

**1. SUMÁRIO EXECUTIVO (INCISO I, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)**

1.1. O presente relatório de Análise de Impacto Regulatório-AIR nasce de um desdobramento do esforço da ANAC em reduzir os custos administrativos e barreiras regulatórias que dificultam o crescimento do setor aéreo brasileiro, bem como na busca incessante para melhoria contínua na prestação dos serviços prestados pela Agência a sociedade. Em linhas gerais, em 07 de outubro de 2020 a ANAC, com apoio do Ministério da Infraestrutura, instituiu o Programa Voo Simples (Portaria ANAC nº 2.626/2020) e chancelou sua primeira carteira de projetos sobre os pilares de simplificação e desburocratização. Nesta linha de raciocínio aponta-se a Ação 1.4 no rol de projetos do Voo Simples, sob o título de "Validação dos certificados médicos emitidos a brasileiros por autoridades estrangeiras". Logo após, compreendendo a importância da discussão sobre a matéria, o Diretor Presidente da ANAC incluiu o tema no âmbito da Agenda Regulatória para o biênio 2021-2022 (Tema 12 da Portaria nº 3.829, de 23 de dezembro de 2020).

1.2. Em apertada síntese este relatório AIR apresenta o procedimento de avaliação prévia à edição de emenda ao RBAC nº 67 com o intuito de subsidiar a tomada de decisão da Diretoria Colegiada da ANAC, no exercício do seu poder normativo previsto no Inciso V, art. 11 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Desta forma, a AIR cumpre com o previsto no art. 5º da Lei nº 13.874/2019, das disposições delineadas no Decreto nº 10.411/2020, nas diretrizes para qualidade regulatória da ANAC e traz consigo elementos que auxiliam o decisor na escolha da alternativa mais adequada ao enfrentamento do problema regulatório que impede o reconhecimento, pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, do certificado médico aeronáutico de um piloto brasileiro emitido por Autoridade de Aviação Civil - AAC estrangeira.

1.3. Para tanto, a Superintendência de Pessoal de Aviação Civil - SPL realizou amplo estudo, que incluiu pesquisa pormenorizada às melhores práticas internacionais, aos Anexos da Organização de Aviação Civil Internacional-OACI, às estratégias regulatórias adotadas por renomadas AAC, ao arcabouço legal brasileiro e aos objetivos estratégicos da ANAC para robustecer o relatório de AIR.

1.4. Em seguida e sobre os lastros da metodologia de Análise Multicritério de MACBETH - *Measuring Attractiveness by a Categorical Based Evaluation*, a AIR apresenta cinco alternativas, incluindo a opção do *status quo*, para solução do referido problema regulatório.

1.5. Por fim, e com base nos resultados apresentados, a equipe técnica da SPL recomenda a incorporação, dentro do ordenamento regulatório da aviação civil brasileira (RBAC nº 67), do instituto de convalidação do certificado médico aeronáutico estrangeiro emitido a brasileiros, como a alternativa que mais se amolda aos objetivos estratégicos da ANAC.

**2. INTRODUÇÃO**

2.1. Inicialmente e conforme assentado na "Ação 1.4 - Validação dos certificados médicos emitidos a brasileiros por autoridades estrangeiras" do Programa Voo Simples, percebe-se que a ANAC vem buscando remover as amarras burocráticas para que seus processos sejam simplificados e o serviço público prestado pela Agência alcance os maiores índices de excelência. Para tanto, a Diretoria lançou um importante desafio à equipe técnica da SPL, qual seja, alcançar os resultados almejados de simplificação desde que os princípios norteadores da segurança operacional sejam efetivamente preservados.

2.2. À luz de tais premissas a equipe da Coordenadoria de Certificação Médica Aeronáutica-CCMA juntamente com a Gerência Técnica de Normas da SPL debateram-se sobre o tema em amplo estudo, observado os pilares da legislação em vigor que orientam a elaboração do relatório de AIR.

2.3. Sob a perspectiva legal, tanto a Lei nº 13.848 de 25 de junho de 2019 quanto a Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, reforçam a importância da construção da AIR para que sejam avaliados os possíveis efeitos do ato normativo proposto, para verificar a razoabilidade dos seus impactos e para subsidiar a tomada de decisão.

2.4. No contexto regulamentar, o Inciso I, do art. 2º do Decreto nº 10.411, de 30 de julho de 2020, vem corroborar tal perspectiva e conceitua a AIR como procedimento, a partir da definição do problema regulatório, de avaliação prévia à edição dos atos normativos, que conterá informações e dados sobre os seus prováveis efeitos, para verificar a razoabilidade do impacto e subsidiar a tomada de decisão.

