



VOTO

PROCESSO: 60800.019650/2010-15

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trago à apreciação da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC a minuta do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 63 e revisão dos normativos dele decorrentes, que apresenta e consolida o novo marco regulatório para concessão das licenças e habilitações dos comissários e mecânicos de voo.^[1] A presente Resolução visa promover o alinhamento à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, propiciar maior racionalidade normativa, aumentar o nível de desempenho da segurança operacional e atender ao interesse público.

1.2. Preliminarmente, percebe-se que tal iniciativa se ampara na competência normativa atribuída à Diretoria Colegiada, por intermédio do *inciso V do art. 11 da Lei nº 11.182/2005*,^[2] além da autonomia administrativa oferecida à ANAC pelo mesmo diploma legal. Funda-se, ainda, no criterioso assessoramento jurídico prestado pela Procuradoria Federal junto à ANAC durante a elaboração da norma.^[3]

1.3. Como dito anteriormente em meu Relatório, a proposta de RBAC encontra-se amparada na iniciativa da Superintendência de Padrões Operacionais-SPO e aprovada pelo então Diretor Presidente da ANAC que incluiu, acertadamente, o tema no âmbito da Agenda Regulatória - 2019/2020 ^[4] e que, através de um desdobramento lógico, compreenderam a importância do alinhamento da presente edição normativa às previsões da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI e da *Lei nº 13.475/2017-Lei do Aeronauta*.

1.4. Devido à extensão técnica do tema, a tramitação da construção normativa ocorreu ao longo de quase dez anos, tendo sido submetida à análise de diversos setores técnicos da SPO, de diligências específicas e de audiência pública em 2011, permitindo assim intensa discussão com o corpo especializado da ANAC, da sociedade, dos representantes da indústria e dos agentes por ela regulados. Com efeito, a minuta de RBAC 63 traz consigo a racionalidade tão defendida pela OACI e moderniza-se ao estabelecer critérios contemporâneos para qualificação dos tripulantes de cabine e dos mecânicos de voo.

1.5. Por conseguinte, para uma adequada intervenção regulatória, esta Diretoria realizou, no curso de sua relatoria, melhorias na minuta de Regulamento, as quais transcrevo a seguir:^[5]

1.5.1. Em linhas gerais percebe-se que a SPO pretende manter a exigência de exame teórico para comissário de voo, no âmbito do RBAC 63. No entanto, não me parece que o zelo para permanência do referido requisito se amolde ao rigor do caminho regulatório tão perseguido pela OACI e pelas melhores práticas internacionais, uma vez que excedem tais orientações. Soma-se a isso, o fato de que a ANAC irá se distanciar das diretrizes para qualidade regulatória e dos critérios para racionalização dos atos e procedimentos administrativos estabelecidos na *Lei 13.726/2018*. ^[6] Tal diploma legal reforça a importância de se identificar exigências descabidas, exageradas, desnecessária ou redundantes, bem como sinaliza a importância da adoção de medidas que eliminem o excesso da burocracia na Administração Pública. Ainda assim, poder-se-ia cogitar que a ausência do mencionado requisito traria reflexos nos níveis de segurança da aviação brasileira. Todavia, é importante esvaziar tal hipótese, haja vista que a ANAC manterá a exigência regulamentar para realização de exames práticos periódicos para os tripulantes de cabine. O dito exame prático contemplará a avaliação criteriosa dos **conhecimentos**, habilidades e atitudes para exercício da função de comissário. ^[7] Nesta linha de raciocínio, torna-se inevitável

aprimorar a redação da minuta do RBAC 63, a fim de resguardar uma adequada intervenção regulatória, observar os normativos da OACI, acompanhar as melhores práticas internacionais (ex. FAA) e observar os ditames legais sobre a matéria.

1.5.2. Outra melhoria busca suprimir o tratamento administrativo sugerido pela SPO, quanto a validade das habilitações dos comissários de voo. [8] A propósito nunca é demais recordar que a OACI, por intermédio do *Anexo 01 - PEL* e do *Anexo 06-OPS*, silencia-se no estabelecimento de obrigações relacionadas a concessão e/ou revalidação das habilitações dos tripulantes de cabine. Nesse quadro, percebe-se que a abordagem regulatória sugerida pela SPO vai na contramão dos princípios perseguidos pela OACI, não soluciona problema regulatório conhecido e insere inovação incompatível com as diretrizes para qualidade regulatória desta Autarquia. Deste modo, a supressão da validade da habilitação do comissário não apresenta nocividade à segurança de voo, visto que os critérios para exercício da função, tais como treinamentos e exames práticos, [9] permanecerão inalterados.

