



**Relatório de análise das contribuições referentes a  
audiência pública nº 1/2017, referente à Resolução que  
dispõe sobre o credenciamento de examinadores pilotos  
pela ANAC**

(período das contribuições: 9/2/2017 a 13/3/2017)

Agosto – 2017

# 22 contribuições

<b>Contribuição nº 1</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Art. 1º Regulamentar, nos termos desta Resolução, o credenciamento de examinadores pela ANAC que terão a atribuição de aplicar exames de proficiência em pilotos para averiguar o cumprimento dos requisitos para a concessão ou renovação das licenças, habilitações e certificados previstos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61).
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Art. 1º Regulamentar, nos termos desta Resolução, o credenciamento de examinadores pela ANAC que terão a atribuição de aplicar exames de proficiência em pilotos para averiguar o cumprimento dos requisitos para a concessão, revalidação ou convalidação das licenças, habilitações e certificados previstos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61).
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O uso de “renovação” não encontra similar no RBAC nº 61. O equivalente seria “revalidação”.
Além disso, para deixar o texto completo, sugiro mencionar também “convalidação”, conforme usado no art. 22, I.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição acatada conforme proposta.

<b>Contribuição nº 2</b>
<b>Colaborador:</b> Ednei Ramthum do Amaral
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Art. 8º Para participar do processo seletivo, o candidato deverá atender aos seguintes requisitos mínimos: II - possuir Certificado Médico Aeronáutico - CMA válido e adequado a todas as habilitações que deverão ser examinadas; IV - possuir válidas as seguintes habilitações: b) para exame de proficiência em avião classe multimotor convencional:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Art. 8º Para participar do processo seletivo, o candidato deverá atender, em data a ser estabelecida no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados, aos seguintes requisitos mínimos: II - possuir Certificado Médico Aeronáutico - CMA válido e adequado a todas as licenças, certificados e habilitações que deverão ser examinadas; IV - possuir válidas as seguintes habilitações: b) para exame de proficiência em avião classe multimotor:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Art. 8º: é importante deixar claro qual data será considerada para a verificação de que o candidato atende aos requisitos mínimos, pois o candidato pode não cumprir os critérios na data de publicação do edital, mas pode passar a cumpri-las em um prazo posterior; ou pode cumprir na data de publicação, mas deixar de cumprir posteriormente, por alguma habilitação ou o CMA vencerem. Entendo que não é adequado estabelecer essa data de verificação como a data de publicação do edital, pois isso poderia pegar desprevenido algum candidato que tenha, momentaneamente, deixado de atender a algum requisito (por exemplo, um candidato que tenha deixado uma habilitação classe vencida por um mês, por não ter previsão de voar uma aeronave abrangida por aquela classe naquele mês). Assim, sugiro que a resolução apenas preveja que a verificação do atendimento aos requisitos deverá ocorrer em data a ser estabelecida no edital.
Inciso II: inclusão de licenças e certificados, pois a adequação do CMA depende também da licença e do certificado – e não só da habilitação.
Inciso IV, (b): sugiro avaliar a possibilidade de incluir também exames de proficiência em aviões classe multimotores com motores a turbina, retirando a especificação “convencionais”. Entendo que a não inclusão de aviões classe multimotores a turbina, na minuta da resolução, se deve porque até a emenda nº 05, o RBAC 61 previa que tais aviões exigiam habilitação tipo, e que mesmo a emenda nº 06 ainda prevê exame adicional em aviões que eram tipo até a emenda nº 05 e passaram a ser classe na emenda nº 06, conforme 61.199(b)(2). No entanto, entendo que a resolução deve ter caráter de longo prazo. Eventuais limitações para que exames em aviões classe multimotores a turbina não sejam feitos por examinadores poderiam ser tratadas em cada edital, por exemplo, não abrindo vagas para o credenciamento nessas aeronaves, ou simplesmente não direcionando esses exames aos examinadores, escalando servidores da ANAC para a realização desses exames.
Além disso, observo que, a rigor, a resolução, com o texto previsto na minuta, nem impediria o credenciamento de examinadores para aviões classe multimotores a turbina. Pelo contrário, a rigor, o credenciamento seria permitido (não há nada na resolução que o proíba),

mas não precisaria nem cumprir os requisitos mínimos de habilitações do art. 8º, IV, já que não há ali requisitos aplicáveis a tais aviões. A inclusão de aviões classe multimotores a turbina nivela os requisitos aos exigidos para os aviões classe multimotores convencionais.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.  
Contribuição acatada no art. 8º, caput.  
Para o inciso II, a adequação do CMA foi remetida para o Edital.  
No inciso IV, alínea “b”, todas as licenças e habilitações pertinentes foram remetidas para o Edital.

**Contribuição nº 3**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Art. 9º  
§ 3º O candidato que realizar o curso de formação ou treinamento prático e não obtiver o mínimo exigido para sua aprovação será convocado para refazê-lo na próxima edição disponível.  
§ 4º O candidato reprovado no treinamento prático deverá participar novamente do curso de formação, quando este for novamente oferecido.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Art. 9º  
§ 3º O candidato que realizar o curso de formação ou treinamento prático e não obtiver o mínimo exigido para sua aprovação será convocado para refazê-lo na próxima edição disponível, observado o § 5º.  
§ 4º O candidato reprovado no treinamento prático deverá participar novamente do curso de formação, quando este for novamente oferecido, observado o § 5º.  
§ 5º O candidato que for reprovado mais de uma vez, considerando todas as edições do curso de formação e do treinamento prático de que tiver participado em um mesmo edital, será desclassificado.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Entendo que deve haver limite de reprovações, para evitar que um candidato ocupe permanentemente uma vaga nos cursos de formação e treinamento prático oferecidos. Assim, caso um candidato seja reprovado no curso de formação, poderá ser convocado mais uma vez para o curso de formação (§ 3º) e não poderá ser reprovado nem no curso de formação nem no treinamento prático. Caso outro candidato aprovado na primeira edição do curso de formação seja reprovado no treinamento prático, deverá ser convocado mais uma vez para o curso de formação (§ 4º), mas não poderá ser reprovado nem no curso de formação nem no treinamento prático.

