



VOTO

PROCESSO: 00065.058934/2012-28

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: RICARDO BEZERRA

1. DA FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Lei de Criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, assevera que cabe à Agência adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade (art. 8º), competindo-lhe, ainda:

Art. 8º (...)

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

(...)

XVII – proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

1.2. A Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, que altera o Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, o seguinte:

DA DIRETORIA

CAPÍTULO III

DAS COMPETÊNCIAS E ATRIBUIÇÕES

Art. 9º À **Diretoria** da ANAC **competete**, em regime de colegiado, **analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final**, as matérias de competência da Agência, bem como:

(...)

XXII - deliberar, na esfera administrativa, **quanto à interpretação da legislação** e sobre os casos omissos;

(...)

TÍTULO IV - DAS COMPETÊNCIAS

CAPÍTULO II

DAS SUPERINTENDÊNCIAS

Seção I - Das Competências Comuns

Art. 31. **Compete às Superintendências** planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito das competências, e, especialmente:

(...)

IV - **submeter os atos**, contratos e processos administrativos, bem como os demais expedientes administrativos decorrentes do exercício da respectiva competência à **Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa da mesma;**

(...)

X - **executar as ações de certificação para atestar que os regulados, dentro de sua área de atuação, possuem a capacidade adequada para atuar na aviação civil;**

(...)

No escopo do Regimento Interno da ANAC temos:

1.3. Art. 34. À Superintendência de Padrões Operacionais compete:

I - **submeter à Diretoria** projetos de atos normativos sobre padrões operacionais relacionados à certificação e fiscalização, no âmbito operacional, de operadores aéreos, de operações aéreas, de transporte de artigos perigosos, **de organizações de instrução**, de equipamentos simuladores de voo para instrução e treinamento de tripulantes, **de médicos e clínicas médicas executores de exames médicos para emissão de certificados médicos**, de fatores humanos relacionados às operações aéreas, de avaliação operacional de aeronaves e de pessoas integrantes do cenário operacional;

1.4. Tem-se nesse contexto que o atual RBAC 67 dispõe sobre requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas.

1.5. Destarte, a matéria em discussão é de alçada da Diretoria da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO dentro de sua área de atuação, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o tema proposto.

2. DA ANÁLISE

2.1. O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 67 (RBAC 67) estabelece os requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas.

2.2. Preliminarmente, há que se destacar que o presente processo é oriundo da Audiência Pública nº 05/2019, cuja aprovação pela Diretoria Colegiada provém da Reunião Deliberativa de 26 de março de 2019.

2.3. Naquela oportunidade, esta diretoria relatou o processo e destacou em seu Voto que a proposta de emenda apresentada, em um breve resumo, tem como principal objetivo sanear o RBAC nº 67 que apresenta conflitos normativos e requisitos tecnicamente não aplicáveis ou em estado de duplicidade. Adicionalmente, a proposta busca atualizar as regras com as legislações internacionais, especialmente o Anexo 1 da ICAO, o LAR 67 (SRVSOP) e o 14 CFR Part 67 (FAA), além de harmonizar o regulamento com os demais Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC). Contudo, segundo a Área Técnica, algumas regras previstas no atual RBAC nº 67 têm dificultado, ou mesmo, inviabilizado o credenciamento junto a ANAC de médicos, profissionais da área de saúde em geral, além de convênios de clínicas particulares, para a realização de exames periódicos e obrigatórios em pilotos e tripulação de aeronaves civis utilizadas em diferentes tipos de operação, conforme os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) aplicáveis.

2.4. Por esta razão, adoto de antemão, como parte integrante deste Voto, o completo teor do Relatório e Voto prolatados na data referida.

2.5. Passo, portanto, a analisar o processo a partir da ocorrência da Audiência Pública.

2.6. Colocadas estas questões iniciais, passo à análise das sugestões de alterações apresentadas pela área técnica, para ao final apresentar meu voto.

2.7. Inicialmente, em relação ao Relatório de Contribuições (Doc. 3881203) depreende-se que foram recebidas 446 contribuições, das quais 31 foram desconsideradas, por se revelarem incompreensíveis. Há, portanto, um total de 356 manifestações que disseram respeito estritamente às avaliações psicológicas e 59 contribuição relativas a requisitos da parte estritamente médica do regulamento ou, ainda, relacionadas às regras gerais para concessão de CMA. Insta salientar que foram

recebidas 240 contribuições sugerindo que a Avaliação Psicológica (AP) deixe de ser anual, 38 sugerindo que a AP deixe de existir e 20 sugerindo que a AP passe a ser a cada 5 anos.

