



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	60800.019650/2010-15	Unidade Responsável (Sigla):	GTNO/GNOS/SPO
Assunto do normativo:	Edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 63 (RBAC nº 63), intitulado "Licenças e habilitações para mecânicos de voo e comissários de voo"		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input checked="" type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<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 identificou a necessidade de discutir o modelo de certificação adotado para comissário de voo, conforme registrado no tema 10 da Agenda Regulatória 2019-2020, tendo como base principalmente as referências internacionais.

A publicação do RBAC nº 63, em substituição ao RBHA 63, é uma adequação requerida pelo art. 47, I, da Lei de Criação da ANAC.

Os principais pontos discutidos foram:

a) Curso de formação sob o RBAC nº 141

Atualmente, o RBHA 63 requer a realização de curso de formação em um Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC) certificado sob o RBAC nº 141. A atual MCA 58-11 - Manual do curso "Comissário de voo" prevê 159 horas-aula de treinamento, sendo 37h de instrução teórica básica, 105h de instrução teórica técnica e 15h de instrução prática, além de 2h para abertura e encerramento do curso. Em consulta a alguns CIAC, o custo do curso é de cerca de 2 mil reais, arcado pelo aluno. Estudo da ANAC apontou que é grande a quantidade de alunos que completam o curso e não se formam comissários, em razão de não completarem as etapas seguintes (em especial, a contratação por uma empresa de transporte aéreo que possua aeronaves que requeiram comissários), o que pode ser visto como recursos dispendidos sem a consecução do objetivo associado.

Em razão de ser prevista a certificação dos cursos de comissário de voo, pelos atuais RBHA 63 e RBAC nº 141, a ANAC destina recursos à certificação e fiscalização desses cursos. Pode-se questionar se esses recursos não poderiam ser mais eficientemente utilizados se direcionados a outras áreas.

b) Exame teórico

Há também a discussão acerca do exame teórico, que hoje é requerido para os candidatos no processo de concessão da licença de comissário de voo e deve ser realizado após o curso de formação. Há requisitos equivalentes no âmbito do SRVSOP e da EASA, mas não nos demais ambientes regulatórios consultados, que não possuem regulamentos para licenças de comissários e que tratam do assunto nos regulamentos operacionais (Estados Unidos, Canadá, Austrália e ICAO). A discussão gira em torno da efetividade desse tipo de requisito para a formação do comissário, passando pela avaliação de qual o efeito do exame teórico no contexto atual.

c) Experiência operacional

Nesse ponto, se avalia o atual requisito do RBHA 63.69(a)(2), que requer 14 horas de experiência de voo para consolidação dos conhecimentos e habilidades. Há discussão se o requisito deveria ser mantido no regulamento de licenças (RBAC nº 63) ou se deveria constar somente nos regulamentos de operações (como o RBAC nº 121), bem como quanto à extensão da experiência requerida (por exemplo, em termos de quantidade de horas).

d) Experiência recente

A situação atual, nesse caso, é que o requisito de experiência recente consta somente no regulamento operacional, em 121.439 do RBAC nº 121. Porém, a seção 63.76 da versão do RBAC nº 63 que foi submetida à audiência pública 11/2011 propunha o estabelecimento de requisito de experiência recente também no RBAC nº 63, o que implicaria em passar a aplicar tal requisito a comissários que voam na aviação geral, por exemplo.

e) Validade das habilitações de comissários

Por meio de voto em reunião da Diretoria, foi tratada ainda a questão da existência de validade para as habilitações de comissários, atualmente estabelecida em 24 meses, conforme previsto no RBHA 63.15.

