião em que teria recebido em torno de 240 contribuições. Em seguida, asseverou que as modificações almejadas tratariam, principalmente, de 3 temas: (a) alteração de prazo para treinamento periódico de pilotos para revalidação de habilitação de tipo em simulador; (b) requisitos diferenciados de treinamento para pilotos segundo em comando (SIC); e (c) validade de habilitações de pilotos. Em relação ao tema "a", segundo o despacho GTNO-SPL (SEI 8088511) de 29/12/2022, sua avaliação foi transferida, posteriormente, para outro processo (NUP 00058.021128/2022-65).*

*14. O aproveitamento de instrução processual do procedimento 00058.032039/2020-82 no presente feito, cessa, logicamente, após o mencionado desmembramento ocorrido em 29/12/2022.*

4.4. Considerações da GTNO/SPL:

4.4.1. O processo 00058.032039/2020-82, que trata de proposta de revisão do RBAC 61, foi originado visando a abarcar três assuntos distintos. Contudo, foi verificado, em determinado momento, que dois dos assuntos tinham maturidade para prosseguir, enquanto o terceiro demandaria maior aprofundamento. Assim, por meio do Despacho 6987490, replicado abaixo, a DIR-P solicitou o desmembramento visando à maior celeridade processual e agilidade nos efeitos da entrada em vigor dos temas considerados maduros.

4.4.2. Dessa forma, o processo inicial culminou na revisão nº 14 do RBAC 61, publicada em 13/02/2023. Em paralelo, o processo [00058.021128/2022-65](#) foi criado para dar continuidade ao tratamento do tema "alteração de prazo para treinamento periódico de pilotos para revalidação de habilitação de tipo em simulador". O novo processo foi relacionado ao inicial, no SEI, exatamente para demonstrar a necessidade de observância dos estudos e referências lá constantes. Conforme esperado, os documentos produzidos no atual processo referenciam os constantes no processo inicial, aproveitando-se os esforços anteriores e, especialmente, prezando-se pela eficiência.

## DESPACHO

Assunto: **Proposta de emenda ao RBAC nº 61 (Tema 11 - Agenda Regulatória 2021/2022)**

1. O presente processo trata de proposta de emenda ao RBAC nº 61, fazendo parte do Programa Voo Simples, e caracterizado como Tema 11 da Agenda Regulatória 2021/2022 da ANAC. A proposta normativa foi apresentada, de início, na Nota Técnica nº 121 (SEI [4734187](#)), e submetida à Consulta Pública nº 24/2020 (SEI [6219059](#)), tendo recebido em torno de 240 contribuições.
2. Em apertada síntese, o processo versa sobre 3 principais temas:
  - a) alteração de prazo para treinamento periódico de pilotos para revalidação de habilitação de tipo em simulador;
  - b) requisitos diferenciados de treinamento para pilotos segundo em comando (SIC); e
  - c) validade de habilitações de pilotos.
3. Após análises e reuniões realizadas entre esta Diretoria-Presidência e a área técnica, foram identificadas oportunidades de melhoria processual, bem como a rediscussão de determinados pontos.
4. Nesse sentido, de ordem do Diretor-Presidente, solicita-se os préstimos da Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) no sentido de desmembrar o presente processo, retomando, conjuntamente, os temas "b" e "c" elencados acima.
5. Orienta-se para que sejam aproveitadas as peças dos autos até então, especialmente a Consulta Pública nº 24/2020, dando continuidade ao processo normativo previsto na IN nº 154/2020. Para tanto, deve-se segregar as contribuições recebidas, afetas aos temas em questão, de modo que o novo processo seja instruído para as etapas seguintes (respostas às contribuições, consulta à Procuradoria Federal e submissão para deliberação final).
6. Esta Diretoria permanece à disposição.
7. Atenciosamente,

**CAMILO ANTONIO DE PAULA BALDY**

Chefe de Assessoria da Presidência



Documento assinado eletronicamente por **Camilo Antonio de Paula Baldy**, Assessor, em 13/04/2022, às 09:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

- 4.5. Parágrafos de 18 a 21 do Parecer [8562172](#):

