

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.025187/2015-83	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTNO/GNOS/SPO
<b>Assunto do normativo:</b>	Proposta de Resolução para o credenciamento de examinadores pilotos		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/>	Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar.

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.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

1. Não fazer nada.

2. Renovar o convênio.

3. Contratar, por meio de concurso público, novos servidores de carreira pilotos para realizar os exames.

4. Credenciar pessoas físicas para realizarem os exames, por meio da publicação de uma Resolução que discipline o processo.

5. Eliminar a necessidade de revalidação das habilitações e instituir o treinamento periódico por instrutor de voo com respectivo endosso do treinamento na CIV, sem necessidade de interação administrativa com a ANAC, a exemplo do modelo americano.

A alternativa escolhida foi a 4, pois é a que no entender da SPO possui a relação mais vantajosa de custos e riscos x benefícios para o sistema de aviação civil.

Caso a ANAC não faça nada, o convênio com o Comando da Aeronáutica vai se encerrar, a comunidade de pilotos terá muita dificuldade de ser atendida pela ANAC e provavelmente muitos deverão ficar sem voar à espera de exames, o que causará um enorme dano ao interesse público.

Quanto ao convênio, ele já foi diversas vezes prorrogado, porém o Comando já manifestou em várias ocasiões o seu desinteresse em mantê-lo. E mesmo que ele fosse renovado mais uma vez, nada garante que continuará a sê-lo e a Agência ainda precisaria de uma solução definitiva para o problema no futuro.

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 possuírem as habilitações requeridas para a atividade, além de o processo de contratação de servidores ser um processo demorado e pouco dinâmico.

A quarta opção foi escolhida porque:

- a) é legalmente possível (de acordo com o art. 8º, § 1º da Lei 11.182/2005);
- b) 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);
- c) 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
- d) os processos de credenciamento e descredenciamento são mais simples que o do regime de contratação.

A quinta opção foi colocada também como possível alternativa caso o modelo de credenciamento proposto não possa ser viabilizado e somente seja possível um modelo de credenciamento aberto (sem limitação de vagas). A expectativa é que em um sistema aberto, muitos pilotos atenderão os pré-requisitos e haverá uma grande procura pelo credenciamento, o que dificultará sobremaneira o processo de credenciamento a própria vigilância. Dessa forma, não conviria à Agência trazer para si a responsabilidade sobre a efetividade de um exame que ela não controlará, e deixar a responsabilidade sobre quem melhor pode controlá-la, ou seja, sobre aquele que realiza o exame. Neste caso, não faria sentido o credenciamento, mas apenas a mudança no RBAC nº 61 no sentido de instituir o endosso para todas as aeronaves sob o RBHA 91. No entanto, apesar de considerarmos esta uma opção possível, a emenda 06 ao RBAC nº 61 já introduziu uma mudança significativa neste sentido e que ainda não foi totalmente assimilada pelos regulados, de modo que

não consideramos conveniente tratá-lo no momento. Porém, se o modelo de credenciamento tiver realmente que ser aberto, esta é a alternativa considerada como preferível pela SPO.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A Resolução permitirá a ANAC credenciar examinadores de piloto (pessoas físicas) e resolverá definitivamente a dependência da Agência do Convênio com o Comando.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Publicar a Resolução e em seguida disparar os editais de credenciamento	Imediato	Cumprimento do edital, inclusive no que diz respeito à isonomia de participação dos candidatos, e acompanhamento (presencial ou <i>a posteriori</i> ) do desempenho dos examinadores no exercício de suas prerrogativas.
Regulados	Inscrever-se para o credenciamento, cumprir as exigências do edital e, uma vez credenciados, cumprir as exigências da Resolução.	Imediato	N/A
Outros órgãos	N/A	N/A	N/A

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Art. 8º, incisos X e XLVI, e § 1º, e Art. 11, inciso V da Lei nº 11.182/2005.

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma? Não.

