



PARECER SEI Nº 1034/2023/MF

Ementa: Consulta Pública ANAC nº 03/2023, que apresenta proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos.

Processo SEI nº 19995.102108/2023-11

1 SUMÁRIO-EXECUTIVO

1. Trata-se de manifestação relativa à Consulta Pública ANAC nº 03/2023, da Agência Nacional de Aviação Civil, que apresenta proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos^[1]. As contribuições deverão ser encaminhadas até o dia 18 de maio de 2023.

2. A proposta tem origem de uma demanda da indústria brasileira no processo de consulta pública da Agenda Regulatória 2021- 2022, relativa ao tema "Dados de Certificação de Projeto Relevantes para o Ambiente Operacional". No RBAC 01 as definições de MMEL e MEL (Lista de Equipamentos Mínimos são atualizadas; no RBAC 21 incluem-se requisitos para previsão da MMEL e da Avaliação Operacional; e por fim, o RBAC 61 é alterado para prever o vínculo com o resultado de avaliação operacional quando não há CTAC certificado ou validado pela ANAC e para prever que diferentes configurações de um certo modelo de aeronave podem necessitar de treinamento de diferenças ou familiarização.

3. Após análise, não se observaram elementos que caracterizassem restrição concorrencial ou onerosidade regulatória injustificada. Dessa forma, não foram identificados pontos de aperfeiçoamento da proposta.

4. Cabe salientar que presente manifestação técnica está restrita aos aspectos concorrenciais e regulatórios da proposição, em conformidade com as competências estabelecidas pelo art. 19 da Lei nº 12.529, de 2011, e pelo art. 119 do Decreto nº 9.745, de 2019.

2 ANÁLISE

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

5. Conforme art. 5º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a ANAC é autoridade de aviação civil, tendo competência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação da citada Lei (art. 8º, incisos X e XLVI).

DA PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO

6. De acordo com a justificativa apresentada pela ANAC, as alterações se inserem no tema normativo da Agenda Regulatória sobre "Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional". Esse tema destina-se a estudar possíveis alterações ao RBAC 21 e eventualmente outros regulamentos relacionados a dados da certificação de projeto que são relevantes para o ambiente operacional, tais como: Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (MMEL) e proficiência da tripulação, dentre outros.

7. As alterações propostas compreendem:

- RBAC nº 01: atualização das definições de MEL e MMEL;
- RBAC nº 21: inclusão das seções 21.5a-I e 21.5b-I contendo os requisitos associados a MMEL e Avaliação Operacional, respectivamente; e
- RBAC nº 61: alteração das seções 61.215 (Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo), 61.217 (Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo) e 61.219 (Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando).

8. É proposto o prazo de seis meses para entrada em vigor das alterações em RBAC, com o objetivo de se permitir que os entes afetados possam conhecer e se adaptar às novas regras.

9. As contribuições deverão ser encaminhadas à Agência por meio de formulário eletrônico próprio até o dia 18 de maio de 2023, disponível no portal da ANAC. Foram disponibilizados os seguintes documentos:

- Aviso da Consulta Pública;
- Emendas propostas às RBACs;
- Minuta de Resolução;
- Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR);
- Quadro comparativo contendo o texto vigente, o texto da regulamentação estrangeira de referência, quando aplicável, o texto alterado e a justificativa com a motivação (incluindo versão em inglês);
- Justificativa expondo as razões que motivaram a ANAC a propor emendas aos Regulamentos (incluindo versão em inglês); e
- Decisão da Diretoria Colegiada da ANAC fundamentada no voto do Diretor-Relator.

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

10. O Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) contemplou o Tema 2 da Agenda Regulatória 2021-2022 da ANAC, sobre Dados da Certificação de Projeto Relevantes ao Ambiente Operacional. Em razão da amplitude do escopo e de atores afetados pelo tema, o escopo da AIR foi limitado a MMEL e aspectos de proficiência de pilotos.

11. Na análise e definição do problema regulatório, foi realizado um mapeamento por meio de uma árvore de causas e consequências, tendo sido identificados os seguintes problemas regulatórios:

- Dificuldades na validação do Certificado de Tipo brasileiro em outros países (atividades duplicadas ou triplicadas);
- Não atualização da Avaliação Operacional após a emissão do Certificado de Tipo; Uso do relatório de avaliação operacional não é mandatório para operadores ou servidores da ANAC;
- Desinteresse de requerentes menores de certificado de tipo ou suplementar de tipo em produzir uma MMEL (ou suplemento) ou de realizar avaliação operacional;

- Adoção automática de MMEL estrangeira, com alívios diferentes dos que seriam permitidos no Brasil;
- Alguns alívios envolvem não cumprimento de RBAC de projeto, o que pode caracterizar um vício de legalidade.

