



VOTO

PROCESSO: 00058.503277/2016-08

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de emenda ao RBAC nº 61, intitulado "Licenças, Habilitações e Certificados para Pilotos", encaminhada pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO. Rememoro que a referida análise técnica foi motivada em vista da orientação emanada por este Relator no Voto de deliberação da isenção ao parágrafo 61.10(c)(2) requerida pelo piloto Dominique Bertrand.

1.2. A intenção principal do encaminhamento proposto foi a realização de exame detalhado da matéria no intuito de robustecer a instrução processual, bem como o de melhor subsidiar a decisão da Diretoria Colegiada na avaliação dos impactos regulatórios da averbação da inscrição "English Not Compliant Annex 1" nas licenças de pilotos que não foram avaliados no exame de proficiência linguística.

1.3. O RBAC nº 61 define para pilotos que não tenham realizado o exame de proficiência linguística, o que se segue:

61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro

(a) (...)

(b) (...)

(c) O desempenho do piloto no exame de proficiência linguística na língua inglesa, será averbado em sua licença da seguinte forma:

(1) "English level 4, 5, ou 6", de acordo com o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, atingido no exame de proficiência linguística, conforme a tabela do Apêndice A deste Regulamento; ou

(2) "English Not Compliant Annex 1" no caso em que o piloto tenha obtido níveis 1, 2 ou 3, ou não tenha realizado o exame de proficiência linguística na língua inglesa. (grifos nossos)

1.4. Da leitura do processo identifica-se a informação, não oficial, de que a FAA tem interpretado a inscrição "English not compliant Annex 1" como um registro de que o piloto brasileiro que intente a conversão de sua licença de piloto privado nos Estados Unidos não possui a habilidade para a comunicação na língua inglesa, negando, assim, os pedidos de conversão de licenças emitidas pela ANAC.

1.5. Observando os normativos internacionais, especialmente o DOC 9379 da ICAO intitulado "Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System", verifica-se que a avaliação com os níveis 1, 2 ou 3 refere-se explicitamente a indicativos de proficiência linguística abaixo do padrão mínimo requerido pela ICAO, ou seja, indica inabilidade do piloto em se comunicar na língua inglesa após ser submetido a um exame de proficiência.

1.6. Contudo, ainda em consonância com o DOC 9379 da ICAO, há a recomendação de que caso o piloto não alcance o nível 4 ou superior no exame de língua inglesa ou **não tenha sido avaliado na proficiência linguística**, sua licença deve possuir a seguinte inscrição: "*Não atende aos requisitos de proficiência linguística de acordo com o item 1.2.9.4 do Anexo 1 da ICAO*", in verbis:

2.1 For pilots

Endorsements under Annex 1, 5.1.1.2, XIII

2.1.3 If a pilot fails to meet Level 4 or higher in English, the licence should indicate the following:

Does not meet language proficiency requirement in accordance with 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for radiotelephony communications in English.

2.1.4 If the pilot has not been assessed as meeting the language proficiency requirement to at least ICAO Operational Level 4 in a language used for radiotelephony communications, the licence should indicate the following text:

Does not meet language proficiency requirement in accordance with 1.2.9.4 of ICAO Annex 1. (grifo nosso)

1.7. Não obstante as argumentações técnicas da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, verifica-se que o próprio DOC 9379 da ICAO indica a mesma inscrição para situações distintas, ou seja, tanto para pilotos que não alcançaram o nível mínimo de proficiência desejado por meio de um exame de proficiência quanto para os que não foram avaliados.

1.8. **Neste diapasão, avaliados todos os documentos acostados aos autos, em especial a Nota Técnica nº 52/2017/GNOS/GTNO/SPO e o Despacho GTNO/GNOS/2017, considero inadequada a proposta regulatória de exclusão, in totum, do requisito 61.10(c)(2) do RBAC nº 61 - "Licenças, Habilitações e Certificados para Pilotos", propugnando pela manutenção da redação atualmente adotada pelo requisito.**

2. OPORTUNIDADE DE MELHORAMENTOS

2.1. Considerando outras demandas em relação a outros requisitos do RBAC nº 61, aquela Superintendência diante da conveniência e oportunidade administrativa apresenta outras sugestões de aprimoramento regulatório ao texto normativo em análise.

3. 61.43 "CONCESSÃO DE LICENÇAS A ESTRANGEIROS" E 61.45 "CONVALIDAÇÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES ESTRANGEIRAS"

3.1. A fim de contemplar situações específicas de concessão de licenças brasileiras a estrangeiros não falantes da língua portuguesa e **que devam realizar os exames teóricos em língua inglesa**, sugeriu a SPO a mútua alteração das seções **61.43 "Concessão de licenças a estrangeiros" e 61.45 "Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras"**, conforme Nota Técnica nº 52/2017/GTNO/GNOS/SPO. Todavia, por entender que a proposta de modificação carece de maiores justificativas e esclarecimentos técnicos, bem como não apresenta fundamentos suficientes que demonstrem o real interesse público a ser alcançado, além de acarretar dispêndio de recursos para o refazimento do banco de questões em língua estrangeira, visto que o atual encontra-se em revisão, opina este Relator pela rejeição momentânea das referidas alterações da proposta de emenda a ser submetida à audiência pública.