( ) ANVISA ( ) COMAER ( ) Polícia Federal ( ) Receita Federal

( ) Outros:

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

( X )	SIM	Quais?	A maioria (se não a totalidade) dos países possuem a previsão de credenciamento de pessoas para realização de exames. O FAA, por exemplo, possui a figura do <i>Designated Pilot Examiner (DPE)</i> , baseado no <i>14 CFR Part 183.23</i> , conforme abaixo:  <a href="https://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/designees_delegations/designee_types/dpe/">https://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/designees_delegations/designee_types/dpe/</a>
( )	NÃO		

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

( X )	SIM	QUAIS?	Na ANAC existe o RBAC 183, que prevê o credenciamento de pessoas. Muitos órgãos federais também utilizam a figura do credenciamento, como a Receita Federal, que possui previsão no Decreto nº 6.759/2009 e na Instrução Normativa RFB nº 1020/2010, anexadas aos autos.
( )	NÃO		

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Haverá para a ANAC o custo da formação dos examinadores, que consistirá em um curso de formação seguido de um treinamento prático em serviço. Os examinadores deverão arcar com os custos de comparecimento à formação, assim como atender às demais exigências documentais dos editais que serão publicados em função da publicação da Resolução. Os pilotos que serão checados pelos examinadores terão que arcar com o pagamento do exame, que inicialmente se pretende propor entre R\$ 300,00 e R\$ 500,00.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

O credenciamento permitirá à ANAC maior flexibilidade no emprego de pilotos examinadores, eficiência e menor custo na realização dos exames de pilotos da aviação geral. Os exames serão também sempre realizados por examinadores habilitados na aeronave e com experiência recente em dia, o que deve conferir maior qualidade aos exames.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Não são afetados.	Não são afetados.
Empresas de transporte aéreo não regular	Não são afetados.	Não são afetados.
Empresas de serviços aéreos especializados	Seus pilotos passarão a contar com um maior número de examinadores à sua disposição para obter ou revalidar suas habilitações.	Os exames terão um custo para remuneração do examinador, inicialmente proposto entre R\$ 300,00 e R\$ 500,00 por exame. Porém eles não representam valor relevante em relação ao custo total do exame.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não são afetados.	Não são afetados.
Operadores de Aeródromos	Não são afetados.	Não são afetados.
Fabricantes de Aeronaves	Não são afetados.	Não são afetados.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não são afetados.	Não são afetados.
Proprietários de aeronaves	Seus pilotos passarão a contar com um maior número de examinadores à	Os exames terão um custo para remuneração do examinador, inicialmente proposto entre R\$

	sua disposição para obter ou revalidar suas habilitações.	300,00 e R\$ 500,00 por exame. Porém eles não representam valor relevante em relação ao custo total do exame.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não são afetados.	Não são afetados.
Mecânicos	Não são afetados.	Não são afetados.
Escolas e Centros de Treinamento	Não foram identificados.	É possível que haja uma diminuição na procura por examinadores credenciados em escolas com o credenciamento de pessoa física.
Tripulantes	Da aviação geral: os pilotos passarão a contar com um maior número de examinadores à sua disposição para obter ou revalidar suas habilitações.	Da aviação geral: os exames terão um custo para remuneração do examinador, inicialmente proposto entre R\$ 300,00 e R\$ 500,00 por exame. Porém eles não representam valor relevante em relação ao custo total do exame.
Passageiros	Não são afetados.	Não são afetados.
Comunidades	Não são afetadas.	Não são afetadas.
Meio ambiente	Não é afetado.	Não é afetado.
Outros (identificar)	Não há.	Não há.

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Com relação aos futuros editais, a SPO deverá conduzir o processo de forma isonômica e com critérios objetivos de seleção. E uma vez credenciados, a SPO deverá também exercer vigilância continuada sobre os examinadores, acompanhando exames, procedimentos e aderência à IS nº 00-002.