12. A principal causa raiz para esses problemas foi identificada como sendo a falta de referência padronizada para treinamento de pilotos e MMEL, com falta de regulamentação para tais atividades.

13. A seguir, foram avaliadas cinco alternativas, incluindo a opção de "não-ação", de seguir o modelo norte-americano ou o europeu, e ainda, com base no modelo europeu, mas com um escopo reduzido e maior flexibilidade, de implementar um conjunto de medidas denominado de "pacote de melhorias":

- **A0 - Status Quo:** não adotar nenhuma mudança regulatória. MMEL e Avaliação Operacional continuariam em caráter voluntário, sem requisitos em RBAC e sem endereçar os problemas identificados;
- **A1 - Alinhamento total entre autoridades do CMT (Certification Management Team):** considerada apenas para fins comparativos, pois é uma alternativa que excede as competências da ANAC e dependeria de ações de outras autoridades de aviação civil, em especial, EASA (Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação) e FAA (*Federal Aviation Administration*, dos EUA);
- **A2 - Adotar modelo OSD (Operational Suitability Data) da EASA:** conjunto de dados e informações detalhadas elaborado pela fabricante da aeronave em conjunto com a autoridade regulatória europeia, sendo exigência regulatória para a certificação de novas aeronaves;
- **A3 - Adotar modelo FAA:** assim como o modelo OSD, o modelo FAA é um conjunto de dados e informações exigidos para a certificação de aeronaves sendo, entretanto, considerado menos detalhado e prescritivo, o que fornece maior flexibilidade, porém menor robustez;
- **A4 - Pacote de melhorias:** conjunto de alterações normativas direcionadas aos problemas identificados, porém sem alinhamento com um modelo estrangeiro. Guarda maior semelhança com o modelo OSD, porém com escopo reduzido e maior flexibilidade, uma vez que alguns requisitos ainda permanecem voluntários - como atividades de avaliação operacional.

14. A análise de impactos das alternativas e a identificação da alternativa mais adequada seguiu a metodologia de análise multicritério. Foram identificados os critérios relevantes para a decisão ("Segurança"; "Custo do Regulado Brasileiro"; "Custo do Regulados Estrangeiro" e "Custo ANAC"), bem como atribuídos pesos para cada critério com base em sua importância relativa. Após as alternativas terem sido classificadas com base nos critérios e pesos definidos, foi ainda realizada análise de sensibilidade variando individualmente o peso de cada critério. Ao final deste processo de análise, considerou-se que a **alternativa A4 - "Pacote de Melhorias" seria a mais adequada**, sendo as alterações normativas propostas necessárias à implementação da alternativa escolhida.

CHECKLIST DA CONCORRÊNCIA DA OCDE

15. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE ^[21], que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, o impacto competitivo poderia ocorrer por meio de quatro efeitos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política proposta:

- Conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- Estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- Limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- Aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- Criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- Limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;

- ii) Limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) Fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem-informados; e,
- iv) Aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuição do incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:

- i) Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de correção;
- ii) Exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) Isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência.

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) Reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e,
- iii) Alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

16. Com base nos critérios elencados acima, da análise da documentação apresentada, não se observaram elementos que caracterizam restrição concorrencial na proposta. Comentários específicos em relação a cada alteração normativa estão apresentados no quadro comparativo adiante.

AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA

17. A Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020 ^[3], prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória:

i) obrigações regulatórias;

- Padrão pró-concorrência: a obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação.

ii) requerimentos técnicos;

- Padrão pró-concorrência: a exigência de requerimento técnico não deve onerar mercado a ponto de limitar a concorrência; o requerimento técnico não deve inviabilizar produto ou serviço de oferta ampla e global; o requerimento técnico não deve submeter os produtores brasileiros a ambiente mais oneroso que concorrentes que produzam em solo estrangeiro; e o requerimento técnico não deve inviabilizar o desenvolvimento de tecnologias ou modelos disruptivos que possam potencialmente ocorrer na margem da regulação.

iii) restrições e proibições;

- Padrão pró-concorrência: a regulação não deve limitar o uso de técnicas, meios ou resultados úteis ao mercado que não apresentem comprovado risco a terceiros ou caráter sistêmico; a regulação não deve inviabilizar o livre desenvolvimento tecnológico de diferentes alternativas concorrentes; a regulação não deve inviabilizar a oferta de produtos ou serviços de livre e amplo acesso em mercados desenvolvidos.

iv) licenciamento; e

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve garantir isonomia, transparência e previsibilidade entre agentes econômicos estabelecidos e potenciais entrantes, inclusive para o desenvolvimento de modelos econômicos disruptivos; onerosidade do cumprimento do licenciamento, incluindo custos diretos e indiretos, não deve representar barreira de entrada ou distorção concorrencial; Licenciamento não deve sujeitar o produtor brasileiro a ambiente menos competitivo que seus concorrentes estrangeiros.

v) complexidade normativa.

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.

18. Da análise da documentação disponibilizada, não foram observados aspectos que caracterizem onerosidade regulatória injustificada, conforme quadro comparativo, a seguir.

Quadro comparativo – Alterações propostas para os RBAC nº 01, 21 e 61

RBAC nº 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC

Texto Original	Proposta	Comentários
01.1 Definições	01.1 Definições	
<i>Lista de Equipamento Mínimo (Minimum Equipment List – MEL)</i> significa uma lista, preparada por um operador de aeronaves em conformidade com ou mais restritiva que a MMEL estabelecida para o tipo de aeronave, que estabelece como operar esse tipo de aeronave com particulares equipamentos inoperantes, desde que atendendo a condições específicas	<i>Lista de Equipamentos Mínimos (Minimum Equipment List - MEL)</i> significa um documento aprovado para uso de um operador de aeronave, em conformidade com ou mais restritiva que a MMEL estabelecida para o tipo ou modelo específico da aeronave, que lista itens que podem estar temporariamente inoperantes, observadas as limitações, procedimentos e condições especiais de operação ali descritas, conforme aplicável	<p>Visa dar maior clareza à definição de MEL e alinhar à definição proposta para MMEL</p> <p>Alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Substituição de “lista” por “documento”, por ser expressão mais abrangente. - Aplicabilidade para um tipo ou modelo de aeronave, e não apenas a um tipo ^(a). - Inclusão do termo “temporariamente”, visando esclarecer que o equipamento não deverá ficar inoperante indefinidamente. <p>Posicionamento: Sem óbice.</p>

<p><i>Lista Mestra de Equipamento Mínimo (Master Minimum Equipment List – MMEL)</i> significa uma lista estabelecida para um particular tipo de aeronave pela organização responsável pelo projeto de tipo, com a aprovação do órgão certificador, contendo itens, um ou mais dos quais se permite que esteja inoperante ao início de um voo. A MMEL pode ser associada com condições especiais de operação, limitações ou procedimentos</p>	<p><i>Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (Master Minimum Equipment List - MMEL)</i> significa um documento aprovado para um tipo ou modelo específico de aeronave que lista itens que podem estar temporariamente inoperantes, observadas as limitações, procedimentos e condições especiais de operação ali descritas, conforme aplicável.</p>	<p>Visa dar maior clareza à definição de MMEL^(b), tendo como referência a definição de MMEL em normativo da Agência da União Europeia para Segurança da Aviação (EASA).</p> <p>Alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Substituição de “lista” por “documento”. - Aplicabilidade para um tipo ou modelo de aeronave, e não apenas a um tipo. - Inclusão do termo “temporariamente”. - Substituição do termo “aprovação do órgão certificador” por “documento aprovado”. De acordo com a ANAC, a alteração permitirá com que a aprovação do MMEL possa ser realizada por qualquer outra entidade reconhecida pela ANAC, inclusive outras autoridades de aviação civil. <p>Posicionamento: Sem óbice.</p>
--	---	---

- (a) O tipo de aeronave é uma categoria mais ampla que engloba várias aeronaves diferentes com características semelhantes, enquanto o modelo de aeronave se refere a uma aeronave específica dentro de um determinado tipo. Por exemplo, o Boeing 737 é um tipo de aeronave, e dentro desse tipo existem vários modelos diferentes, como o 737-800, o 737 MAX 8 e o 737-900ER.
- (b) A MEL é uma lista personalizada para cada aeronave, considerando as peculiaridades de cada equipamento. Por sua vez, a MMEL é um documento elaborado pelo fabricante da aeronave em colaboração com a autoridade regulatória, que lista todos os equipamentos que podem ser inoperantes em uma aeronave sem comprometer a segurança do voo. Portanto, a MMEL é uma lista padronizada e não específica, que serve de base para a elaboração da MEL.

