

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.029488/2015-86	Unidade Responsável (Sigla):	GTNO/GNOS/SPO
Assunto do normativo:	Emenda ao RBAC 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”		
Tipo de normativo:	() Novo	(X) Emenda	() Adequação Legal, em função do art. 8º, XII, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	(X) Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	() Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1) Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

1. O parágrafo 61.5(b)(3) do RBAC 61 estabelece uma definição de habilitação de tipo que não observa a recomendação constante do item 2.1.3.1.1 do Anexo 1 da ICAO e não se encontra alinhada ao modelo utilizado pela autoridade americana, que tem sido considerado mais eficiente neste ponto pelo entendimento da SPO, à medida em que reduz as interações burocráticas do regulado com a administração.

2) Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

1) Foi considerado:

1. a adoção das definições de tipo e classe norte americanas, constante do 14 CFR Part 61;
2. a permanência da definição brasileira;
3. a adoção de modelos de outras autoridades estrangeiras, tais como CASA (Austrália) ou EASA (Europa).

A alternativa escolhida foi a adoção das definições de tipo e classe norte americanas, constante do 14 CFR Part 61, por entender a SPO que esta é a que melhor se adéqua à realidade brasileira e a que tende a trazer melhores resultados em termos de fomento à aviação e garantia da segurança.

3) Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

- 1) O ato reduzirá a abrangência da definição de habilitação de tipo e possibilitará que aeronaves que hoje requerem tal habilitação sejam operadas sob uma habilitação de classe.

4) Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazos	Acompanhamento
ANAC	Edição da emenda 06 ao RBAC 61.	Entrada em vigor 60 dias após a publicação.	Elaboração de GUIA orientativo, para o público interno e externo, a ser divulgado na data da publicação da norma. Alteração da IS 61-004. Migração das habilitações nos sistemas da GCEP/SPO.
Regulados	Adequação à norma.	Imediato.	A migração das habilitações necessárias será feita pela ANAC, em seu sistema. Aos usuários caberá somente adequar-se às novas normas para treinamento e solicitação das habilitações corretas, sem prazo. A familiarização com as novas regras será auxiliada pelo GUIA orientativo

			divulgado pela SPO.
Outros órgãos	N/A	N/A	N/A

5) Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos X, XVII e XLVI, da mencionada Lei.

6) O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

O regulamento é do âmbito da SPO e não afeta de modo relevante outros setores da ANAC.

7) Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

(...)	ANVISA	(...)	COMAER	(...)	Polícia Federal	(...)	Receita Federal
(...)	Outros:						
Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?							
Não há.							

8) O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

(.X.)	Sim	Quais?	Estados Unidos (14 CFR Part 61), Europa (EASA Part FCL), ICAO (Annex 1).
(. .)	Não		

9) Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

(.X.)	Sim	Quais?	A Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica)
(...)	Não		

10) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Na média, espera-se que não haja alteração nos custos do treinamento.

11) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Qualitativamente, espera-se que a publicação da norma possibilite a realização do treinamento na aviação geral de forma menos burocrática e menos dependente da atuação direta da Agência para expedição e revalidação de habilitações. Quantitativamente, a mudança deve impactar um total de 508 aviões e 1051 pilotos de avião, bem como 1519 helicópteros e 5716 pilotos de helicóptero, que atualmente se encontram classificados sob tipo e passarão a ter a classificação de classe.

12) Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Não são afetados.	Não são afetados.
Empresas de transporte aéreo não regular	Não há.	Terão de revisar os Programas de Treinamento aprovados no caso de aeronaves que migrarem da definição de tipo para classe.
Empresas de serviços aéreos especializados	Não há.	Terão de revisar os Programas de Treinamento aprovados no caso de aeronaves que migrarem da definição de tipo para classe.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não são afetados.	Não são afetados.
Operadores de Aeródromos	Não são afetados.	Não são afetados.

Fabricantes de Aeronaves	Não são afetados.	Não são afetados.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não são afetados.	Não são afetados.
Proprietários de aeronaves	No caso de aeronaves que migrarem da definição de tipo para classe, terão um número maior de opções para o treinamento de seus pilotos, que não ficarão restritos aos CTAC.	Não há.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não são afetados.	Não são afetados.
Mecânicos	Não são afetados.	Não são afetados.
Escolas e Centros de Treinamento	Aumentarão o âmbito dos treinamentos que poderão realizar, já que poderão oferecer treinamento para os modelos de aeronave que migrarem da definição de tipo para classe.	Não há.
Tripulantes	Para os modelos de aeronave que migrarem da definição de tipo para classe, não dependerão de providência administrativa específica da ANAC para operá-los, bastando realizar o treinamento obrigatório especificado, quando houver, o que conferirá maior agilidade ao processo.	Não são afetados.
Passageiros	Não são afetados.	Não são afetados.
Comunidades	Não são afetadas.	Não são afetadas.
Meio ambiente	Não é afetado.	Não é afetado.
Outros (identificar)	Não são afetados.	Não são afetados.

13) Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A alteração deverá ser divulgada internamente para os setores afetados da SPO – notadamente GCEP – e para o público externo, mediante GUIA didático, a ser elaborado pela GTNO/SPO.

Adriano Tunes de Paula
Especialista em Regulação de Aviação Civil

João Souza Dias Garcia
Gerente de Normas Operacionais e Suporte

Wagner William de Souza Moraes
Superintendente de Padrões Operacionais