Esse limite é bastante importante porque a ANAC está estabelecendo que apenas pode convocar para os cursos a quantidade de vagas prevista no edital (art. 9º, § 2º). Assim, a convocação de um candidato impede a convocação de outros. Assim, pela minuta da resolução, as edições adicionais de cursos de formação convocariam sempre os mesmos candidatos reprovados em edições anteriores, a menos que os próprios candidatos renunciem o seu direito de participação.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.  
O texto dos §§3º e 4º foram condensados no §3º, e prevê a eliminação do candidato reprovado em qualquer fase do processo seletivo. Isso não o impedirá em tomar parte em processos seletivos promovidos por outros futuros editais.

**Contribuição nº 4**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Art. 9º  
§ 2º A ANAC poderá, dentro da validade do Edital, promover outras edições do curso de formação e treinamento prático, convocando os candidatos aprovados na avaliação de títulos, observando-se a ordem de classificação no processo seletivo e o número de vagas.  
14. A ANAC poderá, dentro da validade do Edital, credenciar candidatos excedentes, observando-se a ordem de classificação no processo seletivo.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Art. 9º  
§ 2º A ANAC poderá, dentro da validade do Edital, promover outras edições do curso de formação e treinamento prático, convocando os candidatos aprovados na avaliação de títulos, observando-se a ordem de classificação no processo seletivo.  
Art. 14. A ANAC poderá, dentro da validade do Edital, convocar para o curso de formação e treinamento prático candidatos excedentes, observando-se a ordem de classificação no processo seletivo.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Inicialmente, entendo que é inadequada a menção a “credenciar candidatos excedentes”, tendo em vista que a definição de candidato excedente estabelece que é aquele “ainda não convocado para o curso de formação e treinamento prático”. Portanto, mantendo-se tal definição, entendo que se deve dizer que a ANAC pode convocar para o curso de formação e treinamento prático os candidatos excedentes, mas não diretamente credenciá-los.

Ainda, entendo que deve ser resolvido conflito entre os textos dos art. 9º, § 2º e art. 14. No primeiro, se estabelece que a convocação para novas edições do curso de formação e treinamento prático deverá observar o número de vagas. Já o segundo permitiria que não fosse observado o número de vagas, pois a definição de candidato excedente os coloca como os “classificados em ordem superior àquela do número de vagas”.

Uma vez que parece ser intenção da ANAC ter a possibilidade de credenciar candidatos acima do número de vagas previsto no edital, sugiro retirar do art. 9º, § 2º a restrição de que deve ser observado o número de vagas.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

O art. 14 foi excluído da proposta porque, se corrigido o texto, ele equivaleria ao art. 9º, § 2º, e não são necessários dois dispositivos na tratando do mesmo requisito. Os demais artigos foram reenumerados.

#### Contribuição nº 5

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 22. Após ser escalado para realizar um exame de proficiência, compete ao examinador:

I - verificar se o examinando possui todas as condições necessárias para a concessão, revalidação ou convalidação da licença, habilitação ou certificado solicitado;

IV - verificar, antes do voo, a regularidade da operação, consultando, entre outros, diário de bordo e registros de manutenção da aeronave, NOTAM (Notice to Airmen), METAR (Meteorological Aerodrome Report), TAF (Terminal Aerodrome Forecast) e documentos do candidato;

§ 1º O examinador credenciado não pode se negar a realizar os exames em um dos aeródromos especificados no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados.

§ 2º O exame poderá ser realizado em aeródromo diverso de um dos especificados no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados, desde que:

III - a ANAC seja notificada do local e da data acordadas para o exame; e

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 22. Após ser escalado para realizar um exame de proficiência, compete ao examinador:

I – [retirar]

IV - verificar, antes do voo, a regularidade da operação, consultando, entre outros, diário de bordo e registros de manutenção da aeronave, NOTAM (Notice to Airmen), METAR (Meteorological Aerodrome Report), TAF (Terminal Aerodrome Forecast) e documentos do examinando;

§ 1º O examinador credenciado não pode se negar a realizar os exames em um dos aeródromos da região geográfica de atuação do examinador credenciado, conforme especificado no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados.

§ 2º O exame poderá ser realizado em aeródromo diverso de um dos especificados no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados, desde que:

III - a ANAC seja notificada do local e da data acordados para o exame; e

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Art. 22, I: entendo que deve ficar mais claro qual seria a competência do examinador em verificar “todas as condições necessárias para a concessão, revalidação ou convalidação da licença, habilitação ou certificado solicitado”. Pelo texto, entendo que ficaria a cargo do examinador avaliar se o examinando atende a todos os requisitos do RBAC 61. Porém, entendo que tal atribuição extrapolaria o escopo da própria resolução, que regulamenta o credenciamento de examinadores que terão atribuição de aplicar os exames de proficiência (art. 1º da minuta de resolução). A verificação dos demais requisitos do RBAC 61, referentes a “requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência de voo” (61.13(a)) não faz parte do exame de proficiência, tanto é que são itens listados em paralelo à aprovação no exame de proficiência em 61.13(a).

Observo ainda que tal verificação não consta entre as competências do examinador previstas no item 7.1 da IS 00-002C, recém-publicada, que trata dos padrões para realização de exames de proficiência para pilotos.

Entendo que as atribuições do examinador deveriam ficar limitadas ao escopo da resolução, que é aplicação dos exames de proficiência, que é onde ocorre a limitação atual utilizada como justificativa para a edição da resolução (incerteza quanto ao convênio com o Comando da Aeronáutica, indisponibilidade de servidores próprios da ANAC). A verificação de outros requisitos é melhor conduzida pelos próprios servidores e sistemas da ANAC, a partir de análise documental, em ambiente de escritório.

Observo que o cumprimento do exame de proficiência, conforme a IS 00-002, já está abrangido pelo art. 22, V. Assim, a menos que se especifique mais claramente quais seriam as obrigações adicionais do examinador referentes à verificação de requisitos do RBAC 61, entendo que o parágrafo poderia ser retirado.

IV: uso de “examinando” em lugar de “candidato”, conforme definições da resolução.

§ 1º: esclarecimento de que a obrigação de realização do exame somente se aplica para os aeródromos da região geográfica de atuação do examinador (vide art. 7º e 13). Caso eventualmente o examinador seja escalado para outros aeródromos, não haveria obrigação de realização do exame.

§ 2º, III: uso de “acordados” em lugar de “acordadas”, concordando com “local e data”.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

No § 1º do art. 21 (antigo art. 22), a contribuição não foi acatada. Para que a regra seja clara, serão especificados os aeródromos de atuação do examinador, e não simplesmente a região geográfica, porque de outro modo não ficaria claro o limite de atuação do examinador e o quanto ele será obrigado a se deslocar. No entanto, ao invés do Edital, o local onde será especificada a área de atuação é na Portaria de credenciamento.