RBAC nº 21 - Certificação de produto e artigo aeronáuticos

Texto Original	Proposta	Comentários
SUBPARTE A – GERAL	SUBPARTE A – GERAL	
	21.5a-I Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (MMEL)	Nova seção incluindo novos requisitos sobre MMEL

	<p>(a) A MMEL deve assegurar que um nível de segurança aceitável, como pretendido pelos requisitos aplicáveis, seja mantido quando a aeronave for operada com um ou mais itens inoperantes, considerando os seguintes fatores:</p> <p>(1) redução das funcionalidades da aeronave ou de margens de segurança;</p> <p>(2) alteração na carga de trabalho ou degradação da eficiência da tripulação;</p> <p>(3) consequências à aeronave e seus ocupantes em razão das possíveis falhas posteriores que possuam o pior impacto à segurança operacional da aeronave quando esta for despachada em uma condição prevista na MMEL; e</p> <p>(4) consequências à aeronave e seus ocupantes em razão da ocorrência subsequente dos eventos externos contra os quais o item inoperante foi projetado para proteger, se aplicável.</p>	<p>A ANAC possui pouco suporte normativo para o desenvolvimento e aprovação de MMEL. A única referência existente é a IAC 3507 que, além de genérica, estaria desatualizada. O objetivo, portanto, é criar uma base normativa e melhorar o material orientativo de MMEL, similar ao modelo de <i>Operational Suitability Data</i> (OSD) adotado pela - <i>European Union Aviation Safety Agency</i> – EASA.</p> <p>O texto da seção foi integralmente baseado no <i>Certification Specifications and Guidance Material for Master Minimum Equipment List</i> (CS-MMEL) da EASA, item CS MMEL.140.</p> <p>A solução decorreu das conclusões da AIR promovida pela ANAC, resumida em seção específica desta nota técnica.</p> <p>Posicionamento: Sem óbice</p>
	<p>(b) Cada item de MMEL deve ser tecnicamente justificado segundo métodos aceitáveis pela ANAC.</p>	<p>Posicionamento: Sem óbice. Recomenda-se esclarecer o que são “métodos aceitáveis” em regulamentação posterior da ANAC.</p>
	<p>(c) O detentor de uma MMEL ou Suplemento à MMEL aprovados deve colocar tais documentos à disposição de qualquer pessoa interessada.</p>	<p>Posicionamento: Sem óbice</p>

	<p>(d) O detentor ou requerente de um certificado de tipo para um avião com um ou mais motores a turbina ou para uma grande aeronave de asas rotativas, cujo requerimento para o modelo tenha sido realizado após [data DOU + 6 meses], deve possuir uma MMEL aprovada antes da emissão de um certificado de aeronavegabilidade padrão brasileiro para a aeronave envolvida.</p>	<p>Condiciona a emissão de certificado para um modelo de aeronave à aprovação prévia de uma MMEL após um prazo de vacância.</p> <p>De acordo com a ANAC, o desenvolvimento de MMEL já é prática de mercado há décadas para aeronaves minimamente complexas, de forma que não é esperado impacto significativo, seja para requerentes nacionais ou estrangeiros.</p> <p>Posicionamento: Sem óbice</p>
	<p>(e) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, o detentor ou requerente de uma emenda ao certificado de tipo ou de um certificado suplementar de tipo para aeronaves que possuam uma MMEL aprovada, cujo requerimento para a modificação tenha sido realizado após [data DOU + 6 meses], deve, antes da operação de uma aeronave com certificado de aeronavegabilidade padrão brasileiro com a modificação incorporada:</p> <p>(1) demonstrar que as modificações não impactam negativamente a MMEL aprovada; ou</p> <p>(2) obter a aprovação de um Suplemento à MMEL cobrindo as modificações realizadas.</p>	<p>No caso de modificações no certificado de tipo de uma aeronave que possui MMEL aprovada, deve-se demonstrar, antes da operação da aeronave, que as modificações não impactam negativamente a MMEL aprovada. Ou então obter a aprovação de uma MMEL suplementar cobrindo as modificações.</p> <p>Posicionamento: Sem óbice.</p>

