



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.540443/2017-20

INTERESSADO: OSVALDO MUNIZ DE OLIVEIRA JUNIOR

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de petição de isenção de cumprimento da regra estabelecida no parágrafo 61.215(b) do RBAC nº 61 solicitada pelo Sr. Osvaldo Muniz de Oliveira Junior, CANAC 316620.

1.2. O requisito citado trata da exigência para revalidação de habilitação de tipo, *in verbis*:

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento;

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, 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.

(d) Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 31/12/2016, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

1.3. O solicitante é detentor da licença de Piloto Linha Aérea - Avião, com habilitações de Tipo LR30 e IFRA válidas até maio de 2018 (SEI 1364956). Em sua petição, informa que pretende obter revalidação da habilitação de Tipo LR30.

1.4. Para a revalidação de habilitação deste tipo de aeronave, aplica-se, atualmente, a obrigatoriedade de treinamento em Centro de Treinamento certificado ou validado pela ANAC (CTAC), prevista no parágrafo 61.215(b) do RBAC nº 61. Segundo a área técnica, existem quatro entidades validadas pela ANAC, a saber: CAE Dallas, FSI Atlanta, FSI Wichita/Learjet e SIMCOM - Lee Vista, todas localizadas nos Estados Unidos (SEI 1364936 e 1364960).

1.5. O requerente pleiteia isenção de regra relacionada ao parágrafo 61.215(b) do RBAC nº 61, solicitando a revalidação de sua habilitação de tipo segundo o disposto no parágrafo 61.215(c) do citado regulamento. A justificativa apresentada na petição para dispensa do treinamento no CTAC é que o peticionário encontra-se envolvido como réu em cinco processos de ação penal promovidos pelo Ministério Público Federal e está impedido de sair do país, de acordo com a decisão cautelar proferida no âmbito da 2ª Vara Adjunto Cível e Criminal da Seção Judiciária de Mato Grosso. Logo, o requerente encontra-se impedido de realizar o treinamento em solo estrangeiro enquanto vigente a decisão judicial.

1.6. O peticionário argumenta, ainda, que possui vasta experiência profissional na condução da aeronave LR30, em cujo modelo declara possuir mais de 4.000 horas de voo, além de treinamentos em simulador para este tipo de aeronave e mais de 12.000 horas de voo em aeronaves dos modelos Learjet. Afirma, por fim, que a concessão da isenção é, neste momento, o único meio para manutenção de seu emprego atual como piloto da aeronave PT-LDM.

2. TRÂMITE PROCESSUAL

2.1. Na análise da solicitação, a área técnica registra que, ao estabelecer um treinamento mínimo requerido para operar determinada aeronave, a ANAC está ciente de que a medida implica ações que fogem do âmbito de atuação da Agência e podem adentrar na esfera da vida privada do regulado, seja por incapacidade de financiamento, proibição de entrada em países estrangeiros ou impedimento de saída do país de origem, como se revelou o presente caso. Porém, firma posição de que tal ação é imprescindível para a garantia de um nível adequado de segurança operacional.

2.2. Além disso, também ressalta que o impedimento de treinamento por motivação pessoal, seja financeira ou judicial, por si só, não gera para o regulado possibilidade de obter isenção de seu cumprimento, tendo em vista o princípio da supremacia do interesse público.

2.3. Adicionalmente, indicou-se que, sendo a habilitação válida até 31/05/2018, o solicitante poderia obter até essa data a reversão da decisão judicial, para fins de garantir o exercício de sua profissão.

2.4. Por fim, outro fator considerado pela área técnica é a isonomia entre os regulados, cujos pedidos em casos semelhantes precedentes foram igualmente indeferidos.

2.5. O peticionário solicitou a isenção em 04/12/2017 (SEI 1317235), tendo a análise pela Gerência Técnica de Normas Operacionais da Superintendência de Padrões Operacionais sido finalizada em 27/12/2017, indeferindo o pedido (SEI 1388453). O Ofício 46(SEI)/2017/GNOS/GTNO/GNOS/SPO-ANAC (SEI 1389556), informando sobre o indeferimento do pedido ao requerente, foi recebido em 28/12/2017 (SEI 1395771).

2.6. Em 05/01/2018, o solicitante formulou um pedido de reconsideração (SEI 1411399). No documento, destacou que está judicialmente impedido de viajar para o exterior, não havendo meios para o cumprimento do requisito na forma como previsto. Sustenta que esta impossibilidade se amolda à previsão constante do item 5.1 da IS 61-005A para solicitação de isenção de requisito.

2.7. A GNOS/SPO decidiu, em 09/01/2018, por não reconsiderar a decisão recorrida, mantendo-a por seus próprios fundamentos (SEI 1411403). A SPO ratificou o entendimento, acrescentando que a aeronave LR30 é aeronave classificada como "TIPO", classificação atribuída a aeronaves de manejo mais complexo, o que justifica o maior rigor regulatório, exatamente por ser a habilitação destinada à operação das aeronaves de maior complexidade, que geram maiores riscos à sociedade caso sejam operadas por pilotos não devidamente capacitados. Em razão disso, sustenta-se a exigência de treinamento em CTAC para a revalidação de tais habilitações, concluindo-se pela impossibilidade de se conceder isenção de regra por motivação pessoal, tendo em vista o princípio da supremacia do interesse público.

2.8. O solicitante foi comunicado da manutenção da decisão em 16/01/2018, por meio do Ofício nº 6/2018/SPO-ANAC (SEI 1432626).

2.9. Dada a negativa do pleito, em 08/02/2018 o interessado apresentou novo recurso (SEI 1519793). Nesta manifestação, reitera as alegações anteriores, acrescentando que o requisito para o qual pleiteia a isenção passou a vigorar apenas em 2017 e que a forma de mitigação de risco proposta em seu pedido era forma aceitável de cumprimento do requisito de treinamento em voo até então. Afirma que a Agência só exige o treinamento em CTAC porque existe, atualmente, CTAC certificado. Argui, por fim, que sua experiência profissional de 45 anos como piloto, sendo 32 anos pilotando aeronaves Learjet e seu histórico de treinamentos demonstram a inexistência de risco à segurança de voo no deferimento de seu pedido.

2.10. O processo foi sorteado em 21/02/2018 para relatoria deste Diretor e foi instruído com os elementos mínimos para submissão do feito ao Colegiado, nos termos da IN nº 33/2010, estando apto à formulação de juízo crítico da Diretoria da Agência.

É o relatório.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 07/03/2018, às 14:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1558034** e o código



CRC A336325F.