*18. Faça ainda referências às contribuições número: 16917, 16919, 16923, 16924, especialmente a contribuição 16925, 16926, 16929, 16930, 16933, 16935, 16942, 16944, 16947, 15522 e 15524. Considero oportuno recomendar a todos os tomadores de decisão que se debrucem sobre as contribuições mencionadas para, à luz dos considerações contidas no campo "análise de contribuição", ratificarem o entendimento técnico que afasta a pertinência de cada uma das sugestões elaboradas durante o escrutínio público da proposta normativa. Em que pese a Nota Técnica II contenha capítulo dedicado à análise das contribuições contrárias (4.8), dada a sensibilidade do tema e a sua envergadura frente a valores relevatíssimos para aviação civil mundial, considero que o conteúdo de cada uma das contribuições e as respostas dadas pela ANAC no relatório devem ser objeto de reflexão final pelo corpo colegiado antes de sua tomada de decisão sobre a proposta de alteração normativa.*

*19. O mesmo juízo crítico que se recomenda seja feito sobre as contribuições decorrentes de audiência pública, maximizando a capacidade de reflexão do regulador sobre o conteúdo de norma sensível, recomenda-se seja elaborado sobre a Nota Técnica n. 31/2023/GTNO/SPL/SPL documento SEI! 8551839 que contém análise substancialmente própria das Análises de Impacto Regulatórios.*

*20. Não restou claro no documento mencionado qual foi a metodologia empregada pela setorial proponente para a elaboração analítica da proposta e seus efeitos. Aparentemente valeram-se dos métodos de benchmarking (especialmente com as comparações relacionadas com outras autoridades de aviação civil) e análise custo-benefício (especialmente empregada nas avaliações quanto a economicidade dos custos empregados no deslocamento para as revalidações cujo prazo se quer alterar). Novamente a elogiosa iniciativa da SPL, que demandou quase 1 ano de trabalho (tempo decorrido entre a NT II e a NT 31), poderia estar tecnicamente melhor se tivesse contado com o auxílio da SPI, Superintendência especialmente destinada ao controle e melhoria da qualidade regulatória. Faça aqui referência a documento básico para análises de impacto regulatório, disponível no sitio oficial do Governo Federal brasileiro intitulado "Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para a Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR", de Junho de 2018:*

*21. Em que pese o documento não esteja intitulado como Relatório de Análise de Impacto Regulatório, bem como seja incompleto quanto ao conteúdo formal recomendado, como, por exemplo, a indicação de metodologia aplicável e conseqüentemente o percurso próprio de cada metodologia para o atingimento do resultado esperado, pode-se entender que materialmente o documento apresentando pela SPL na NT 31 contém os principais elementos de uma AIR e pode, por esse motivo, ser considerado como tal para fins de instrução e convencimento ou não do corpo colegiado de Diretores da ANAC relativamente à proposta de alteração normativa que se sugere.*

- 4.6. Considerações da GTNO/SPL

4.6.1. A análise das contribuições realizada no âmbito do processo 00058.032039/2020-82, que culminou na revisão nº 14 do RBAC 61, se restringiu às contribuições atinentes aos temas "requisitos diferenciados de treinamento para pilotos segundo em comando (SIC)" e "validade de habilitações de pilotos", conforme desmembramento do processo exposto acima. Portanto, as contribuições referentes ao tema "alteração de prazo para treinamento periódico de pilotos para revalidação de habilitação de tipo em simulador" receberam resposta padronizada informando que seriam oportunamente analisadas quando novas melhorias relacionadas ao RBAC nº 61 fossem propostas. Por uma limitação do sistema utilizado para a análise das contribuições, apenas uma das três opções de resposta à contribuição é aceita: acatada, não acatada e parcialmente acatada. Contudo, no caso das contribuições em questão, seria mais adequado utilizar o termo "não avaliada", já que o tema foi apartado e tratado em momento posterior, estando ele materializado no processo atual, como evidenciado pelas Notas Técnicas 11 ([7096789](#)) e 31 ([8551839](#)).

4.6.2. Após a deliberação final da Diretoria Colegiada neste processo, o Relatório de Análise das Contribuições referente à consulta pública nº 24/2020 será atualizado e republicado, observados os prazos constantes na IN 154, com vistas a incluir as respostas às contribuições que não foram avaliadas anteriormente. As respostas serão baseadas nos estudos presentes nas Notas Técnicas que compõem o processo em tela.

4.6.3. Passando às contribuições recebidas na Consulta Pública nº 24/2020, houve um total de 41 relativas ao tema "alteração de prazo para treinamento periódico de pilotos para revalidação de habilitação de tipo em simulador", **considerando-se as manifestações que citaram explicitamente o item 61.215 e as que não citaram**. Dessas, 28 foram contrárias à proposta inicial, 12 foram favoráveis e 1 solicitava esclarecimentos quanto à sua operacionalização.