No artigo 6º são citadas as regiões geográficas, mas é apenas como critério para especificação dos aeródromos e do número de vagas. No art. 13, em razão desta análise, o termo “a região geográfica em que pode atuar” foi substituído por “os aeródromos em que deverá atuar”, porque uma vez que o candidato foi credenciado para atuar em determinado(s) aeródromo(s), ele não poderá recusar-se a atuar naquele(s) aeródromo(s). A sua atuação em outro aeródromo que não o listado não estará proibido (em virtude do § 2º do art. 21), mas será questão de conveniência e oportunidade do examinador e do examinando e não poderá implicar em mudança de valores cobrados ou em ressarcimentos de qualquer espécie por parte da ANAC.

As demais contribuições foram acatadas conforme foram propostas, com exceção de que no §2º ao invés de Edital de Seleção de Examinadores Credenciados foi utilizado “portaria de credenciamento”.

#### **Contribuição nº 6**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Art. 23. O examinador credenciado deverá manter, enquanto durar seu credenciamento, a Ficha de Avaliação de Piloto - FAP, na via original assinada pelo examinando, assim como encaminhá-la para a ANAC, caso solicitado.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Art. 23. O examinador credenciado deverá manter, enquanto durar seu credenciamento, uma cópia legível, física ou digital, da Ficha de Avaliação de Piloto - FAP, assinada pelo examinando, assim como encaminhá-la para a ANAC, caso solicitado.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

O item I2.2 da IS 00-002C prevê que o a FAP original deve ser entregue ao examinando, sendo apenas recomendado manter cópia digitalizada. A resolução estabelecerá obrigação conflitante, obrigando o examinador a manter consigo a via original. Tal obrigação poderá fazer com que sejam criadas mais de uma via original da FAP, o que entendo não ser desejável.

Proponho que, no caso de examinadores credenciados nos termos da resolução, seria obrigatório manter uma cópia legível, física ou digital, da FAP (o que é apenas recomendação aos demais examinadores), sendo que a via original continuaria a ser entregue ao examinando, conforme IS 00-002C.

Eventualmente, pode-se pensar em padronizar os padrões para todos os examinadores, seja mantendo todos com o original da FAP, seja requerendo de todos a retenção de cópia da FAP.

Observo ainda que há ressalvas à obrigação de ter assinatura do examinando na FAP, conforme item 15.4.3 da IS 00-002C. Sugiro avaliar se é necessário/recomendável esclarecer que, caso o examinando se recuse, o examinador fica liberado de sua obrigação de manter FAP assinada pelo examinando, sendo suficiente nesse caso seu comentário relatando o fato.

Caso seja alterado o art. 23, também deve ser revisado o art. 33, VI, que faz referência aos mesmos requisitos.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada.

De fato, havia uma contradição entre a IS nº 00-002C e a proposta, que foi corrigido com a contribuição.

Foi incluído também um parágrafo único no artigo 22 (antigo art. 23) para tratar do caso de o examinando se recusar a assinar a FAP, nos moldes do item 15.4.3 da IS nº 00-002C, e com isso isentar o examinador de responsabilidade.

O art. 31 (antigo art. 33), inciso VI foi alterado no mesmo sentido.

#### **Contribuição nº 7**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Art. 27. O examinador poderá ser descredenciado nos seguintes casos:

III - por decisão motivada da ANAC, quando ficar constatado que em determinada área não é mais necessária a atuação de examinadores credenciados, revogando então todos os credenciamentos na referida área.

Art. 31. Caso a ANAC entenda que o credenciamento não é mais necessário em uma determinada área e especialidade, ela providenciará, de ofício, o descredenciamento de todos os examinadores daquela área e especialidade.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Art. 27. O examinador poderá ser descredenciado nos seguintes casos:

III - por decisão motivada da ANAC, quando ficar constatado que em determinada região geográfica não é mais necessária a atuação de examinadores credenciados, revogando então todos os credenciamentos da mesma especialidade na referida região.

Art. 31. Caso a ANAC entenda que o credenciamento não é mais necessário em uma determinada região geográfica e especialidade, ela providenciará, de ofício, o descredenciamento de todos os examinadores daquela região e especialidade.

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Art. 27: inclusão de menção à especialidade, conforme art. 31, pois a ANAC não ficaria obrigada a revogar todos os credenciamentos da região, mas apenas os de uma especialidade específica (aquela para a qual não é mais necessária a atuação de examinadores) na referida região.

Art. 27 e 31: padronização dos termos “área” e “região geográfica”, em toda a resolução.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

Os termos “área” e “região geográfica” foram padronizados no termo “aeródromo(s)”, conforme análise da contribuição nº 5 deste Relatório.

O art. 27, inciso III e 31 na verdade diziam a mesma coisa e foram concentrados no art. 29, com o seguinte texto:

“Art. 29. A superintendência competente poderá, motivadamente, decidir pelo descredenciamento quando julgar oportuno.

Parágrafo único. São motivos para descredenciamento, dentre outros:

I - ser identificada demanda inexistente ou muito pequena;

II - ser identificado que o desempenho do Examinador não coincide com o pretendido pela ANAC; ou,

III - ser identificado que existe qualquer risco pontual ou sistemático.”

#### **Contribuição nº 8**

**Colaborador:** Ednei Ramthum do Amaral

**Instituição:** ANAC

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Art. 8º

§ 3º Estão impedidas de participar do processo seletivo pessoas que:

II - possuam, nos últimos 5 (cinco) anos a contar da publicação do Edital de Seleção de Examinadores Credenciados, decisão administrativa transitada em julgado de aplicação de sanção por descumprimento a preceitos contidos na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 33. O examinador será descredenciado nos seguintes casos:

V - se realizar exames de proficiência para os quais não tiver sido previamente escalado pela ANAC; ou

VI - se deixar de reter a Ficha de Avaliação de Piloto - FAP, na via original assinada pelo examinando, ou se negar a encaminhá-la para a ANAC, caso solicitado.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 8º

§ 3º Estão impedidas de participar do processo seletivo pessoas que:

I - forem titulares de cargo efetivo, comissionado ou função de confiança vinculado à ANAC; ou

II - possuam, nos últimos 5 (cinco) anos a contar da publicação do Edital de Seleção de Examinadores Credenciados, decisão administrativa transitada em julgado de aplicação de sanção por descumprimento a preceitos contidos na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 33. O examinador será descredenciado nos seguintes casos:

V - se realizar exames de proficiência para os quais não tiver sido previamente escalado pela ANAC;

VI - se deixar de reter a Ficha de Avaliação de Piloto - FAP, na via original assinada pelo examinando, ou se negar a encaminhá-la para a ANAC, caso solicitado;

VII - se for nomeado titular de cargo efetivo, comissionado ou função de confiança vinculado à ANAC; ou

VIII - se possuir, nos últimos 5 (cinco) anos, decisão administrativa transitada em julgado de aplicação de sanção por descumprimento a preceitos contidos na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A minuta de resolução já prevê que um candidato está impedido de participar se, nos 5 anos anteriores à data de publicação do edital, possui decisão administrativa transitada em julgado de aplicação de sanção por descumprimento a preceitos do CBA. No entanto, após a publicação do edital, o candidato pode passar a possuir tal sanção – e tal situação não era coberta pela minuta de resolução. Entendo que, se a ANAC entende que, para ser examinador credenciado, a pessoa não deve ter recebido sanções nos últimos 5 anos, essa condição deveria ser avaliada permanentemente – e não apenas com relação à data de publicação do edital.

Da mesma forma, um candidato que venha, após a participação no edital e credenciamento, a ser nomeado titular de cargo na ANAC também não teria sua situação esclarecida.

Assim, foram incluídas, no art. 33, as condições impeditivas à continuidade do credenciamento, a serem observadas em caráter permanente pelos examinadores, com base no texto já existente para o art. 8º.

Observo que, se de um lado essa inclusão estabeleceria mais restrições ao examinador, com intuito de assegurar mais qualidade ao exame, ela também impactaria o planejamento da ANAC quanto ao uso dos examinadores, uma vez que a aplicação de uma sanção ou a nomeação a um cargo na ANAC ocorrem em processos distintos, para os quais não há um controle por parte da escala de examinadores da ANAC. Esse impacto no planejamento, no entanto, pode ser reduzido se houver acompanhamento prévio dos processos de sanção ou nomeação que envolverem credenciados.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada com diferença de forma.

No inciso II do § 3º do art. 8º e no inciso VII do art. 31 (antigo art. 33) foi feita referência a servidores da ANAC.

Para o art. 31, inciso VIII, foi adotada a seguinte redação: “ter sofrido, nos últimos 5 (cinco) anos ou após o credenciamento, por decisão administrativa transitada em julgado, sanção por descumprimento a preceitos contidos na Lei nº 7.565, de 1986”.

#### Contribuição nº 9

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Art. 2º

V - examinando: piloto que pretende obter, revalidar ou requalificar uma licença, certificado ou habilitação prevista no RBAC nº 61;

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 2º

V - examinando: piloto que pretende obter, revalidar ou convalidar uma licença, certificado ou habilitação prevista no RBAC nº 61;

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O uso de “requalificação” foi retirado da última emenda ao RBAC nº 61. Assim, entendo que o termo deve ser retirado da resolução.

Além disso, em alinhamento ao usado no art. 22, I e na contribuição enviada ao art. 1º, sugiro incluir menção a “convalidação”.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição acatada conforme proposta. A forma do texto na versão final foi alterada para:

“V - examinando: pessoa sendo submetida à avaliação para a concessão, revalidação ou convalidação das licenças, habilitações ou certificados previstos no RBAC nº 61;”



<b>Contribuição nº 10</b>
<b>Colaborador:</b> Luiz Antonio Moreira Fidelis
<b>Instituição:</b> Aeroclube do Rio Grande do Norte
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>CRITÉRIOS DE PONTUAÇÃO DA AVALIAÇÃO DE TÍTULOS</b>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
1 – Curso de Formação de Gestores em Segurança Operacional da ANAC. 2 – Curso de Formação e Atualização de INSPAC da ANAC. 3 - Curso de Formação e Atualização de Examinadores Credenciados da ANAC. 4 - Curso de Segurança de Voo realizado nas Forças Armadas. 5 – Estágio de Segurança de Voo realizado nas Forças Armadas. 6 - Curso de Inspetor da Aviação realizado no DAC.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Entendemos que todos os cursos acima listados tem ligação direta e indireta com as atribuições a serem desenvolvidas pelo Examinador a ser recrutado pela ANAC. Logo, de certa forma, os candidatos a examinadores detentores destes cursos desenvolveram habilidades que facilitarão execução das atribuições de examinador.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. A tabela de pontuação da avaliação de títulos será tratada no Edital ao invés da Resolução. No entanto, são abaixo avaliadas as sugestões de inclusão, mesmo que seja no âmbito do Edital. Os itens 2, 3 e 6 já serão supridos quando do curso de formação e treinamento prático previsto no art. 9º. Ademais, o item O das Tabelas 1 e 2 já conferem pontos para quem já tiver atuado, nos últimos 5 anos, como examinador credenciado e/ou INSPAC pela ANAC, o que indiretamente já confere os pontos pela formação citada. Com relação aos itens 4 e 5, são cursos regulados pelas Forças Armadas e a ANAC entende que não deveriam constar como critério de pontuação em uma norma da ANAC. Com relação ao item 1, a gestão de segurança operacional é mais relacionada com a atuação em ambiente de empresa aérea e é um pouco distanciado da atuação como examinador credenciado pessoa física, de modo que a ANAC opta por não considerar pontuação para quem tiver realizado este curso.

<b>Contribuição nº 11</b>
<b>Colaborador:</b> Luiz Antonio Moreira Fidelis
<b>Instituição:</b> Aeroclube do Rio Grande do Norte
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
§ 4º A data do pagamento e forma do pagamento da remuneração relativa à realização do exame de proficiência deverão ser acordadas diretamente entre o examinador e o examinando, sem a intermediação da ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
§ 4º A data do pagamento deverá acontecer antes do voo e a forma de pagamento da remuneração relativa à realização do exame de proficiência deverá ser realizado através de depósito/transferência em conta corrente do Examinador, realizado pelo Examinando e de acordo com a tabela de serviços da ANAC, já que o recibo de pagamento fará parte do processo de concessão/revalidação. Estes trâmites deverão ser acordados diretamente entre o examinador e o examinando, sem a intermediação da ANAC.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Entendemos que o acerto remuneratório realizado através de depósito/transferência em conta corrente não eliminará totalmente a possibilidade de fraude, mas com certeza diminuirá esta possibilidade.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. É questionável a efetividade do dispositivo proposto a fim de evitar pagamentos em desacordo com as obrigações estabelecidas pela Resolução, ou se apenas estaria se criando maiores entraves burocráticos para quem cumpre as regras e com pouca ou nenhuma efetividade para evitar o descumprimento da regra. Aquele que quisesse fraudar o procedimento poderia realizar o pagamento corretamente pelo depósito/transferência bancária, e restituir parte do valor em pagamentos “por fora”. Nesse sentido, a ANAC optou por deixar o procedimento livre e apurar as denúncias de descumprimento que tomar conhecimento.