2.8. Debruçando-se sobre o assunto, a área técnica constatou que com a revogação do RBHA 103A tornou-se necessário que todos os médicos emitam Certificado Médico Aeronáutico (CMA) em acordo com a subparte F do RBAC nº 67, o que requer hoje o credenciamento de médicos. Entretanto, o processo de credenciamento segundo o RBAC nº 67 é excessivamente burocrático para abarcar os médicos que hoje realizam os exames relativos ao aerodesporto e um procedimento mais simples deveria ser implementado para esse público alvo.

2.9. Assim, criou-se da figura do médico cadastrado (MCad), seus requisitos de cadastramento e atribuições para emissão e revalidação de CMA de 4ª classe. Esta modificação visa absorver em um procedimento simplificado os médicos que realizam exames de saúde periciais para o público voltado para o aerodesporto. Sabido é que o cadastro tem uma carga administrativa menor que o credenciamento. O cadastramento poderá ser utilizado como recurso caso haja problema com o credenciamento de associações sob a subparte E do RBAC nº 183 ou caso haja necessidade de atender uma localidade específica não atendida pelas associações credenciadas.

2.10. Em relação a frequência de exames psicológicos (6 meses a 5 anos) previstos nas seções 67.75 e 67.115 que são exigidos a cada revalidação do CMA, a Superintendência de Padrões Operacionais - SPO entende e foi corroborado pela consulta pública que uma avaliação psicológica a cada 5 anos, ou após um acidente ou incidente aeronáutico grave, ou se solicitado pelo examinador por uma razão justificada, para detentores de CMA de 1ª e 2ª Classe, é adequado. Para as 4ª e 5ª Classes a avaliação psicológica deve se realizar no exame inicial e após apenas se requerido pelo profissional de saúde.

2.11. É sabido que a validade do CMA do comissário de voo é hoje estabelecida igual a de pilotos detentores de um CMA de 2ª Classe. No texto atual, o CMA tem validade de 60 meses até os 40 anos, 24 meses dos 40 aos 50 anos e 12 meses acima dos 50 anos do comissário. Assim, será alterada a validade do CMA do comissário de voo para 60 meses para os exames de saúde periciais realizados antes do aniversário de 60 anos de idade e 24 meses para os exames de saúde periciais realizados em ou após o aniversário de 60 anos do candidato.

2.12. Convida salientar que atualmente, no que se refere a obrigação absoluta de que todo piloto envolvido em acidente ou incidente aeronáutico grave seja submetido a um exame de saúde pericial inicial, sendo que em certos casos esse exame parece ser desnecessário, em especial quando o piloto não é o responsável pelo acidente. Nesse sentido, propõe a área técnica que seja permitido que o médico responsável da empresa determine a necessidade da realização do exame de saúde pericial, e que o exame seja inicial com critérios de revalidação.

2.13. As demais alterações propostas encontram-se listadas abaixo:

- I. excluída a exigência de as clínicas possuírem 1 (um) especialista médicos para cada especialidade prevista em 67.39(a)(1)(ii), e incluída a exigência de Registro de Qualificação de Especialista (RQE) junto ao Conselho Regional de Medicina;
- II. Ajuste da definição de “entidade conveniada” e “parecer”, com objetivo de deixar claro que elas também se aplicam a exames de revalidação. Isso já ocorria, mas não estava explícito na definição.
- III. A definição de “julgamento” e “recurso” foram alteradas para permitir recursos em outros casos que não de simples reprovação (por exemplo, aptidão com restrição ou validade do CMA reduzida).
- IV. Os tipos e validades do CMA foram todos trasladados para o RBAC nº 67 e as redundâncias contidas no RBAC nº 61 estão sendo removidas. No RBAC nº 67 foram incluídos o aluno piloto e o PTM, que não estavam no RBAC nº 67, mas apenas no RBAC nº 61. A definição de certificado médico aeronáutico também está sendo removida do RBAC nº 61, pois já existe no RBAC nº 67.
- V. incluídos o Piloto de Tripulação Múltipla (PTM) e o aluno piloto, e removido o Operador de Equipamentos Especiais (OEE), do RBAC nº 67;
- VI. alterada a previsão do piloto de aeronave leve esportiva (certificado de Piloto de Aeronave Leve - CPL) para o piloto aerodesportivo (CPA);
- VII. incluídas as escolas, aeroclubes, centros de treinamento e os servidores da ANAC como responsáveis por reportar a diminuição da aptidão psicofísica de candidatos, tão logo tomem conhecimento;
- VIII. Não exigência do CMA de 1ª Classe para o PP-IFR e exigir somente o CMA de 2ª classe, como é exigido para o PP, exceto para o exame oftalmológico que deverá continuar cumprindo critérios de 1ª classe.