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.

a) Curso de formação sob o RBAC nº 141

a-I) Retirada da exigência do curso de formação sob o RBAC nº 141 e encerramento da certificação dos cursos. Nesta alternativa, deixa-se de requerer, como obrigação no RBAC nº 63, que os candidatos a uma licença de comissário de voo realizem curso de formação em um CIAC sob o RBAC nº 141; ao mesmo tempo em que deixa-se de realizar as atividades de certificação dos cursos sob o RBAC nº 141. Nesse cenário, os alunos deixariam de ser obrigados a pagar pelo curso de formação, o que, por sua vez, pode afetar diretamente o mercado de cursos de formação de comissários (segundo o Educator, há 129 cursos de comissário de voo - teórico/prático, estando 7 desses suspensos; além desses, há 9 na modalidade semipresencial). Os operadores aéreos, por sua vez, obteriam maior flexibilidade para contratação de novos candidatos à licença de comissário, sendo possível que continuem a solicitar dos candidatos a realização de cursos disponibilizados pelo mercado para melhor filtrar os candidatos (como ocorre atualmente com a realização de cursos adicionais, não regulados, classificados como "requeridos" ou "desejáveis" em currículos). As entidades que ministrariam esses cursos teriam mais flexibilidade para a forma de ministrá-los e oferecê-los - o que, por outro lado, poderia dificultar a escolha de alunos, que deixariam de ter, por regulamentação e pela certificação da ANAC, uma referência.

a-II) Retirada da exigência de curso de comissário de voo, mas mantendo a certificação dos cursos. Esse cenário é similar ao anterior, porém a ANAC continuaria atuando na certificação dos cursos que assim requererem. Os candidatos a comissários, então, poderiam escolher entre não realizar um curso (estudando de forma independente) e realizar um curso certificado pela ANAC. Dessa forma, a prestação do serviço de instrução a comissários continuaria sendo regulada. Possui a vantagem de servir como referência a quem ministra o curso e aos alunos (quem buscar um curso teria uma chancela da ANAC para saber que o curso atende a requisitos mínimos). Porém, reduz a flexibilidade das entidades a adaptarem seus cursos. Imagine-se que, nesse cenário, a tendência a alterações na realidade seria menor, com maior probabilidade de operadores aéreos continuarem a exigir, como critério de contratação, que os candidatos tenham realizado curso certificado pela ANAC (embora isso deixe de ser requisito que a própria ANAC cobraria do candidato). Além disso, a ANAC continuaria utilizando recursos para certificação e fiscalização desses CIAC.

a-III) Reformulação do curso de formação de comissários. Consistiria na edição de Instrução Suplementar que substituiria a MCA-58-11 - Manual de curso "Comissário de voo". Uma vez que o conteúdo e carga horária do curso não são definidos no RBAC, essa solução não demandaria alteração do RBAC - embora haja associação esperada entre o conteúdo do curso e o conteúdo do exame teórico (este sim previsto

atualmente no RBHA, e que teria conteúdo alinhado ao do LAR 63). Esse cenário não alteraria a lógica de certificação de curso de CIAC sob o RBAC nº 141, mas poderia afetar o custo do curso, sendo uma solução intermediária entre sua retirada (a-I) e manutenção do status quo (a-IV).

a-IV) Manutenção da exigência do curso de formação, mas autorizando que operadores aéreos possam ministrar tais cursos. Consistiria em permitir que, além dos CIAC sob o RBAC nº 141, também os operadores aéreos que utilizam comissários e já possuem programa de treinamento operacional aprovado pela ANAC, pudessem incluir um curso equivalente. Isso permitiria melhor integração entre o curso básico e o conteúdo que é ministrado no programa de treinamento (em especial, o doutrinamento básico). Não é certo, porém, se haveria demanda dos operadores aéreos em ocupar esse nicho, considerando, por exemplo, a distribuição dos custos (e a viabilidade ou não de se cobrar esse curso, de um futuro candidato a emprego no operador). Essa solução poderia ser combinada com a a-II.

a-V) Manutenção do status quo. Consiste na manutenção, no RBAC nº 63, da exigência de curso de formação sob o RBAC nº 141, já previsto no RBHA 63.