4.6.4. As manifestações que merecem um olhar cuidadoso da ANAC são aquelas contrárias à proposta inicial, que, lembrando, consistia na possibilidade de se realizar o treinamento anual para renovação da habilitação de tipo alternando-se um ano em aeronave e um ano em CTAC. Em síntese, as manifestações contrárias alegam principalmente a diminuição da segurança operacional em decorrência do não treinamento em CTAC, ou seja, com uso de simulador, devido à impossibilidade de se realizar, em aeronave, simulação de emergências e situações anormais. Outros pontos levantados são: ausência de problema regulatório que motivasse a revisão proposta, impacto ambiental devido ao aumento da emissão de CO2, abrangência indevida a pilotos operando em empresas aéreas regidas pelos RBAC 135 e 121, estado de excepcionalidade decorrente do fechamento das fronteiras por conta da pandemia não sendo suficiente para alterar regra, questionamento quanto à afirmação de redução de custo do treinamento em aeronave frente ao treinamento em CTAC, possível aumento do custo com seguro de aeronave, insegurança jurídica na mudança de regras para CTAC, diferença junto ao Anexo 6 – Parte II da OACI, retrocesso regulatório do RBAC 61, diminuição da confiança do público na aviação civil e na ANAC, inadequação da IS 61-005 B para treinamento em aeronave e divergência de Programas, Planos e Diretrizes do Estado brasileiro.

4.6.5. A proposta alternativa apresentada na NT 31 (8551839) difere da original exatamente por buscar mitigar o possível impacto na segurança operacional. Primeiramente, explicita-se a aplicabilidade apenas a pilotos operando na aviação geral, excluída a operação de aeronave compartilhada (subparte K do RBAC 91) e de operadores regidos pelos RBAC 121 e 135. Além disso, os critérios de elegibilidade incluídos na proposta limitam a possibilidade de extensão da vigência da habilitação a pilotos que acumulam grande experiência e mantêm a proficiência com regularidade, de forma que os procedimentos a serem utilizados em situações anormais e de emergência já estejam arraigados. Ainda, a proposta alternativa exclui a necessidade do treinamento em aeronave, uma vez que se entende desnecessário frente ao cumprimento dos demais critérios, o que afasta outras alegações das contribuições contrárias, como impacto ambiental, aumento de risco envolvido no treinamento em aeronave, inadequação da IS 61-005 B (que, apesar de não mais se aplicar ao caso, já passou por revisão desde a consulta em questão) e comparações de custo de treinamento em CTAC x aeronave.

4.6.6. A alegação constante na manifestação 16925, ressaltada no Parecer [8562172](#), de a proposta estar em desacordo com os SARP do Anexo 6 – Parte II não se aplica, uma vez que os itens da seção 3.9.3 apontados são voltados a operadores aéreos regidos pelos RBAC 135 e 121, que possuem a previsão de um programa de treinamento, e não a operadores regidos pelo RBAC 91, regulamento que não estabelece obrigatoriedade de programa de treinamento. Assim, não há qualquer descumprimento de Lei, Decreto, Acordo ou Convenção, dado que a ANAC continua perseguindo a maior aderência possível aos SARP da OACI.

4.6.7. Por fim, ressalta-se que a proposta alternativa representa grande evolução em relação à original por se tratar de avanço do modelo regulatório ao considerar conceitos da regulação responsiva, revisão do arcabouço normativo considerando o contexto, procedimentos e tecnologia atuais, além de fazer a gestão do risco de forma proporcional. Sendo assim, não há que se falar em retrocesso normativo ou em divergência quanto a Planos, Programas e Diretrizes do Estado Brasileiro para a aviação civil, uma vez que a proposta alternativa foca na mitigação dos riscos, trazendo-os para níveis aceitáveis.

4.7. A Nota Técnica nº 31/2023/GTNO-SPL/SPL (8551839) na qual detalha-se o tema "alteração de prazo para treinamento periódico de pilotos para revalidação de habilitação de tipo em simulador" buscou esclarecer os seguinte tópicos:

- I - identificação do problema regulatório a ser enfrentado, com mapeamento de suas causas, consequências e extensão;
- II - identificação dos atores afetados pelo problema regulatório.;
- III - mapeamento da experiência internacional no tratamento do problema regulatório sob análise.;
- IV - proposição de ação para o enfrentamento do problema regulatório;
- V - proposição de estratégias de implementação, monitoramento, e alteração ou de revogação de ato normativo em vigor.