- IX. Mudança nos critérios da validade do CMA do comissário de voo. No texto atual, o CMA tem validade de 60 meses até os 40 anos, 24 meses dos 40 aos 50 anos e 12 meses acima dos 50 anos do comissário. Depois da emenda o CMA terá validade de 60 meses até os 60 anos e 24 meses acima dos 60 anos de idade do comissário de voo.
- X. O Médico Credenciado só poderá realizar exames periciais nos locais credenciados, mas foi incluída a possibilidade de o médico credenciar mais de um endereço.
- XI. Eliminadas disposições transitórias desnecessárias, restando apenas a validade dos Certificados Médicos de Piloto de Ultraleve (CMPUs) já emitidos;
- XII. removida a exigência do jejum de 12 horas para exame de creatinina;
- XIII. alterações nas exigências de requisitos oftalmológicos e dos candidatos submetidos a cirurgia refrativa para recuperar seu CMA;
- XIV. O termo "diminuição total ou parcial..." foi alterado para "diminuição recorrente total ou parcial...", a fim de se evitar de que eventos isolados de diminuição total ou parcial do nível de consciência e/ou uma perda da função neurológica, sem explicação médica satisfatória de sua causa, se tornassem causa de julgamento de inaptidão psicofísica.
- XV. O termo "perda transitória..." foi alterado para "perda transitória recorrente...", a fim de se evitar que eventos isolados de perda transitória de controle do sistema nervoso sem explicação médica satisfatória se tornassem causa de julgamento de inaptidão psicofísica. Episódio único deverá ser julgado pelo examinador junto com a ANAC.
- XVI. Diminuição de 6 para 3 meses para que o candidato que tenha sido submetido à Ablação de Feixe Anômalo para a síndrome de pré-excitação possa ser submetido a reestudo eletrofisiológico e possa ser considerado apto, caso seja evidenciado a ausência de condição anômala. Aplicável para os exames para CMA de 1ª, 2ª e 5ª classes. O CMA de 4ª classe não possui esse requisito.
- XVII. Incluída condição para candidato com amputação em extremidades ou fazendo uso de próteses ou órteses, para que essa condição possa ser objeto de investigação específica e ele possa ser considerado apto se, a critério da ANAC, não for provável que a condição afete a segurança de voo. Aplicável para os exames para CMA de 1ª, 2ª e 5ª classes. A seção 67.215 já contém disposição que permite essa investigação específica e, por isso, não se está propondo alterá-lo nesta emenda.
- XVIII. Retirada a obrigatoriedade de inclusão de observação no CMA no sentido de que durante o voo é obrigatório o uso de lentes filtrantes, independentemente do grau que porventura possa existir.
- XIX. Incluída a possibilidade do uso do óculos meia-taça para atender ao requisito.
- XX. Incluídas as cores básicas isoladas em aviação para a tabela de senso cromático.
- XXI. O exame de saúde pericial exigido para a 1ª, 2ª e 4ª foi alterado de "exame inicial" para "exame inicial com critérios de revalidação".
- XXII. Para os exames de 1ª e 2ª classes, foram incluídas condições de dispensa de novo exame de saúde pericial após acidente ou incidente aeronáutico grave, desde que um laudo médico, emitido pelo responsável médico do setor de medicina da empresa aérea onde atua o tripulante envolvido, justifique essa medida.

2.14. No tocante à proposta, a Procuradoria exarou o Parecer 20/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 4066513), aprovado pelos Despacho 20/2020/SUB/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 4066519) e Despacho 36/2020/PG /PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 4066527), no qual não vislumbrou óbices jurídicos ao prosseguimento do feito para edição da Emenda 04 que altere o RBAC 67, na forma proposta no documento (Doc. 4122583).

2.15. Assevera a área técnica no Despacho GTNO/GNOS (Doc. 2141386) que a proposta está em harmonia com as diretrizes para a qualidade regulatória da ANAC, em especial no item que diz que se deve "garantir que a modelagem de intervenção nos diferentes tipos de atividade regulatória, aplicados aos diversos segmentos do setor, sejam proporcionais à exposição do risco gerado à sociedade, ao comportamento histórico do segmento e à condição econômica do ente regulado".

2.16. Por fim, informa-se que o presente processo refere-se ao Tema 9 da Agenda Regulatória 2019-2020.

3. DAS RAZÕES DO VOTO

3.1. Ante o exposto, à vista dos documentos constantes dos autos e das manifestações da área técnica e do Parecer 20/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 4066513), aprovado pelo Despacho 36/2020/PG /PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 4066527), **VOTO FAVORAVELMENTE pela APROVAÇÃO da Proposta de Emenda 04 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 67**, nos

termos da minuta de Ato Normativo apresentada pela Superintendência de Padrões Operacionais - SPO (Doc. 4122583).

É como voto.

RICARDO BEZERRA

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 17/03/2020, às 17:52, 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 **4139219** e o código CRC **422CB7E2**.

SEI nº 4139219