A alternativa a-I foi a escolhida por dar maior flexibilidade aos alunos, CIAC e operadores aéreos, em razão da consequente desregulamentação do curso. Caso venha a ser mantido o requisito de exame teórico (vide item b, abaixo), ele atuaria ainda um filtro para a chegada desses candidatos ao mercado de trabalho.

b) Exame teórico

b-I) Retirada da exigência de exame teórico. Nesse cenário, a ANAC deixaria de aplicar os exames teóricos para comissários de voo - o que representa cerca de 20% dos exames teóricos aplicados: 84.698 de 399.016, considerando os dados desde 2008 até setembro de 2019. Os alunos não precisariam mais obter aprovação no exame para obter sua licença.

b-II) Manutenção do status quo. Consiste na manutenção, no RBAC nº 63, da exigência de exame teórico, já previsto no RBHA 63.

Inicialmente, a alternativa b-II foi escolhida, mantendo-se a exigência de exame teórico, por ter se verificado que a exigência atua como filtro, ao estabelecer um mínimo que a pessoa deve saber para obter a licença de comissário, além de incentivar aqueles que não obtiveram aprovação a estudar mais para serem aprovados (nesse sentido, o exame estabelece uma referência sobre o nível de conhecimento esperado). Foi verificado que, na situação atual, em que o curso é pré-requisito para a realização do exame, somente 54,7% dos exames resultaram em aprovação, sendo ainda 19,6% em segunda época e 25,6% em reprovação. Ainda, do total, dos candidatos que já realizaram exame (55043 candidatos), 44109 obtiveram aprovação (80,2%), enquanto 10934 não obtiveram (19,8%). Do total de aprovados, 28145 foram aprovados na primeira tentativa (63,8% do total de aprovados) e 15964 (36,2%) precisaram refazer o exame (após segunda época ou reprovação). A escolha se devia também, em parte, em razão da retirada do curso de formação, pois o exame teórico permitiria se manter um filtro (independentemente de ter obtido o conhecimento por meio de um curso formal), além de, comparando-se com a situação atual, permitir se avaliar alterações em razão da retirada da exigência do curso de formação.

No entanto, conforme voto em reunião da Diretoria, optou-se pela alternativa b-I, com a retirada da exigência de exame teórico da proposta, por exceder as orientações emanadas da OACI e as melhores práticas internacionais; e por entender que sua manutenção distanciaria a ANAC das diretrizes para qualidade regulatória e dos critérios para racionalização dos atos e procedimentos administrativos estabelecidos na Lei 13.726/2018. Por fim, observa-se que os conhecimentos cobrados foram incluídos no escopo do exame prático.

c) Experiência

c-I) Retirada da exigência de experiência operacional do RBAC nº 63. Consiste em retirar do regulamento de licenças (o RBAC nº 63) a exigência de experiência de 14h, atualmente prevista no RBHA 63.69(a)(2). Nesse cenário, ainda seria requerida a experiência de operação estabelecida pelo RBAC nº 121.434, de 5h, porém, somente como uma regra operacional, aplicável para os comissários de voo que forem operar sob o RBAC nº 121 (que já compõem a grande maioria dos comissários). Nesse cenário, uma vez que o candidato a comissário de voo realiza seus treinamentos e mesmo o exame prático

em dispositivos de treinamento ou em aeronaves no solo, ele poderia obter a licença sem nunca ter realmente voado a aeronave.

c-II) Redução da carga horária da experiência operacional, de 14h para 5h, em alinhamento ao RBAC nº 121. Consiste em alinhar a quantidade de horas de experiência operacional do RBAC nº 63, aplicável ao comissário de voo que está obtendo a licença, ao que já é previsto para o RBAC 121.434. Consultando regulamentos de outros países (Estados Unidos, Europa, Canadá, Austrália e no SRVSOP), nos casos em que é especificada a quantidade de horas, não se observou nenhum caso em que seriam requeridas mais do que 5 horas, seja no regulamento de licenças, seja no regulamento operacional.

c-III) Manutenção do status quo. Consiste na manutenção, no RBAC nº 63, da exigência de exame teórico, já previsto no RBHA 63.