4. 61.197 "REVALIDAÇÃO DE HABILITAÇÃO DE CLASSE"

4.1. A última proposta de emenda submetida à deliberação do Colegiado, refere-se à seção **61.197 "Revalidação de habilitação de classe"**. Defende a área técnica que o texto atual tem gerado dúvidas nos inspetores da Agência no ato de concessão/revalidação de habilitações e, por consequência, tem prejudicado os interessados em revalidar sua habilitação de classe monomotor durante a concessão da habilitação de classe multimotor, conforme discussão apresentada no documento incorporado ao anexo 1 da Nota Técnica já referenciada.

4.2. Segundo a área técnica, o RBAC 61, atualmente em vigor, previu esta possibilidade na emenda nº 6 aprovada na reunião de diretoria de 18 de março de 2016 apenas para o caso de revalidação da habilitação de multimotor. No caso de concessão da habilitação de multimotor, o texto em vigor não permite a mesma interpretação. Contudo, na avaliação da área técnica, **não há justificativa técnica para que esta permissão seja concedida no ato de revalidação e não no ato de concessão**. Considerando que ambos os processos, concessão ou revalidação de Multimotor, têm a mesma finalidade, ou seja, habilitar seu detentor a pilotar aeronaves multimotores, não há razão para que a Agência deixe de revalidar a habilitação de monomotor quando o piloto estiver obtendo sua primeira habilitação multimotor mas revalide a mesma habilitação monomotor por ocasião da revalidação de multimotor. Dessa forma, com essa alteração, a SPO busca corrigir uma distorção normativa que impõe tratamentos diferentes a processos similares.

4.3. A harmonização regulatória proposta pela SPO, com a inclusão da expressão "**a concessão ou**" busca garantir o benefício a todos aqueles que pleiteiam a concessão da habilitação de classe multimotor conjuntamente com a revalidação da habilitação de classe monomotor no mesmo equipamento, dado que tecnicamente o nível de exigência para concessão de uma habilitação Multi sobrepe-se ao nível de exigência para revalidação de uma habilitação Mono, deixando claro que este benefício se aplica tão somente aos casos de **revalidação** de habilitação de monomotor e não aos de **concessão**.

61.197 Revalidação de habilitação de classe

(a) Para revalidar a habilitação de classe, seu titular deve ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente.

(b) Caso haja mais de uma habilitação de classe averbada na mesma licença:

(1) a **concessão ou** revalidação da habilitação de classe avião multimotor terrestre revalida a habilitação de classe avião monomotor terrestre;

(2) a **concessão ou** revalidação da habilitação de classe avião multimotor anfíbio revalida a habilitação de classe avião monomotor anfíbio; e

(3) a **concessão ou** revalidação da habilitação de classe helicóptero multimotor revalida as habilitações de classe helicóptero monomotor a turbina e helicóptero monomotor convencional.

4.4. Observa-se, ainda, que o parágrafo 61.197(c) do RBAC nº 61 foi excluído por superação do prazo de transição que ocorreu em 31/12/2016.

5. DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

5.1. Por fim, após a análise dos aspectos técnicos envolvidos a Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, recomenda a instauração de Audiência Pública. Desta forma, corroboro com tal proposição, **fixando o prazo de 30 dias**, em acolhimento ao disposto no art. 27 da Lei nº 11.182, de 2005, bem como à IN nº 18, de 2009.

6. DO VOTO

6.1. Preconiza o art. 4º do Regulamento da ANAC, anexo ao Decreto nº 5.731, de 2006, que é de competência da Agência adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

6.2. Assim sendo, com base nos fundamentos apresentados pela Nota Técnica nº 52/2017/GTNO/GNOS/SPO (0562164), pelo Despacho GTNO/GNOS (0604255), ambos, da Superintendência de Padrões Operacionais-SPO, considerando que a presente proposta não compromete a segurança de voo e em face dos princípios da transparência, publicidade e eficiência administrativa que norteiam a ação regulatória desta Agência, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de audiência pública, **pelo período de 30 dias**, pelas razões e especificidades técnicas, acima expostas, para avaliação de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61, intitulado "Licenças, Habilitações e Certificados para Pilotos", **exclusivamente, no que se refere às propostas de alteração da seção 61.197 "revalidação de habilitação de classe"**.

6.3. É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Diretor**, em 27/07/2017, às 14:44, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **0797455** e o código CRC **A37D467B**.