



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	60800.068543/2009-87	Unidade Responsável (Sigla):	GTNO/GNOS/SPO
Assunto do normativo:	Edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 141 (RBAC nº 141) intitulado "Certificação e requisitos operacionais: Centros de Instrução de Aviação Civil".		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" 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

Os regulamentos atualmente em vigor aplicáveis às organizações de formação básicas na aviação civil estão antiquados e em descompasso com a realidade do mercado.

Os RBHA 140 e 141, ambos emitidos ainda pelo antigo DAC - Departamento de Aviação Civil, possuem as seguintes características entendidas como negativas no cenário atual:

1 - Excesso de prescritividade em interações administrativas, gerando carga de trabalho burocrática elevada tanto para o mercado quanto para a ANAC;

2 - Inclusão de requisitos relativos à constituição jurídica das entidades, hoje entendidas como não relevantes para a segurança ou qualidade da operação, que geram carga de análise e aprovação para a ANAC sem indícios de que isso contribua para os objetivos desta Agência;

3 - Estrutura e texto da norma por vezes confunde o leitor e deixa margem para interpretações duvidosas, o que gera insegurança jurídica;

4 - Certificação das instituições possui validade máxima estabelecida, o que não coaduna com o sistema de certificação implementado pela ANAC em outras áreas da aviação, que possuem certificação sem prazo de validade (ex: empresas 135, 121, CTACs sob o RBAC 142, etc.), e gera novamente carga de trabalho administrativa pouco relevante tecnicamente;

5 - Terminologia utilizada é desatualizada, uma vez que se refere ainda aos órgãos do extinto DAC.

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. Revogar o RBHA 140 e o RBHA 141, sem editar norma substitutiva.

2. Revogar o RBHA 140 e o RBHA 141, e editar regulamentação da ANAC substitutiva e atualizada.

A segunda alternativa foi a escolhida. Os RBHA devem ser revogados por força do art. 47, inciso I, da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. No entanto, havia ainda a alternativa de simplesmente revogá-las sem substituí-las, no caminho da desregulação do setor. No entanto, essa alternativa não foi a escolhida por esta área técnica, uma vez que o mercado de instrução apresenta três fatores críticos que tornam recomendável a incidência da regulação externa, a saber:

1- A atividade de instrução prática de voo apresenta **externalidade negativa** consistente no risco a terceiros (alunos) que possuem baixa capacidade de avaliar por si só a existência e a severidade de tais riscos;

2 - A formação de profissionais da aviação pode gerar **externalidades negativas** a terceiros (passageiros) em caso de profissionais que concluem sua formação sem conhecimento ou perícia mínimos necessários para realizar a operação de forma segura;

3 - A venda dos serviços de instrução de voo apresenta **assimetria de informação** entre o ofertante (CIAC) e o comprador (aluno), uma vez que o aluno médio possui baixa capacidade de acessar e avaliar informações relevantes para a segurança da operação, tais como a realização de manutenção adequada das aeronaves, a capacidade técnica dos instrutores contratados e a adequação do conteúdo ministrado.

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

Com a solução descrita acima, os RBHA 140 e 141 atualmente em vigor serão substituídos pelo RBAC nº 141, uma norma mais moderna, com menor grau de prescritividade e com foco no desempenho e na qualidade da instrução. A expectativa é que a proposta fornecerá ao mercado maior segurança jurídica e garantirá ao mercado uma atuação mais livre de entraves burocráticos desnecessários, que hoje ainda existem nas normas vigentes e atrasam sem justificativa a realização de procedimentos simples pelos regulados, tais como a alteração de procedimentos administrativos ou a contratação e dispensa de pessoal.

Por outro lado, a regra possibilitará à GCOI/SPO, área técnica responsável pela supervisão desse mercado, uma atuação menos formalista e mais prática, aumentando sua presença em campo, suas atividades de coleta de dados e inteligência, e, conseqüentemente, tornando-a mais efetiva na consecução de um mercado seguro e respeitador das regras vigentes.

A regra proposta segue o modelo padrão de certificação já adotadas para outros segmentos de serviços aéreos, considerando as especificidades do mercado de instrução.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Recertificação dos CIAC existentes sob a regra nova.	Início: imediato Término: máximo 5 anos (a depender de quando vence a autorização vigente)	A regra de transição prevista na Resolução proposta pretende escalonar o trabalho de recertificação, de modo que a ANAC possa gerenciar a carga de trabalho administrativo gerado.
Regulados	Recertificação dos CIAC existentes sob a regra nova.	Início: imediato Término: máximo 5 anos (a depender de quando vence a autorização vigente)	Cada CIAC terá, pela regra de transição, entre 1 e 5 anos para recertificar-se.
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

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

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, incisos X, XIV, XXXII e XLVI, e 47, inciso I da mencionada Lei.