<b>Contribuição nº 12</b>
<b>Colaborador:</b> Sabrina Fernandes de Oliveira Migon
<b>Instituição:</b> Helibras
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>

Art. 4º O disposto nesta Resolução não se aplica aos examinadores credenciados vinculados a empresas aéreas certificadas pela ANAC, escolas de aviação civil, aeroclubes, centros de treinamento de aviação civil ou operadores de segurança pública e defesa civil, cujos processos de credenciamento seguem regramento próprio.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Art. 4º O disposto nesta Resolução não se aplica aos examinadores credenciados vinculados a empresas aéreas certificadas pela ANAC, escolas de aviação civil, aeroclubes, centros de treinamento de aviação civil ou operadores de segurança pública e defesa civil, cujos processos de credenciamento seguem regramento próprio.

§ 1º Exceção aos Centros de Treinamento aprovados e certificados pelos Fabricantes de Aeronaves, II que poderão a critério da ANAC, indicarem candidatos para serem credenciados como examinadores de forma a atender, principalmente as aeronaves classes, onde sua tripulação não necessita realizar treinamento em CTAC e poderão desenvolver treinamento do fabricante para atender os requisitos da RBAC 61.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os Fabricantes de aeronaves, principalmente as que se tornaram classe segundo Emenda 06 do RBAC61, as quais atualmente não possuem seus treinamentos moldados por uma regulamentação específica, precisam desenvolver treinamento de tripulação para garantir a plena qualidade e segurança na operação de seus produtos aeronáuticos.

De forma a manter continuidade e celeridade no processo de habilitação e qualificação, o examinador credenciado no Fabricante criará oportunidades do efetivo controle da ANAC e melhoria na qualidade de treinamento e exame de proficiência voltado à expertise no produto (aeronave).

Tal medida irá elevar a segurança operacional por um processo em que os especialistas da aeronave possam qualificar ou mesmo requalificar os operadores das aeronaves produzidas pelo fabricante.

#### ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não acatada.

O § 1º proposto inclui uma exceção que já está prevista no caput, que diz que o disposto na Resolução não se aplica aos centros de treinamento de aviação civil.

O texto original foi movido para o parágrafo único do art. 1º.

#### Contribuição nº 13

Colaborador: Eduardo José dos Santos

Instituição: ANAC

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Toda a proposta.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

A proposta é inócua para o que pretende resolver e pode ser danosa à SPO. Vide justificativa.

#### JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

À exceção da necessidade de examinadores de helicóptero, a premissa inicial que o projeto pretende resolver – enorme sobrecarga de trabalho sobre os atuais servidores – é falsa, como já demonstrado empiricamente dentro da SPO. De fato, é possível argumentar o oposto, que a proposta criará uma sobrecarga hoje inexistente. Vejamos:

- Não existe, nem foi proposto, um processo efetivo de fiscalização e acompanhamento dos examinadores credenciados. No plano de trabalho anual a atividade não é representada em número compatível com sua importância ou com as garantias exigidas pela ICAO, nem adequadamente priorizada pelos gestores. Um influxo adicional de examinadores decerto colapsará a fiscalização.

- De fato, qualquer fiscalização que hoje possa existir é claramente ineficaz. Basta verificar, por exemplo, o levantamento dos examinadores que mais realizam exames, onde vemos aberrações como 10 – ou mesmo 18! – exames realizados no mesmo dia, mais de 500 no mesmo ano por um examinador de escola que também trabalha numa linha aérea, e dezenas de outros casos. E o mais danoso: nenhum registro de reprovação por parte destes examinadores de alto volume, e nenhuma ação tomada pela SPO a respeito.

- A proposta, tal como apresentada, pretende padronizar os novos examinadores. Porém não há hoje padronização daqueles que já estão credenciados, ou mesmo dos servidores da ANAC, o que só irá multiplicar o problema. Basta verificar as diferenças das inúmeras grades curriculares dos últimos anos.

- A proposta, tal como apresentada, não prevê sanções efetivas em caso de cometimento de ilícitos, limitando-se a descredenciar o examinador, aumentando a fragilidade do sistema. É quanto à suspensão ou cassação de licenças previstas no CBA? E investigação criminal? E quanto à necessidade de refazer os exames? E, mais importante, qual setor da SPO fiscalizará isso e com que efetivo?

- A proposta, tal como apresentada, não estabelece os parâmetros ou critérios esperados para os examinadores. Não é estabelecido, por exemplo, se é vedado a um examinador aplicar um exame para alguém que ministrou recentemente instrução. Ou seja, não há proibição de conflitos éticos. Outro item importante é a quantidade de reprovações esperadas, também não especificada no processo – ou em qualquer documento interno da SPO.

- A proposta, tal como apresentada, atribui pontos para itens irrelevantes, como proficiência em língua inglesa, ou atribui pontos para experiência de voo ou treinamento em equipamentos que não necessariamente aqueles onde serão realizados os exames. Uma proposta efetiva seria baseada nas competências esperadas do examinador, atribuindo pontos de acordo.

- A proposta ignora a grande degradação de proficiência dos pilotos brasileiros da aviação geral ocorrida após a criação da ANAC, devido principalmente à queda da eficácia dos exames de proficiência e ao tratamento secundário dado pela Agência aos exames.

- A proposta ignora que deverão ser alocados servidores para realizar todas estas tarefas de treinamento, fiscalização e acompanhamento, e que a Agência deverá continuar realizando exames.

Assim, a proposta gera um grande impacto dentro da SPO, que não possui estrutura (de sistemas, recursos humanos e regulamentos) capaz de comportá-la. E, à exceção da necessidade de maior número de examinadores de helicóptero, não há demanda comprovada para o credenciamento de examinadores para as outras categorias propostas. De fato, foi recentemente comprovado que a desorganização interna da SPO, e que os processos frágeis, em ordem incorreta, são os fatores que mais pesam no tempo de atendimento. Bastaram pequenas mudanças para obter grandes ganhos, e outras mudanças estruturais e sistemáticas poderiam obter ainda mais eficiência se fossem aplicados os recursos necessários.