4.8. Em relação à minuta de Resolução que visa emendar o RBAC nº. 61, o parecer da procuradoria menciona que do ponto de vista formal não há vícios que possam invalidar o ato normativo. Contudo, identificou-se a necessidade de acrescentar e reescrever alguns textos da proposta para trazer maior clareza e facilitar a implementação e fiscalização da regra.

4.8.1. A seção 61.19(b)(2)(ii) foi reescrita com o objetivo de tornar mais clara e compreensível para os regulados a aplicabilidade da extensão do prazo de vigência da habilitação de tipo (apenas pilotos operando sob as regras do RBAC 91, exceto a subparte K), que observa os critérios estabelecidos nos parágrafos 61.215(d) e 61.215(e) do RBAC 61.

4.8.2. A seção 61.23 foi criada para tratar da recuperação da experiência recente, lacuna recorrentemente apontada como ponto a ser sanado no regulamento pelos próprios regulados. Como a proposta de extensão da habilitação de tipo depende da observação da manutenção da experiência recente, fez-se necessário trazer para o regulamento as formas de recuperá-la para evitar divergências de interpretação entre regulado e regulador, além de, finalmente, oficializar o assunto. O texto trazido para o regulamento encontra-se atualmente no site da ANAC. A ele foi feito acréscimo da forma de nº 4, equivalente ao treinamento e cheque previstos para manutenção ou reestabelecimento do prazo de vigência da habilitação de tipo. Ainda, foi acrescido o parágrafo (b) para explicitar o caráter equivalente ao de treinamento para o voo de recuperação de experiência recente, que não permite transporte de passageiros.

4.8.3. A edição de texto do paragrafo 61.31 visa estimular a informação tempestiva dos voos realizados na CIV digital para comprovação do tempo de voo em aeronave tipo. Além disso, essa medida pode também incentivar o uso do Diário de Bordo digital, que automatiza o lançamento dos voos na CIV, proporcionando mais eficiência e agilidade no processo.

4.8.4. A edição do parágrafo 61.215(d) busca clarificar o momento em que as condições 1, 2 e 3 são verificadas pela ANAC para concessão da extensão da habilitação. O parágrafo 61.215(e) explicita a condição de manutenção de experiência recente naquele tipo durante os 12 meses a partir da concessão da extensão de tipo, caso interrompida, faz com que a extensão seja revogada, retornando para o prazo de vigência padrão de 12 meses. Já o parágrafo 61.215(f) traz a reprovação no exame de proficiência como mais uma condição que enseja a revogação da extensão e, ainda, a necessidade de se acumular novamente 3 treinamentos consecutivos em CTAC para fazer jus a nova concessão de extensão de habilitação. Por fim, o parágrafo 61.215(g) foi incluído para diferir os casos em que a recuperação da experiência recente se dá no âmbito da extensão da habilitação de tipo ou dentro do prazo de vigência padrão de 12 meses. Isso significa que, caso o piloto perca a experiência recente em período superior a 12 meses do último cheque realizado em CTAC (o que somente ocorre no caso da extensão da habilitação), a recuperação se dará obrigatoriamente em CTAC, independentemente do prazo de vigência. Caso se dê em período inferior a 12 meses, pode ser recuperada por qualquer das outras formas estabelecidas no parágrafo 61.23(a).

4.8.5. A compilação de todo o exposto acima encontra-se na tabela abaixo:

RBAC 61	
Redação Atual	Nova Redação
<p><b>61.19 Vigência das habilitações de piloto</b></p> <p>(b) Os requisitos de treinamento e realização de exames de proficiência devem ser comprovados nos seguintes prazos máximos, contados a partir do mês de aprovação do piloto no último exame de proficiência, a exceção do previsto no parágrafo 61.33 (a) deste Regulamento:</p> <p>(2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses;</p>	<p>Inserção de novo item:</p> <p>61.19.....</p> <p>(a).....</p> <p>(b).....</p> <p>2) habilitação de tipo:</p> <p>i) 12 (doze) meses; ou</p>