1.6. Por fim e desde que adotadas as melhorias delineadas neste voto, extrai-se dos autos convergência com as melhores práticas sobre o tema e harmonia com as diretrizes da OACI, os quais estão traduzidos na positivação de requisitos consentâneos.

2. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS

2.1. Espera-se, a partir deste novo marco regulatório, estabelecer critérios robustos para atuação regulatória desta Agência, propiciar maior racionalidade normativa, aumentar o nível de desempenho da segurança operacional e atender ao interesse público.

2.2. Ante o exposto, examinados os elementos trazidos nos autos e com fundamento no inciso V, Art. 11 da Lei 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** à submissão da Consulta Pública da minuta do RBAC 63, RBAC 141 e RBAC 121, com as melhorias indicadas neste voto, pelo prazo de 60 (sessenta) dias.

É como voto.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

DIRETOR

[1] Anexo RBAC 63 (SEI), Anexo RBAC 121 (SEI 3920747) e Anexo RBAC 141 (SEI 3928913)

[2] Lei 11.182/2005

Art. 11. Compete à Diretoria:

(...)

V – exercer o poder normativo da Agência;

[3] Parecer nº 631/2010/PGPF/ANAC (00800.159004/2010-68, às folhas 56 a 63) e Nota nº 35/2012/FP-ANAC/PGF/AGU (00058.021123/2012-61, folhas 285 a 297),

[4] Anexo I à Portaria n 3.897, de 18 de dezembro de 2018, que instituiu a Agenda Regulatória da ANAC para o Biênio 2019-2020, sob o Tema 10: *Atualizar o atual RBHA 63 para o novo RBAC 63, que trata sobre mecânicos de voo e comissários de voo. Necessidade de discussão no modelo de certificação atualmente adotado para o comissário de voo.*

[5] Anexo RBAC 63 (SEI

), Anexo RBAC 121 (SEI 3920747) e Anexo RBAC 141 (SEI 3928913)

[6] Lei 13.726, de 8 de outubro de 2018

Art. 1º Esta Lei racionaliza atos e procedimentos administrativos dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios mediante a supressão ou a simplificação de formalidades ou exigências desnecessárias ou superpostas, cujo custo econômico ou social, tanto para o erário como para o cidadão, seja superior ao eventual risco de fraude, e institui o Selo de Desburocratização e Simplificação.

(...)

Art. 5º Os Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios poderão criar grupos setoriais de trabalho com os seguintes objetivos:

I - identificar, nas respectivas áreas, dispositivos legais ou regulamentares que prevejam exigências descabidas ou exageradas ou procedimentos desnecessários ou redundantes;

II - sugerir medidas legais ou regulamentares que visem a eliminar o excesso de burocracia.

[7] Minuta do RBAC 63

63.79 Requisitos de competência para a concessão de licença de comissário de voo

(a) O candidato a uma licença de comissário de voo ou de uma habilitação deve ser aprovado em um exame prático, demonstrando uma combinação de conhecimento, habilidades e atitudes de acordo com os níveis de desempenho estabelecidos para executar as tarefas no padrão requerido pelo programa de treinamento aprovado pela ANAC.

[8] Minuta do RBAC 63

63.15 Validade das habilitações de mecânico de voo e comissário de voo

(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças de mecânico de voo e de comissário de voo deve obedecer aos seguintes prazos, contados a partir do mês de aprovação no exame prático:

(...)

(2) habilitação para comissário de voo: 24 (vinte e quatro) meses.

[9] Minuta do RBAC 63, Seção 63.91

(1) ter realizado o treinamento de solo previsto em um programa de treinamento aprovado pela ANAC; e

(2) ter sido aprovado em exame prático conduzido em conformidade com a seção 63.79.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente, Substituto**, em 15/04/2020, às 22:14, 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 **4240209** e o código CRC **D2B1B3C3**.