- Não há demanda comprovada de exames de asa fixa para sustentar a proposta nos autos do processo. De fato, a demanda caiu enormemente com o novo RBAC 61.

É necessário que primeiro a SPO se estruture de forma a que o processo de exame de proficiência fique eficaz e eficiente, para depois verificar a necessidade de terceirização do atendimento.

E, mais importante: é necessário tratar os exames de proficiência como o item crítico que são, ao invés de uma pequena parte dos processos internos, que é vista somente como “uma coisa a mais”.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.

A proposta de credenciamento de pilotos visa resolver a dependência da ANAC em relação ao convênio com o Comando da Aeronáutica, mas tem também o objetivo de aumentar a agilidade e capilaridade da realização de exames de proficiência para o público regulado, possibilitando assim menor tempo de espera e menores custos para o sistema.

Além disso, os processos internos de acompanhamento dos examinadores, remotamente e em campo, serão mantidos e expandidos, a fim de averiguar sua aderência às regras. A própria Resolução prevê mecanismos nesse sentido, tal como a possibilidade de as atribuições do examinador poderem ser acompanhadas e fiscalizadas pela ANAC (art. 23), e a obrigação de o examinador sempre notificar à ANAC o local e a hora do exame (art. 21, inciso II, e art. 21, § 2º, inciso III), a fim de que a Agência possa planejar as suas fiscalizações. Cabe ressaltar também que o processo que tratou da presente proposta ressaltou a necessidade de efetiva vigilância desta Agência sobre a atividade dos credenciados para o funcionamento adequado do credenciamento (vide item 10.1 da NT nº 2/2015/GTNO/GNOS/SPO).

Cabe observar que distorções nas atividades de realização de cheques já são e continuarão sendo apuradas pela Agência, que toma as medidas administrativas cabíveis tanto em relação ao credenciamento quanto à tipificação de infração no CBA, sendo estas medidas paralelas e não excludentes.

Quanto à padronização dos exames de proficiência de pilotos, esta já é feita por meio da IS nº 00-002, que agora está em sua Revisão C e que entrou em vigor em 25/4/2017. Esta norma suplementar se aplica igualmente aos credenciados e aos servidores examinadores da ANAC. A presente proposta também não visa tratar dos examinadores hoje existentes no sistema e vinculados a pessoas jurídicas, mas apenas de criar condições controladas de credenciamento de pessoas físicas.

Os art. 32 e 33 da proposta, materializados na Resolução nº 444/2017, preveem a suspensão e até a cassação da licença de piloto em certos casos de descumprimento das regras estabelecidas, de modo que não procede a afirmação de que a proposta não prevê sanções efetivas em caso de cometimento de ilícitos, limitando-se a descredenciar o examinador.

O § 1º do art. 17, o parágrafo único do art. 20, e o parágrafo único do art. 23 contêm critérios de anulação do exame realizado. Um exame anulado precisará ser sempre refeito e não poderá ser aproveitado para efeitos de concessão, revalidação ou convalidação de licenças, habilitações ou certificados. Os setores da SPO que fiscalizarão os examinadores serão os mesmos que hoje escalam e fiscalizam as atividades dos exames realizados por servidores da ANAC, ou seja, a GCEP e o setor de escalas da SPO, além de poderem ser direcionados os servidores da ANAC que hoje realizam cheques para o acompanhamento dos exames realizados pelos futuros examinadores credenciados.

Quanto à existência de possíveis conflitos éticos, é importante ressaltar que é a ANAC quem escalará o examinador (isto é, o examinador indicado para cada exame não será de livre escolha do examinando nem do examinador).

A ANAC também entende que estabelecer uma “quantidade de reprovações esperadas” não é adequada, pois a reprovação deve ser aplicada somente nos casos em que o examinador entender que o candidato não está apto. Contudo, isso não impede que a ANAC monitore internamente os indicadores de aprovação e reprovação para fins de estatística e eventual planejamento de fiscalização, mas de forma alguma no sentido de se estabelecer “quantidade de reprovações esperadas”, inclusive porque a possibilidade de estabelecimento deste tipo de meta seria bastante questionável do ponto de vista ético e/ou jurídico.

Com relação aos critérios de pontuação, foi atribuída alguma relevância para a proficiência linguística em língua inglesa, considerando que isso é uma característica desejável ao examinador e que à maioria dos pilotos é necessário algum grau de interação com a língua inglesa para fins de leitura dos manuais de operação pertinentes, que via de regra são encontrados somente neste idioma. No entanto, a quantidade de pontos atribuídos a este critério é proporcionalmente baixa em relação ao total de pontos disputados, e se presta mais como critério de diferenciação entre dois candidatos semelhantes do que como critério determinante para a seleção.

O art. 8º da proposta prevê que os pilotos candidatos ao credenciamento possuam licença e habilitação compatível com as aeronaves em que aplicarão os exames. Além disso, a proposta atribui quantidade relevante de pontos àqueles que já atuaram como examinadores credenciados da ANAC.

De toda forma, considerando que os critérios de pontuação podem variar de edital para edital, a tabela de pontuação foi eliminada da proposta final de resolução e passará a constar no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados, a ser publicado após a publicação da Resolução.

A suposta “grande degradação de proficiência dos pilotos brasileiros da aviação geral ocorrida após a criação da ANAC” é um juízo de valor do autor da contribuição, que não veio acompanhada de dados que sustentem essa afirmação e, portanto, não será analisada no âmbito deste Relatório. No entanto, como já exposto acima e no próprio processo, a proposta de credenciamento visa justamente expandir a oferta de cheques aos pilotos brasileiros, assim como aumentar o nível de vigilância atualmente presente no sistema.

Quanto aos procedimentos internos que poderiam ser melhorados, o autor da contribuição não os indicou, mas a ANAC está a qualquer tempo disposta a receber e avaliar sugestões de melhorias.

A ANAC esclarece também que não trata de terceirização de atendimento ou fiscalização. A decisão administrativa de concessão, revalidação ou convalidação de licenças, habilitações ou certificados, continua sendo exercida por servidores da Agência. Apenas a realização do exame e a confecção do parecer técnico (as FAPs) é que são delegadas ao examinador credenciado, nos termos do § 1º do art. 8º da Lei nº 11.182/2005.