A alternativa c-II foi escolhida. Trata-se de uma solução intermediária, à medida que garante alguma familiaridade com a aeronave e com a operação de voo propriamente dita, mas com menor grau de exigência do que as atuais 14h. Além disso, como praticamente todos os comissários se formam atualmente em empresas aéreas que operam sob o RBAC nº 121, a experiência operacional de 5h já precisaria ser cumprida de qualquer forma - ou seja, o ganho seria mínimo caso se pretendesse retirar a experiência operacional do RBAC nº 63, mantendo-a no RBAC nº 121 (como na alternativa c-I).

d) Experiência recente

d-I) Inclusão de requisitos de experiência recente no RBAC nº 63. Consiste em incluir requisitos (que poderiam ser similares aos previstos atualmente no RBAC 121.439) no RBAC nº 63, conforme havia sido proposto na seção 63.76 da versão do RBAC nº 63 que foi submetida à audiência pública 11/2011. Dessa forma, os requisitos passariam a ser aplicáveis também a comissários que operem na aviação geral.

d-II) Manutenção do status quo. Consiste na manutenção da situação vigente, com a publicação do RBAC nº 63 sem o estabelecimento de requisitos de experiência recente.

A alternativa d-II foi escolhida, considerando-se seu menor grau de criticidade e ao fato de que os operadores da aviação geral teriam mais dificuldade para obter instrutores ou examinadores credenciados para realizar voos de recuperação de experiência recente. Ainda, considerou-se que alguns países não estabelecem esses requisitos para aviação geral (Canadá, Austrália e Estados Unidos, sendo que os Estados Unidos não estabelecem requisitos nem mesmo para as linhas aéreas).

e) Validade das habilitações de comissários

e-I) Adoção de validade indefinida para as habilitações de comissários. Consiste em retirar a validade das habilitações de comissários, tornando-a indefinida. Assim, a manutenção das prerrogativas fica vinculada somente à execução dos treinamentos e exames práticos periódicos.

e-II) Manutenção do status quo. Consiste na manutenção da situação vigente, com a validade da habilitação de comissários estabelecida em 24 meses.

Conforme voto em reunião da Diretoria, optou-se pela alternativa e-I, com a retirada da validade de habilitações de comissários, por considerar o maior alinhamento à OACI e que tal alteração não apresenta nocividade à segurança de voo, visto que os critérios para exercício da função, tais como treinamentos e exames práticos, permanecerão inalterados.

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

a) Curso de formação sob o RBAC nº 141

Entende-se que a retirada da obrigatoriedade do curso permitiria maior flexibilidade aos alunos, ao permitir que decidam por si próprios se pretendem ou não realizar o curso de formação como forma de preparação para as etapas futuras do processo de concessão da licença (treinamento no operador aéreo, exame prático etc).

Como mitigação à eventual falta de referência do que se espera de uma entidade que ministre curso para comissários (já que os cursos não mais teriam a chancela da certificação da ANAC), a ANAC pode publicar, como guia - e não como material normativo - uma atualização do conteúdo da MCA 58-11 - manual de curso de comissário de voo.

Pelo lado da ANAC, serão liberados recursos para outras atividades de certificação e fiscalização.

b) Exame teórico

A princípio, tratava-se mais precisamente de um ponto de discussão do que um problema, de forma que, após a verificação dos resultados dos exames teóricos de comissários, decidiu-se por propor a manutenção do requisito, tendo em vista se mostrar um filtro para o acesso à licença, que tem impedido alguns candidatos julgados inaptos a obter a licença (em torno de 20% dos candidatos), ao mesmo tempo que tem obrigado alguns outros candidatos a realizarem o exame mais de uma vez, eventualmente precisando rever conteúdos e estudar mais e, assim, estando mais preparados (em torno de 36% dos candidatos aprovados obtiveram "reprovação" ou "segunda época" na sua primeira tentativa de realizar o exame).

