



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00065.097284/2014-06	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GTNO/GNOS/SPO
<b>Assunto do normativo:</b>	Edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 – RBAC nº 60, intitulado “Requisitos para qualificação e uso de dispositivos de treinamento para simulação de voo”.		
<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

Não há hoje na ANAC um normativo que trate da qualificação e uso de dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD). As qualificações são feitas utilizando-se como base normas editadas pela ICAO, EASA e FAA, o que gera insegurança jurídica nos regulados, principalmente considerando-se que essas normas são editadas pelas respectivas autoridades estrangeiras sem passar pelo procedimento normativo brasileiro. A falta do normativo também dificulta ações de *enforcement* junto aos regulados.

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 criar uma norma que contemple os requisitos de qualificação e uso de FSTD, considerando a situação presente. Esta alternativa objetiva manter o *status quo* atual, onde a qualificação é feita de acordo com critérios discricionários. Esta alternativa não foi escolhida justamente porque gera insegurança jurídica junto ao regulado e dificulta as ações de *enforcement* da ANAC.

2. Regular o tema em um RBAC com base no *14 CFR Part 60* da FAA dos EUA. A norma da FAA contém uma parte básica, com as seções, e seis extensos Apêndices, que têm critérios extremamente técnicos para a qualificação de simuladores e FSTD, e esta opção foi preterida em razão da opção pela alternativa 4.

3. Regular o tema em uma IS com base no *14 CFR Part 60* da FAA dos EUA. A IS tem a vantagem de poder listar métodos aceitáveis de cumprimento dos requisitos de qualificação. Mas ela carece de uma norma "guarda-chuva", aprovada pela diretoria colegiada da ANAC, e a inovação do tema por meio de IS viola o §3º do art. 14 da Resolução nº 30/2008.

4. Regular o tema em um RBAC com base no *14 CFR Part 60* da FAA dos EUA, mas aproveitando apenas a parte básica com as seções, não incluindo os apêndices. Os apêndices serão aproveitados posteriormente, listados nas IS, como métodos aceitáveis de cumprimento do futuro RBAC nº 60. A vantagem é que não apenas os critérios técnicos da FAA podem ser aceitos, mas as futuras IS podem listar também critérios de outras autoridades de referência,

como a EASA, a ICAO, assim como pode incorporar soluções nacionalizadas. Dessa forma, esta foi a opção escolhida.

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

A edição do RBAC nº 60, nos termos da minuta proposta, estabelecerá requisitos mínimos de qualificação e uso de FSTDs, que poderão ser exigidos e fiscalizados pela ANAC, deixando a qualificação de ser discricionária. A edição do RBAC também possibilitará a edição de futuras IS de detalhamento, de modo a tornar público os critérios aceitáveis pela ANAC para a qualificação de FSTDs.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Editar a norma.	Imediato.	Qualificação de FSTDs e fiscalização, conforme CEF.
Regulados	Submeter-se às regras para a qualificação, e cumprir as regras de uso, manutenção, etc...	Imediato para o uso, imediato para as novas solicitações de qualificação, 2 anos para a implantação do QMS.	N/A.
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

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

Lei 11.182/2005, art. 8º, inciso X, no que se refere ao treinamento de pessoal especializado, visto que os FSTD qualificados terão este uso.

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.

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

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

Não aplicável.

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	EUA, EASA, Austrália, ICAO, dentre outros.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Portaria DAC nº 915/STE, de 31 de maio de 2001 (cópia à fl. 4 dos autos). Conforme o item 6.4 da Nota Técnica nº 54/2014/GTNO/GNOS/SPO (fl. 3 dos autos), a seção 60.17 da proposta de ato ora apresentada trata de FSTDs qualificados previamente, estabelecendo que esses FSTDs poderão manter a mesma base de qualificação utilizada à época da qualificação inicial. Dessa forma, esta Portaria DAC nº 915/2001 perde o seu efeito e pode ser revogada. A sua revogação expressa está prevista na minuta de Resolução que aprova o RBAC nº 60 (SEI nº 0549922). Os autos do processo de revogação da referida Portaria (00058.071634/2015-76) foram anexados ao presente processo.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

Não foram identificados custos com a edição do ato normativo proposto, visto que haverá apenas a formalização de processos que já acontecem na Agência.

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

Será eliminada a insegurança jurídica das qualificações baseadas em critérios discricionários, além de se criar elementos de fiscalização e *enforcement* junto aos regulados com a nova regra e as instruções suplementares que se seguirem, publicadas.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Não foi identificado impacto significativo.	Não foi identificado impacto significativo.
Empresas de transporte aéreo não regular	Não foi identificado impacto significativo.	Não foi identificado impacto significativo.
Empresas de serviços aéreos especializados	Não são afetados.	Não são afetados.
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	Não foi identificado impacto significativo.	Não foi identificado impacto significativo.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não são afetados.	Não são afetados.
Mecânicos	Não são afetados.	Não são afetados.
Escolas e Centros de Treinamento	Espera-se que haja diminuição da insegurança jurídica em face da qualificação discricionária atualmente praticada.	Não foi identificado impacto significativo.
Tripulantes	Não são afetados.	Não são afetados.
Passageiros	Não são afetados.	Não são afetados.
Comunidades	Não são afetados.	Não são afetados.

Meio ambiente	Não são afetados.	Não são afetados.
Outros (identificar)	Não são afetados.	Não são afetados.

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

Na certificação e na vigilância continuada, conforme os elementos de fiscalização propostos nos autos (SEI nº 0554586).

**ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE**



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE STOCK HOFFMANN, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/04/2017, às 07:39, 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 <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **0603684** e o código CRC **6836749A**.

**Este Certificado deve ser mantido a bordo da aeronave.**  
*(This Certificate must be displayed in the aircraft).*