2.5. A ANAC, por sua vez, internalizou a prática de elaboração da AIR por intermédio da Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, estabelecendo as diretrizes e os procedimentos para o processo regulatório e a melhoria contínua da qualidade regulatória. Em suma, para esta autarquia a AIR é definida como um processo sistemático de análise baseado em evidências que busca avaliar, a partir da definição de um problema regulatório, os possíveis impactos das opções de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos, tendo como finalidade orientar e subsidiar a tomada de decisão.

2.6. Nessa esteira, após uma clara delimitação do problema regulatório, da identificação dos atores afetados, da descrição dos objetivos a serem alcançados e do mapeamento internacional, a equipe técnica da SPL aprofundou-se no uso da metodologia de Análise Multicritério para a aferição dos impactos ao setor regulado e para ANAC e, por fim, apresenta a alternativa mais adequada para deliberação da Diretoria Colegiada. Não custa lembrar que o uso da referida metodologia encontra-se pleno respaldo no Inciso I art. 7º do Decreto nº 10.411/2020, *in verbis*:

(...)

Art. 7º Na elaboração da AIR, será adotada uma das seguintes metodologias específicas para aferição da razoabilidade do impacto econômico, de que trata o art. 5º da Lei nº 13.874, de 2019:

**I - análise multicritério;**

II - análise de custo-benefício;

III - análise de custo-efetividade;

IV - análise de custo;

V - análise de risco; ou

VI - análise risco-risco.

(...)

**(grifo nosso)**

2.7. Por derradeiro, restou evidenciado que os resultados da análise multicritério irá possibilitar a incorporação do instituto de convalidação dos certificados médicos aeronáuticos estrangeiros no Brasil. Desta forma, o desafio lançado pela Ação 1.4 do Programa Voo Simples será plenamente alcançada, uma vez que serão mantidos os níveis de segurança operacional, com redução de custos ao setor regulado, com maior celeridade processual, com redução da burocracia e com ampliação da abrangência geográfica de atuação da ANAC.

**3. ANÁLISE E DEFINIÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO (INCISO II, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)****3.1. Contextualização da situação-problema e definição do problema**

3.1.1. O instituto de convalidação de um certificado médico aeronáutico emitido por uma Autoridade de Aviação Civil (AAC) estrangeira a um piloto brasileiro remete, oficialmente, a 24 de novembro de 1999, com a publicação da primeira versão do *Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 67 – RBHA nº 67*, pelo extinto Departamento de Aviação Civil (DAC).

3.1.2. Com a criação da ANAC em 2005 e nos termos do *Inciso I*, do *art. 47 da Lei nº 11.182/2005*, todos os normativos do DAC foram recepcionados pela Agência, incluindo o *RBHA nº 67*. Aqui merece um destaque, o antigo dispositivo normativo (*RBHA nº 67*) fazia clara menção ao instrumento de convalidação do Certificado Capacidade Física -CCF (atual Certificado Médico Aeronáutico - CMA) antigo pelo DAC e posteriormente pela ANAC :

(...)

67.24 - CONVALIDAÇÃO DE CCF

O DAC através do Subdepartamento Técnico poderá convalidar o Certificado Médico estrangeiro de aeronavegantes, por analogia ao Capítulo 1, item 1.2.2 do Anexo 1 da OACI, obedecendo a sua mesma categoria, possíveis restrições existentes e o prazo de validade.

(a) O certificado médico a ser convalidado deverá ter sido outorgado obedecendo aos requisitos psicofísicos iguais ou superiores aos do Anexo 1 da OACI.

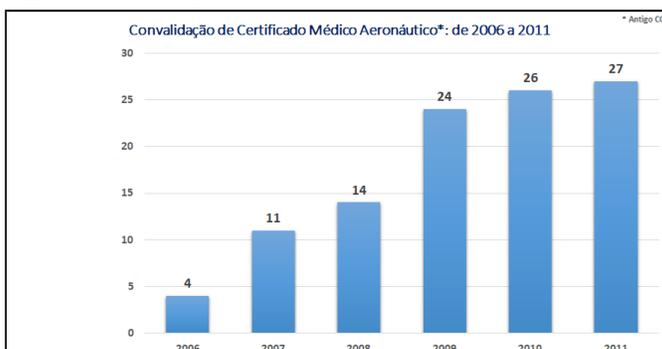
(b) No campo “Observações” do CCF deverá constar de que país é o certificado médico convalidado.