	<p>(f) Caso o requerente não cumpra o estabelecido no parágrafo (e) desta seção, a ANAC poderá limitar o uso de itens de MMEL afetados pela modificação.</p>	<p>Pela leitura, o requerente não é obrigado a cumprir os requisitos previstos no parágrafo anterior (“e”). Mas caso não cumpra, há o risco da ANAC, a seu critério, limitar o uso de itens de MMEL afetados pela modificação.</p> <p>Posicionamento: Sem óbice. Sugere-se esclarecer, em regulamentação posterior, as situações que a ANAC poderá limitar o uso de itens de MMEL</p>
	<p>21.5b-I Avaliação Operacional de Aeronaves</p>	
	<p>(a) O detentor ou requerente de um certificado de tipo ou suplementar de tipo para um modelo de aeronave para o qual seja requerida habilitação de tipo para pilotos, conforme o RBAC 61, deve realizar uma campanha de avaliação operacional de forma aceitável e com resultado satisfatório caso tenha intenção de que sejam determinadas pela ANAC:</p> <p>(1) especificações para o treinamento mínimo recomendado visando a concessão da habilitação de tipo correspondente;</p> <p>(2) uma mesma habilitação de tipo para dois ou mais modelos;</p> <p>(3) recomendações de créditos de treinamento, exame e experiência recente em relação a uma aeronave para a qual tenha sido estabelecida similaridade operacional; ou</p> <p>(4) especificações para o treinamento mínimo recomendado para a operação de diferentes configurações ou modelos de aeronave que requeiram a mesma habilitação de tipo.</p>	<p>A avaliação operacional de aeronaves é realizada atualmente de forma voluntária. O dispositivo preserva essa característica, mas vincula essa avaliação a alguns benefícios - por exemplo, obter a mesma habilitação de tipo de um modelo de aeronave para outro modelo em razão de similaridades operacionais, ou que pilotos que possuam habilitação de tipo para um determinado modelo possam também operar aeronaves similares.</p> <p>Posicionamento: Sem óbice.</p>

	<p>(b) As determinações previstas no parágrafo (a) poderão ser limitadas pela ANAC se:</p> <p>(1) o certificado de tipo da aeronave correspondente for emendado ou um certificado suplementar de tipo for emitido para aquele modelo de aeronave;</p> <p>(2) tal modificação possa afetar apreciavelmente as determinações obtidas; e</p> <p>(3) o requerente à emenda ao certificado de tipo ou ao certificado suplementar de tipo não realizar uma campanha de avaliação operacional de forma aceitável e com resultado satisfatório para complementar as determinações aplicáveis." (NR)</p>	<p>Esse parágrafo permite à ANAC estabelecer limitações <i>a posteriori</i> às determinações que haviam sido obtidas – aquelas descritas nos itens 1 a 4 do parágrafo anterior</p> <p>Para que essas limitações sejam feitas, foram estabelecidas as condições 1,2 e 3, a serem preenchidas de forma acumulativa. Por exemplo, se o certificado foi emendado, mas não implicou em modificação que afete as determinações de forma apreciável (recomenda-se esclarecer o significado de “afetar apreciavelmente” em regulamentação posterior), então as determinações não poderão ser limitadas pela ANAC.</p> <p>Posicionamento: Sem óbice.</p>
--	---	--

RBAC nº 61 - Licenças, habilitações e certificados para pilotos

Texto Original	Proposta	Comentários
<p>61.215 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo</p>	<p>61.215 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo</p>	
<p>(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável.</p>	<p>(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, observando-se currículo mínimo estabelecido pela ANAC, incluindo, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável.</p>	<p>Insere a expressão “observando-se currículo mínimo estabelecido pela ANAC”, harmonizando com o disposto na seção 61.213 (“Concessão de habilitação de tipo”)</p> <p>Posicionamento: Sem óbice.</p>
<p>61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo</p>	<p>61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo</p>	

