

## **PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC) 61 – LICENÇAS, HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS PARA PILOTOS.**

### **JUSTIFICATIVA**

#### **1. APRESENTAÇÃO**

1.1 A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 61 – RBAC 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”.

1.2 Na elaboração desta proposta, foram consultados os regulamentos editados pelas principais autoridades aeronáuticas estrangeiras, e em especial o regulamento norte americano *14 CFR Part 61*, que foi utilizado como fonte primária de consulta para este trabalho.

1.3 Além disso, como a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 determina que a ANAC estabeleça normas observando sempre os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte o Brasil, esta emenda ao RBAC 61 buscou ao máximo uniformizar o regulamento ao previsto na Convenção sobre Aviação Civil Internacional e em seu Anexo 1, que trata de Licenças de Pessoal.

#### **2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA**

2.1 A proposta de emenda apresentada tem como principal objetivo alterar a definição de habilitação de tipo que consta atualmente do parágrafo 61.5(a)(3) do RBAC 61 para adotar critério semelhante ao que consta no parágrafo 61.5(b)(7) do *Part 61* americano.

2.2 Esta alteração pretende estabelecer um modelo em que o treinamento de pilotos para as aeronaves de menor complexidade seja menos dependente de interações formais dos entes regulados com o órgão regulador, o que deve gerar maior agilidade no dia a dia da aviação. Esta medida, espera-se, contribuirá para o desenvolvimento das operações aéreas no país, sem impactar a segurança de voo.

2.3 A utilização do modelo já adotado pela autoridade de aviação civil norte-americana tem, na visão da ANAC, o benefício de trazer para a realidade brasileira um sistema já testado em um ambiente de aviação geral com grande volume de tráfego e índices favoráveis de segurança. Por isso, buscou-se ao máximo manter a proposta de emenda alinhada ao texto do *Part 61*.

2.4 Entretanto, em alguns pontos da proposta a Agência optou por divergir da norma americana, a fim de estabelecer um cenário mais adequado à realidade brasileira e coerente com o entendimento técnico da ANAC. Um item de destaque nesse sentido é a criação de 3 habilitações de classe para a categoria helicóptero – monomotor convencional, monomotor a turbina e multimotor. Essa inovação foi entendida como desejável para evitar, ao menos nos primeiros anos de adoção do novo modelo, que pilotos transitem de aeronaves muito simples para aeronaves complexas sem a verificação prévia de um INSPAC ou examinador credenciado.

2.5 Além da definição de tipo, a proposta importou também do *Part 61* o sistema de *endorsements* (endossos), incluído na seção 61.9 do RBAC 61, que tem por objetivo exigir um treinamento adicional e a liberação por escrito de um instrutor de voo dos pilotos que estejam transitando para aeronaves mais complexas dentro de uma mesma classe.

2.6 Outro tema também abordado na proposta, e que também seguiu no sentido de se obter maior alinhamento com a regra norte americana, foi a experiência recente prevista na seção 61.21 do regulamento. Nesta seção, buscou-se ainda ao máximo simplificar o texto, de forma a facilitar sua compreensão.

2.7 Com as alterações na experiência recente, foi necessário modificar a subparte seguinte, 61.23, que trata de instrução revisória. Atualmente, ao perder a experiência recente exige-se que o piloto realize uma instrução revisória com um instrutor de voo habilitado. Essa exigência é atualmente vista pela ANAC como excessiva, uma vez que não se trata de piloto recebendo instrução inicial, mas sim um piloto já habilitado, que precisa apenas repassar o conhecimento que já possui.

2.8 Por isso, na nova lógica adotada pela proposta, ao perder a experiência recente, o piloto se encontrará impedido de atuar como piloto em comando, mas não como segundo em comando. Para recuperar a experiência perdida, bastará que realize voo na função de segundo em comando, com um piloto em comando devidamente qualificado, no qual fará os pousos, decolagens e/ou procedimentos IFR previstos na seção 61.21.

2.9 A instrução revisória, portanto, permanecerá requerida apenas para a revalidação das habilitações, e nesse sentido o texto da seção 61.23 foi adequado.

2.10 Outra alteração necessária foi a modificação da Subparte K – Habilitações de Tipo, para se ajustá-la às novas definições. Uma vez que grande parte das aeronaves que requerem atualmente habilitação de tipo passarão a ser tratadas como classe, grande parte dessa seção pôde ser simplificada – eliminando-se, por exemplo, escolas de aviação e aeroclubes do rol de entidades que ministram treinamento de tipo, já que tais instituições só operam aeronaves menos complexas, que serão todas tidas como classe.

2.11 Por fim, foram propostas ainda diversas mudanças pontuais, não necessariamente relacionadas à alteração principal de definições de tipo, como forma de tornar o Regulamento mais adequado à visão atual da ANAC e, espera-se, mais atento às necessidades da aviação no país. Todas as alterações, assim como as suas justificativas, encontram-se detalhadas no Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo (NPR) anexo a este documento.

### **3. FUNDAMENTAÇÃO**

3.1 Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

3.2 Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946;

3.3 Resolução ANAC nº 30, de 2008; e

3.4 Instrução Normativa ANAC nº 15, de 2008.

### **4. AUDIÊNCIA PÚBLICA**

4.1 A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

4.2 Os interessados devem enviar os comentários, identificando o assunto, para o endereço informado no item 6 deste documento, por via postal, ou por via eletrônica (e-mail: [gtno.spo@anac.gov.br](mailto:gtno.spo@anac.gov.br)), usando o formulário disponível no seguinte endereço eletrônico:

<http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

4.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final da Emenda 06 ao RBAC 61 poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, poderá ser realizada uma nova audiência pública.

4.4 Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de 30 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

## **5. CONTATO**

5.1 Para informações adicionais a respeito desta audiência pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Padrões Operacionais – SPO

Gerência Técnica Normas Operacionais – GTNO

Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, 2º andar, Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200 • Brasília/DF – Brasil

e-mail: [gtno.spo@anac.gov.br](mailto:gtno.spo@anac.gov.br)