(c) O certificado médico convalidado não poderá ser revalidado nem prorrogado.

(...)

3.1.3. Nesta trilha, os dados da CCMA também comprovam que no período em que havia previsão regulamentar para convalidação (2006 a 2011), a ANAC convalidou 106 certificados médicos aeronáuticos estrangeiros, conforme gráfico abaixo:

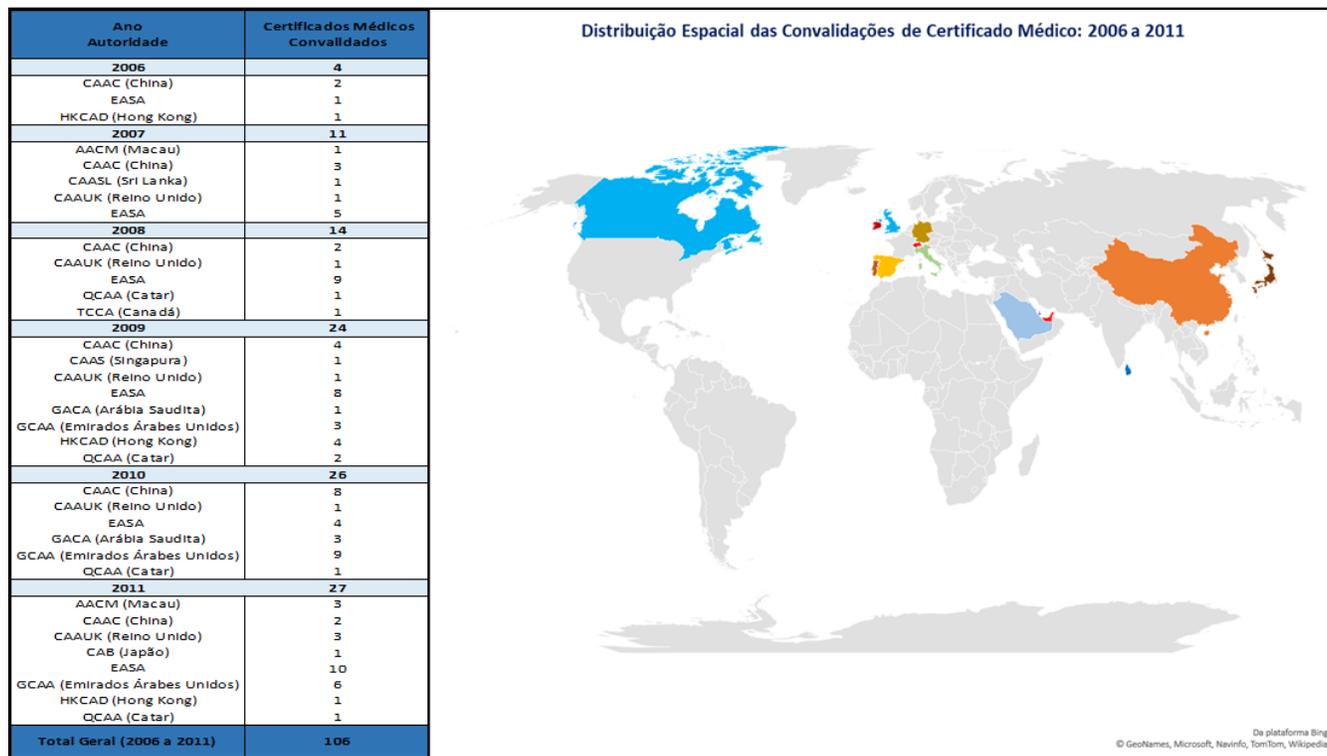
Figura 01: Convalidação de Certificado Médico Aeronáutico: de 2006 a 2011



Fonte: Elaboração Própria.

3.1.4. Pertinente é, também, acrescentar os dados de distribuição geográficas naquele período, conforme figura a seguir:

Figura 02: Distribuição Espacial das Convalidações de Certificado Médico Aeronáutico: de 2006 a 2011



Fonte: Elaboração Própria.

3.1.5. Para o correto entendimento do racional adotado naquele momento, justifica-se uma breve digressão para indicar o que estabelece o *item 1.2.2 do Anexo 1 da OACI*, que prevê a possibilidade dos Estados signatários aceitarem licenças e certificados emitidos por um de seus integrantes, conforme excerto original:

(...)