#### **Contribuição nº 14**

**Colaborador:** Renilton Alves dos Reis

**Instituição:** Aviação Geral

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Art. 8º, inciso III, item IV

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Art. 8º(...)

inciso III (...)

IV - possuir válidas as seguintes habilitações:

(...)

**INCLUIR**

c) para exame de proficiência em avião TIPO:

1. Habilitação TIPO do avião a ser utilizado; e

#### **JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

A ANAC hoje já credencia examinadores pilotos vinculados a empresas, escolas e centros de treinamento. Os exames de pilotos não vinculados a quaisquer instituições ainda são feitos exclusivamente por servidores designados da ANAC ou por militares do Comando da Aeronáutica, por meio de convênio.

O Comando da Aeronáutica, por sua vez, já sinalizou diversas vezes que pretende não renovar o convênio com a ANAC para o fornecimento de examinadores, o que criará uma sobrecarga enorme de trabalho sobre os atuais servidores, além de a Agência não conseguir atender à demanda do mercado.

A contratação de servidores via concurso público seria a mais custosa para a administração e a menos eficiente para o sistema, visto não ser possível alocar os servidores nas localidades necessárias e serem necessários constantes recursos para deslocamento (compra de passagens aéreas e diárias), nem todos possuem as habilitações requeridas para a atividade, além de o processo de contratação de servidores ser um processo demorado e pouco dinâmico.

É legalmente possível (de acordo com o art. 8º, § 1º da Lei 11.182/2005);

O credenciamento de pessoas já funciona de modo eficiente e eficaz em empresas aéreas, escolas e CTACs (a diferença é que agora se propõe credenciar pessoas desvinculadas de entidades certificadas pela ANAC);

É também a mais eficiente e eficaz para resolver o problema ora colocado, visto que não haverá transferência de recursos federais aos examinadores por parte da Agência, nem custos de diárias e passagens, e todos deverão estar habilitados na aeronave e estar com a experiência recente em dia; e

A realidade econômica do país sugere melhor análise de recheques TIPO somente em CTAC, visto ser alto o custo, bem como nem todos os habilitados terem condições de treinamento em outro idioma, ou terão seus VISTOS de entrada em países garantidos.

#### **ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição parcialmente acatada.

A definição das licenças e habilitações requeridas foi remetida para o Edital de Seleção de Examinadores Credenciados. Caso a ANAC credencie pilotos para a realização de exames em aeronaves tipo, a habilitação na aeronave seria um pré-requisito.

#### **Contribuição nº 15**

**Colaborador:** Nilson Adão de Oliveira

**Instituição:** Oficial Aviador da Reserva (FAB)

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Art. 8º, IV - possuir válidas as seguintes habilitações:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Art. 8º, IV - possuir as seguintes habilitações:
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
A obrigatoriedade de possuir habilitações válidas inviabiliza a participação no Edital de uma parte significativa de profissionais com larga experiência em diversos equipamentos e aeronaves, mas que por dificuldades de custos de revalidar as habilitações vencidas e/ou disponibilidade de aeronaves no mercado não cumprirão esse requisito.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. O art. 7º, incisos III e IV, remetem o estabelecimento das licenças e habilitações compatíveis para o Edital, nos termos propostos na contribuição. No entanto, o Edital preverá que as habilitações estejam válidas, pela preferência da Agência em credenciar profissionais que estejam voando.

<b>Contribuição nº 16</b>
<b>Colaborador:</b> Nilson Adão de Oliveira
<b>Instituição:</b> Oficial Aviador da Reserva (FAB)
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>ASPECTO NÃO PREVISTO:</b> Possibilidade de inserir um texto que possibilite a seleção de ex-pilotos militares das forças armadas e auxiliares, adequadamente licenciados na ANAC, sendo da Reserva e que estão inativos operacionalmente no mercado de aviação civil. Desejável que tenham experiências de avaliação de proficiência de pilotos e/ou instrução aérea.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
À ser estabelecido pela SPO.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Esses profissionais oriundos da Aviação Militar que estão inativos operacionalmente, possuem altíssima capacitação aérea não disponível na Aviação Civil, devido aos altos custos e investimentos necessários e que podem ser de grande relevância para contribuir e aprimorar o sistema de verificação de proficiência da Aviação Civil.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição não acatada. O item "O" das tabelas já considera a experiência anterior como INSPAC para a contagem de pontos, o que inclui os ex-INSPAC militares. No entanto, a tabela com critérios de pontuação da avaliação de títulos será tratada no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados.

<b>Contribuição nº 17</b>
<b>Colaborador:</b> Antonio de Padua Ribeiro Moran
<b>Instituição:</b> Privada
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Art. 21. O examinador credenciado somente poderá realizar os exames de proficiência para os quais tiver sido previamente escalado pela ANAC. Parágrafo único. Serão considerados nulos os exames realizados por examinadores não escalados.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
O examinador credenciado poderá realizar os exames de proficiência a qualquer momento que estiver disponível e o mesmo aceitar tal pedido de algum examinando, informando posteriormente a ANAC a realização de tal check via email, com o parecer e emitindo uma autorização provisória válida por 30 dias ao examinando para que o mesmo não seja prejudicado em seu trabalho enquanto analise do processo. Parágrafo único: Todos examinadores credenciados estão aptos a efetuarem exames de proficiência para os quais estejam habilitados, a pedido de um examinando em qualquer aeroporto do território nacional desde que acordado por ambos.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
O chegador credenciado, sabe de suas atribuições e penalidades junto a ANAC e perante a Lei caso queira extrapolar e aceitar suborno, corrupção, etc... Todos são brasileiros, seus documentos/ licenças "válidas em todo território nacional". Qualquer examinador em qualquer lugar no Brasil, pode realizar check, desde que aceite de comum acordo com o examinando, ficando apto para fazê-lo, comunicando posteriormente a ANAC. Este órgão sempre quer segurar tudo nas mãos e com isso, demora, prejudica o cliente e os proprietários de acft's com a tão conhecida burocracia. Agilize o atendimento, divulgue uma lista de checadores para que o examinando possa escolher e se ver atendido rapidamente independente de estado. Delegue responsabilidade aos examinadores e examinando, cumprindo o papel de fiscalizar e punir quando necessário. Chega de BUROCRACIA, transforme isso em eficiência. Quem fizer algo errado, que arque com as consequências. O FAA da liberdade mas pune quem não cumpre leis. A aviação é dinâmica. Escrevam menos, inventem menos, ajudem mais, temos centenas de pilotos desempregados dependendo de vocês. AJUDEM!!
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>

Contribuição não acatada.  
A ANAC credenciará examinadores em número suficiente para atender cada região e a escolha do examinador que examinará o piloto competirá à ANAC. No entanto, diante da contribuição, foi observada uma omissão na proposta, que era um prazo para o examinador realizar o exame após ser escalado. Esse prazo foi estabelecido em 30 dias no art. 21 (antigo art. 22), inciso IV.