No entanto, conforme voto em reunião da Diretoria, optou-se pela retirada da exigência de exame teórico da proposta, por exceder as orientações emanadas da OACI e as melhores práticas internacionais; e por entender que sua manutenção distanciaria a ANAC das diretrizes para qualidade regulatória e dos critérios para racionalização dos atos e procedimentos administrativos estabelecidos na Lei 13.726/2018. Por fim, observa-se que os conhecimentos cobrados foram incluídos no escopo do exame prático.

c) Experiência operacional

A proposta mantém alguma exigência de experiência de voo para obtenção da licença (prevenindo que comissários obtenham a licença sem nunca ter voado a aeronave) ao mesmo tempo em que reduz a extensão do requisito, adotando-se, no processo de concessão de licença do RBAC nº 63, a carga horária de 5 horas, que já era utilizada no processo de aquisição de experiência operacional do RBAC nº 121.

d) Experiência recente

Nesse ponto, verificou-se que não é, de fato, um problema que o RBAC nº 63 seja publicado sem requisitos de experiência recente. Dessa forma, não foi dado prosseguimento à proposta contida na seção 63.76 da versão do RBAC nº 63 que foi submetida à audiência pública 11/2011.

e) Validade das habilitações de comissários

Conforme voto em reunião da Diretoria, entendeu-se que a retirada da validade de habilitações de comissários permite o maior alinhamento à OACI e que tal alteração não apresenta nocividade à segurança de voo, visto que os critérios para exercício da função, tais como treinamentos e exames práticos, permanecerão inalterados.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	- Publicação e divulgação do regulamento alterado; - Divulgação das mudanças aos agentes regulados e orientação aos servidores da Agência que atuam nos processos de fiscalização e de certificação.	- Após a publicação da emenda de alteração	- Acompanhamento do processo de formação dos comissários nos treinamentos iniciais nos operadores aéreos

Regulados	- Demonstrar cumprimento com os requisitos	- A partir da publicação do ato	-
Outros Órgãos	-	-	-

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

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de Criação da ANAC), em especial o art. 8º, incisos X e XLVI.

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 se aplica.

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

Sim. A licença de mecânico de voo é tratada no Anexo 1 à Convenção de Chicago, bem como em diversos países, como Estados Unidos (FAA), Canadá (Transport Canada), Austrália (CASA) e no âmbito do SRVSOP.

Já a licença de comissário de voo não é prevista no Anexo 1 à Convenção de Chicago; além disso, cada país lida de forma diferente com a função, seja com regulamento de licenças ou ao menos com regulamentos operacionais. Foram consultados os regulamentos do SRVSOP, Estados Unidos, Europa (EASA), Canadá e Austrália.

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Austrália, EUA, União Europeia, Canadá, América Latina.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	O atual RBHA 63
---	--------	-----------------

() NÃO

-

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

A proposta de RBAC nº 63 prevê, de forma geral, simplificação ao processo de certificação de mecânicos de voo e comissários de voo. Para os regulados público-alvo do regulamento (candidatos às licenças de mecânico de voo e de comissários de voo), portanto, haverá redução de custos, como na não exigência de curso de formação, de exame teórico e na redução da carga horária da experiência operacional.

No entanto, como efeitos colaterais, é previsto impacto nas entidades atualmente certificadas sob o RBAC nº 141 para o curso de comissário de voo, uma vez que o número de alunos deve se reduzir. Ao mesmo tempo, por a certificação não ser mais requerida, as entidades já certificadas perderiam o status diferenciado de possuir a chancela da certificação da ANAC (embora haja ainda um efeito histórico).

Para operadores aéreos que utilizam comissários, poderá haver custo adicional para a seleção de candidatos para formação inicial de comissários. caso seja necessário avaliar mais precisamente o nível de conhecimentos dos candidatos, em razão de não haver mais exigência de curso e dos exames teóricos.