	<p>ii) 24 (vinte e quatro) meses para o piloto operando exclusivamente sob as regras do RBAC nº 91, exceto a Subparte K, que cumpra as condições dispostas nos parágrafos 61.215(d) e 61.215 (e) deste Regulamento.</p>
<p><b>61.23</b> [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 378, de 18.03.2016)</p>	<p>Inserção de nova seção</p> <p><b>61.23 Recuperação da experiência recente</b></p> <p>a) A experiência recente prevista na seção 61.21 deste Regulamento pode ser recuperada das seguintes formas:</p> <p>1) cumprir os mínimos previstos na seção 61.21, operando os comandos da aeronave na função “Piloto em Instrução”, acompanhado de instrutor de voo, devidamente habilitado e qualificado;</p> <p>2) aprovação em exame de proficiência;</p> <p>3) cumprir os mínimos previstos na seção 61.21, operando os comandos da aeronave na função de segundo em comando, acompanhado de piloto na função de primeiro em comando, devidamente habilitado e qualificado, sendo requerido que o piloto em comando esteja com a habilitação vigente; ou</p> <p>4) com os procedimentos de restabelecimento de vigência previstos nos parágrafos 61.215(a), (b) e (c)</p> <p>b) Os voos previstos no parágrafo (a) desta seção tem como única finalidade a recuperação da experiência recente do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros.</p>
<p><b>61.31 CIV Digital</b></p> <p>(e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável.</p>	<p>Edição de texto:</p> <p>(e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, sempre que assim for solicitado ou for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação, <b>tempo de voo adquirido em uma dada aeronave tipo</b> e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável.</p>
<p><b>61.215 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo</b></p>	<p>Inserção de novo item:</p> <p>61.215.....</p> <p>(a).....</p> <p>.....</p> <p>(d) Aplica-se o prazo de 24 (vinte e quatro) meses previsto no parágrafo 61.19(b)(2)(ii) quando o detentor da habilitação de tipo demonstrar, na data de aprovação em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.215(a)(2):</p> <p>(1) possuir licença de Piloto de Linha Aérea;</p> <p>(2) possuir 500 horas de voo no mesmo tipo; e</p> <p>(3) ter realizado, com aproveitamento, ao menos, 3 (três) treinamentos consecutivos em CTAC na função de primeiro em comando.</p> <p>(e) O prazo de 24 (vinte e quatro) meses está condicionado à manutenção da experiência recente ininterrupta, no mesmo tipo, nos 12 (doze) meses que se seguirem ao exame de proficiência mencionado no parágrafo 61.215(d).</p> <p>(f) A perda de vigência por prazo superior a 12 (doze) meses, a reprovação em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.215(a)(2) ou o envolvimento em acidente aeronáutico imporá o retorno do cômputo da vigência a 12 (doze) meses, conforme parágrafo 61.19(b)(2)(i), bem como a necessidade de realização de 3 (três) treinamentos consecutivos em CTAC como condição à nova concessão de prazo de vigência alargado previsto no parágrafo 61.19(b)(2)(ii).</p> <p>(g) A experiência recente em uma aeronave tipo pode ser recuperada nas formas estabelecidas:</p> <p>1) pelo parágrafo 61.23(a), nos 12 (doze) meses subsequentes ao exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.215(a)(2);</p> <p>2) somente pelos parágrafos 61.215(a), (b) e (c), nos demais casos.</p>

administrativos e regulatórios e a melhoria contínua da prestação de serviços públicos aos regulados e à sociedade em geral. Ademais, o programa visa também a promoção de um setor aéreo seguro, moderno e competitivo.

4.8.7. Neste contexto, o Art. 2º da proposta de resolução foi inserido com o objetivo de garantir que os pilotos que cumpriram as disposições dos parágrafos 61.215(d) e 61.215(e) na data em que realizaram o exame de proficiência, de acordo com o parágrafo 61.215(a)(2), sejam contemplados pela emenda 15 do RBAC 61, independentemente da data em que o exame tenha ocorrido.

4.9. Seguindo o rito processual descrito no Catálogo de Documentos Obrigatórios da ASTEC referente à terceira deliberação visando o envio do processo à Diretoria, tem-se a seguinte relação de documentos a serem despachados visando a continuidade da instrução processual:

Documento	Número SEI!
Minuta de Resolução	<a href="#">8574391</a>
RBAC 61 emenda 15 com marcas	<a href="#">8583323</a>
RBAC 61 emenda 15 sem marcas	<a href="#">8583329</a>

## 5. DOCUMENTOS RELACIONADOS

5.1. PARECER nº 2/2023/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (8562172)

5.2. Nota Técnica 31 ([8551839](#))

## 6. CONCLUSÃO

6.1. Diante do exposto, sugere-se o encaminhamento dos documentos referenciados para análise e deliberação da Diretoria.

6.2. Encaminhe-se para as considerações superiores.



Documento assinado eletronicamente por **Alex Luiz Martins, Gerente Técnico, Substituto(a)**, em 08/05/2023, às 19:51, 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 **8563074** e o código CRC **0C7616D1**.