<b>Contribuição nº 18</b>
<b>Colaborador:</b> Fernando Labronici Gamito
<b>Instituição:</b> ARG LTDA – Operação de acordo RBAC 91
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Art. 8º Para participar do processo seletivo, o candidato deverá atender aos seguintes requisitos mínimos:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Em nenhum momento foi levantada a possibilidade de se incluir neste processo Pilotos que já fizeram o curso de Examinador Credenciado e atuaram como tais num passado recente.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Fiz o curso em 2012 no Rio de Janeiro como Cmte da Azul, e atuei por 6 meses como Examinador de RBAC 121. Desde meados de 2013 tenho voado na Aviação Executiva 135 e 91, e gostaria muito de retomar esta nobre função que já exerci num passado não tão distante. Para exercer novamente tal função, entendo que somente um Curso de Reciclagem já seria suficiente para retomar a função e prerrogativas exercidas no passado. Portanto, sugiro que esta possibilidade seja inserida em tal minuta.  Desde já agradeço pela atenção.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
O item “O” das tabelas do Anexo da Resolução já contempla a experiência prévia como INSPAC ou como examinador credenciado. No entanto, a tabela com critérios de pontuação da avaliação de títulos será tratada no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados.

<b>Contribuição nº 19</b>
<b>Colaborador:</b> Rafael W. dos Santos
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Art. 8º Para participar do processo seletivo, o candidato deverá atender aos seguintes requisitos mínimos: I - ser brasileiro nato ou naturalizado; II - possuir Certificado Médico Aeronáutico - CMA válido e adequado a todas as habilitações que deverão ser examinadas; III - possuir as seguintes licenças:
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Inclusão das categorias balão livre, CPD, CPR, dirigíveis e outras não previstas na minuta.
<b>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</b>
Abranger-se todos os casos em que o credenciamento de examinadores pilotos pode vir a se tornar necessário.
<b>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</b>
Contribuição parcialmente acatada. O art. 7º, incisos III e IV, remetem o estabelecimento das licenças e habilitações compatíveis para o Edital. Se a ANAC algum dia credenciar pilotos para as categorias propostas, os futuros editais as preverão. No entanto, pelo menos para a primeira edição do Edital, não está previsto o credenciamento para as categorias de aeronaves citadas.

<b>Contribuição nº 20</b>
<b>Colaborador:</b> Rafael W. dos Santos
<b>Instituição:</b> ANAC
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
Art. 35. O examinador será descredenciado e a licença de piloto será cassada se: I - exercer suas prerrogativas durante o prazo de suspensão de sua licença ou habilitação; ou II - anunciar, sugerir ou conceder aos examinandos métodos ilícitos para a aprovação no exame de proficiência.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Art. 35. O examinador será descredenciado e a licença de piloto será cassada se: I - exercer suas prerrogativas durante o prazo de suspensão de sua licença ou habilitação; ou II - anunciar, sugerir ou <u>permitir</u> aos examinandos <u>se utilizarem de</u> métodos ilícitos para a aprovação no exame de proficiência.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

O verbo "conceder" sugere uma ação ativa por parte do examinador. Ao se mudar a redação para a proposta (ou algo próximo) se enquadra também os casos em que o examinador não contribui para a utilização de métodos ilícitos mas se dá conta da ocorrência dos mesmos.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição acatada conforme proposta no art. 33, inciso II, da Resolução publicada.

**Contribuição nº 21**

**Colaborador:** Serafim Cunha Barreiros

**Instituição:** não preenchido

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Não preenchido.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Boa tarde,  
Venho aqui dar minha sugestão para que sejam aproveitados os Examinadores Credenciados que já fizeram o curso ( como é o meu caso, que fiz a 2 Anos atrás). Tenho mais de 10 horas de voo, piloto de linha Aérea é ex instrutor da Empresa TABA( extinta). Além de atuar na área de prospecção como instrutor. Também tinha a antiga licença de IPÊ ( instrutor de Pilotagem Elementar, hoje INVA). Gostaria muito de ser um dos seus checadores.  
Tenho experiência suficiente para tal cargo.  
Grato  
Serafim Cunha Barreiros  
PLA 3103  
Cod Anac 304667

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Não preenchido.

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

O itens das tabelas do Anexo da Resolução já contemplam a experiência prévia como piloto, como INSPAC ou como examinador credenciado. No entanto, a tabela com critérios de pontuação da avaliação de títulos será tratada no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados.

**Contribuição nº 22**

**Colaborador:** Ruy de Souza Dutra

**Instituição:** não preenchido

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Item L das tabelas 1 e 2 do ANEXO À RESOLUÇÃO Nº \_\_\_\_\_, DE \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 2017 (CRITÉRIOS DE PONTUAÇÃO DA AVALIAÇÃO DE TÍTULOS)

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Ter atuado, nos últimos 5 anos, em uma das posições indicadas nos parágrafos 119.69(a)(1) e (2) do RBAC 119, ou como Chefe de Operações de Organização Militar das Forças Armadas.

**JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE**

Considerando que um Gerente de Operações tem como atribuição principal gerenciar as operações aéreas de uma Organização, e que um Chefe de Operações de uma Organização Militar das Forças Armadas possui, também, essa atribuição como sua principal atribuição, sugiro que seja acrescentado, além das posições inseridas no item L das tabelas 1 e 2 do ANEXO À RESOLUÇÃO Nº \_\_\_\_\_, DE \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 2017 (CRITÉRIOS DE PONTUAÇÃO DA AVALIAÇÃO DE TÍTULOS) a posição de Chefe de Operações de Organização Militar das Forças Armadas,

**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC**

Contribuição não acatada.  
A posição proposta das Forças Armadas não é regulada pela ANAC, de modo que não convém como critério de pontuação para um credenciamento a ser realizado pela ANAC. No entanto, a tabela com critérios de pontuação da avaliação de títulos será tratada no Edital de Seleção de Examinadores Credenciados.

**NOTA:** Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta audiência representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.