<p>(b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas ao modelo da aeronave na qual tenha sido realizado o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado ou validado pela ANAC ou, caso este não exista, ministrado por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização consiste na leitura de material técnico que aborde as diferenças entre os modelos de aeronave, não sendo necessária a obtenção de endosso ou certificado adicional.</p>	<p>(b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo ou configuração de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas ao modelo ou configuração da aeronave na qual tenha sido realizado o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo ou configuração de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado ou validado pela ANAC ou, caso este não exista, ministrado por um PC ou PLA qualificado no modelo ou configuração. Já o treinamento de familiarização consiste na leitura de material técnico que aborde as diferenças entre os modelos ou configurações de aeronave, não sendo necessária a obtenção de endosso ou certificado adicional.</p>	<p>A inserção da expressão “configuração” visa, por meio do treinamento necessário, assegurar que o piloto esteja qualificado para operar diferentes configurações do mesmo modelo de aeronave.</p> <p>Posicionamento: Sem óbice.</p>
<p>61.219 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando</p>	<p>61.219 Manutenção ou restabelecimento de vigência de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando</p>	
<p>(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 30% (trinta por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.218(b)(3)(iii)(A), 61.218(b)(3)(iii)(B) ou 61.218(b)(3)(iii)(C), conforme aplicável.</p>	<p>(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, observando-se currículo mínimo estabelecido pela ANAC, incluindo, no mínimo, 30% (trinta por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.218(b)(3)(iii)(A), 61.218(b)(3)(iii)(B) ou 61.218(b)(3)(iii)(C), conforme aplicável." (NR)</p>	<p>Insere a expressão “observando-se currículo mínimo estabelecido pela ANAC”, harmonizando com o disposto na seção 61.213 (“Concessão de habilitação de tipo”)</p> <p>Posicionamento: Sem óbice.</p>

19. Da análise da documentação disponibilizada, não foram observados aspectos que caracterizem onerosidade regulatória injustificada. Ressaltamos somente que alguns pontos deverão ser especificados em regulamentação posterior, conforme apontado no quadro acima. A maior parte dos conceitos e expressões considerados suscintos, a própria ANAC já informou no quadro comparativo disponibilizado na Consulta Pública que irá detalhar em instrução suplementar, como é o caso do item “b” da seção 21.5a-I (esclarecer quais os métodos considerados aceitáveis pela ANAC) e a condição 2 do item “b” (esclarecer o significado de “afetar apreciavelmente”) da seção 21.5b-I, da RBAC nº 21. Em relação ao item “f” (situações que a ANAC poderá limitar o uso de itens de MME) da seção 21.5a-I, essa possibilidade de detalhamento posterior não foi explicitada e seria recomendável, uma vez que o requerente deveria ter informações mais específicas sobre as situações em que a ANAC limitará o uso de itens de MME no caso de modificação, até porque as obrigações do parágrafo 21.5a-I(e) são de caráter eletivo.

3 CONCLUSÃO

20. Este Parecer apresentou considerações a respeito da Consulta Pública ANAC nº 03/2023, que apresenta proposta de edição de emendas ao Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", RBAC nº 21, intitulado "Certificação de produto e artigos aeronáuticos", e RBAC nº 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos.

21. Após análise da documentação apresentada, não se observaram elementos que caracterizassem restrição concorrencial ou onerosidade regulatória injustificada. Dessa forma, sob essas duas óticas, não se vislumbram pontos de aperfeiçoamento da proposta, reforçando-se apenas a necessidade de detalhamento posterior de alguns pontos, conforme apontado no parágrafo 19.

22. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições desta Secretaria na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 2011, e Decreto nº 11.344, de 1º de janeiro de 2023.

Brasília, 02 de maio de 2023.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE GHEVENTER

Assessor

Documento assinado eletronicamente

MAURO RODRIGUES SANJAD

Assessor

Documento assinado eletronicamente

ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA RIBEIRO

Subsecretária de Regulação e Concorrência

[1] A Consulta Pública ANAC nº 03/2023 está disponível em: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>

[2] Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <https://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>

[3] Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Gheventer, Assessor(a) Técnico(a)**, em 02/05/2023, às 15:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mauro Rodrigues Sanjad, Especialista em Regulação**, em 02/05/2023, às 15:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ana Patrizia Gonçalves Lira Ribeiro, Subsecretário(a)**, em 18/05/2023, às 09:50, 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 deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **33676839** e o código CRC **0473365F**.

Referência: Processo nº 19995.102108/2023-11

SEI nº 33676839