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

O regulamento e suas implicações são de pertinência primária da SPO, mas a SAS também será afetada com a necessidade de realizar o processo de outorga de CIACs. A GTOS/SAS se manifestou nos autos por meio do Despacho GTOS 1882974, e ela ficará encarregada dos processos de outorga dos CIACs.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?							
()	ANVISA	()	COMAER	()	Polícia Federal	()	Receita Federal
()	Outros						
Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?							
Não há.							

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?		
(X) SIM	Quais?	Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional, LAR 141 do SRVSOP, 14 CFR Part 141 da FAA dos EUA, Part-ORA da EASA.
() NÃO	-	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?		
(X) SIM	Quais?	RBHA 140 e RBHA 141, que se pretende revogar.
() NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os custos do ato.	
Na presente data (11/06/2018), constam do sistema de escolas da ANAC 364 registros ativos (vide http://www2.anac.gov.br/educator/Index2.aspx).	
No prazo entre 1 e 5 anos (a depender da data do vencimento da autorização de funcionamento vigente), todas estas instituições deverão estar adaptadas à nova regra.	
Em termos de custos adicionais para os regulados em relação à regra atual, podemos apontar os seguintes itens:	
<ul style="list-style-type: none"> - alguns CIACs deverão implantar um Sistema de Garantia de Qualidade; - elaboração de manuais de curso próprios, em lugar de utilizar manuais "pré-elaborados" pela ANAC; - processo de recertificação sob a nova regra, pelas entidades já certificadas, sob a regra atual. 	

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os benefícios do ato.	
A proposta apresentada prevê os seguintes benefícios:	
<ul style="list-style-type: none"> - quantitativo menor de aeronaves mínimas requeridas (a proposta prevê uma aeronave requerida por curso, e a aeronave poderá possuir mais de um operador registrado no RAB, em oposição a duas ou até mesmo quatro aeronaves por curso na norma atual, que a escola deve possuir); - validade ilimitada do certificado de CIAC e dos cursos aprovados, implicando no fim dos processos de recertificação periódicos; - redução da prescritividade da norma, o que deve reduzir significativamente a necessidade de interação burocrática com a ANAC. 	

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	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 são afetados.	Não são afetados.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não são afetados.	Não são afetados.
Mecânicos	Melhoria na qualidade dos cursos de formação de mecânicos de manutenção aeronáutica e mecânicos de voo; Procedimentos mais ágeis para interação do CIAC com a ANAC para fins de envio de informações de instrução relevante.	Não foi identificado impacto negativo para os mecânicos de manutenção aeronáutica e mecânicos de voo.
Escolas e Centros de Treinamento	Agilização dos procedimentos burocráticos junto à ANAC; Regras mais claras e atualizadas, focadas mais no desempenho e menos prescritivas; Eliminação de requisitos burocráticos desnecessários. Redução no custo de aquisição de aeronaves para os CIACs Tipos 2 e 3.	Necessidade de o CIAC se recertificar sob as novas regras no prazo de transição previsto.
Tripulantes	Melhoria na qualidade dos cursos de formação de tripulantes; Procedimentos mais ágeis para interação do CIAC com a ANAC para fins de envio de informações de instrução relevante.	Não foi identificado impacto negativo para os tripulantes.
Passageiros	Não são afetados.	Não são afetados.
Comunidades	Não são afetados.	Não são afetados.
Meio ambiente	Não é afetado.	Não é afetado.
Outros (identificar)	Não são afetados.	Não são afetados.

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

O cronograma de recertificação das instituições afetadas será acompanhado pela GCOI/SPO.

A fiscalização das entidades sob a nova regra será também realizado por aquele setor, seguindo os parâmetros de fiscalização estabelecidos em MPR e PTA da SPO.

A divulgação da norma e capacitação dos envolvidos internos e externos deve ser coordenada pela GTNO/SPO, por meio de palestras e *workshops*.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Gasparini Moreira, Gerente Técnico**, em 11/06/2018, às 23:57, 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 **1892170** e o código CRC **EB84CC50**.