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

Para os regulados, os requisitos menores permitirão maior flexibilidade. Por exemplo, um candidato a comissário poderá escolher entre fazer um curso (não mais certificado) ou estudar de alguma outra forma e não precisará mais realizar o exame teórico na ANAC. Já as entidades que ministram cursos poderão formatar seus cursos da forma que melhor entenderem, e refletindo mais diretamente o que for demandado pelo mercado, uma vez que não tenham mais que obter a certificação da ANAC e se enquadrar nos modelos estabelecidos pela ANAC. Os operadores aéreos, por sua vez, poderão contratar quem não tenha realizado o curso de formação, estabelecendo critérios próprios para valoração do curso (que, se imagina, continuará sendo ministrado por algumas entidades, já não mais certificadas pela ANAC) frente a outros parâmetros do currículo do candidato.

Com relação à experiência operacional, a redução levará a uma conclusão mais rápida do treinamento no operador aéreo, permitindo que o novo comissário possa realizar voos sem o acompanhamento de instrutor.

Para a ANAC: ao não precisar certificar e fiscalizar os Centros de Instrução de Aviação Civil que ministram cursos para comissários, a ANAC poderá direcionar esforços para outras atividades de certificação e fiscalização. Além disso, não haverá mais necessidade de aplicar recursos na atualização e aplicação dos exames teóricos.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Haverá redução da quantidade de horas de experiência para formação inicial do comissário. Haverá mais liberdade na definição dos critérios de contratação de candidatos a	Poderá haver necessidade de elaboração de novos critérios para a seleção de candidatos para formação inicial de comissários. caso seja necessário avaliar mais

	comissários de voo: uma vez que não seja mais obrigatória a realização de curso sob o RBAC nº 141, ficando a critério do operador	precisamente o nível de conhecimentos dos candidatos. A formação inicial poderá ser mais exigida, caso os candidatos cheguem menos preparados.
Empresas de transporte aéreo não regular	Haverá redução da quantidade de horas de experiência para formação inicial do comissário. Haverá mais liberdade na definição dos critérios de contratação de candidatos a comissários de voo: uma vez que não seja mais obrigatória a realização de curso sob o RBAC nº 141, ficando a critério do operador	Poderá haver necessidade de elaboração de novos critérios para a seleção de candidatos para formação inicial de comissários. caso seja necessário avaliar mais precisamente o nível de conhecimentos dos candidatos. A formação inicial poderá ser mais exigida, caso os candidatos cheguem menos preparados.
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	Maior clareza quanto aos processos de habilitação do comissário de voo empregado na aviação geral (antes não era citada essa possibilidade no regulamento, que se restringia a alguns operadores)	-
Empresas de manutenção aeronáutica	Não são afetados.	Não são afetados.
Mecânicos	Não são afetados.	Não são afetados.
Escolas e Centros de Treinamento	Ao não se exigir mais o curso sob o RBAC nº 141 para os candidatos a comissários, as entidades passarão a ter mais liberdade para ofertar os cursos e maior flexibilidade para promover alterações.	Ao não se exigir mais o curso sob o RBAC nº 141 para os candidatos a comissários, o número de alunos poderá ser reduzido. A demanda será controlada pelo mercado, em razão do quanto o curso será útil para eventual contratação por um operador aéreo.
Tripulantes	Os candidatos a comissários terão sua formação facilitada, pela não obrigatoriedade de realização do curso de formação sob o RBAC nº 141, pela não exigência do exame teórico e pela redução da experiência inicial.	-

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

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

O monitoramento será feito por meio dos processos de concessão de licença de mecânico de voo e de comissário de voo.

Com relação à avaliação das alterações propostas, podem ser monitoradas as consequências a partir de inspeções de acompanhamento de treinamento em operadores, nível de reprovação nos treinamentos e exames práticos realizados pelos operadores e pelas inspeções de acompanhamento de voo.



Documento assinado eletronicamente por **Ednei Ramthum do Amaral, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/04/2020, às 21:38, 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://sei.anac.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **4286698** e o código CRC **94248C4C**.