1.2.2 Method of rendering a licence valid

1.2.2.1 When a Contracting State renders valid a licence issued by another Contracting State, as an alternative to the issuance of its own licence, it shall establish validity by suitable authorization to be carried with the former licence accepting it as the equivalent of the latter. When a State limits the authorization to specific privileges, the authorization shall specify the privileges of the licence which are to be accepted as its equivalent. The validity of the authorization shall not extend beyond the period of validity of the licence. The authorization ceases to be valid if the licence upon which it was issued is revoked or suspended.

Note. — This provision is not intended to preclude the State that issued the licence from extending, by a suitable notification, the period of validity of the licence without necessarily requiring either the physical return of the licence or the appearance of the licence holder before the Authorities of that State.

1.2.2.2 When an authorization under 1.2.2.1 is issued for use in commercial air transport operations, the Licensing Authority shall confirm the validity of the other Contracting State's licence before issuing the authorization.

1.2.2.3 Rendering a licence valid pursuant to a formal agreement between Contracting States under common licensing regulations.

1.2.2.3.1 Notwithstanding the provisions in 1.2.2.1 and 1.2.2.2, Contracting States may automatically render valid each other's licences, provided that the States shall have:

- a) adopted common licensing regulations that are compliant with this Annex;
- b) entered into a formal agreement recognizing the automatic validation process; c) established a surveillance system to ensure the continuing implementation of the common licensing regulations; and
- d) registered the agreement with ICAO pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation.

Note 1. — The registry of agreements with their associated list of Contracting States can be found in ICAO's Database of Aeronautical Agreements and Arrangements.

Note 2. — Common licensing regulations refer to a common licensing regulatory framework that is legally binding and directly applicable to Contracting States party to the agreement, recognizing the automatic validation process. Common licensing regulations used by those States contain identical requirements for licence issuance, maintenance of competency and recent experience. A regional aviation safety body can develop and maintain these common regulations for its member States.

1.2.2.3.2 An endorsement shall appear on licences rendered valid under the process of 1.2.2.3.1 indicating that the licence is automatically validated under the agreement described in 1.2.2.3.1 and referencing the ICAO registration number of the agreement. The endorsement shall further include a list of all States that are party to the agreement. 1.2.2.3.2.1 provides a transition period for States that meet the requirements in 1.2.2.3.1 and have issued licences prior to the applicability of this Standard.

1.2.2.3.2.1 Until 31 December 2022, States that meet the requirements in 1.2.2.3.1 and have issued licences prior to 9 November 2017 may use other effective means, carried on board the aircraft or accessible, to indicate that the licences issued by the State are rendered valid in accordance with the agreement in 1.2.2.3.1.

Note. — Guidance on the format for the endorsement is contained in Attachment B. The guidance also includes how to make use of an attachment to the licence, as part of the endorsement, for information that may change over time, i.e., the ICAO registration number of the agreement and the list of all States that are party to the agreement.

(...)

3.1.6. Com isso, as seguintes considerações podem ser feitas, a respeito das possibilidades de convalidação de licenças previstas pelo Anexo I da OACI e, por similaridade, no que tange ao processo de convalidação de um certificado médico aeronáutico emitido com base em um certificado estrangeiro:

- a) Um certificado médico aeronáutico emitido pelo Estado A poderia ser aceito pelo Estado B sem que o aeronauta seja submetido a um exame de saúde pericial para poder emitir seu próprio certificado médico;
- b) Se a Autoridade de Aviação Civil - AAC do Estado B pretende aceitar como válido o certificado médico emitido pela AAC do Estado A para um aeronauta que irá operar voos comerciais, ela deve confirmar a autenticidade e validade do certificado médico junto à AAC que o emitiu, antes de emitir seu próprio certificado médico;
- c) A AAC do Estado A pode convalidar automaticamente o certificado médico de um piloto deste Estado que possua certificado médico emitido por AAC do Estado B, desde que os Estados tenham:
  - I - Adotado regulamentos equivalentes e que estejam de acordo com o Anexo 1;
  - II - Celebrado um acordo formal para o estabelecimento de processo de validação automática, nos termos do artigo 83 da Convenção da Aviação Civil Internacional;
  - III - Estabelecido um sistema de segurança conjunto para implementação do acordo.

3.1.7. Nessa esteira, por analogia ao supracitado item do Anexo I, havia previsão regulamentar para a convalidação de um certificado médico até a última versão do RBHA nº 67, que foi revogada pela ANAC através da primeira versão do RBAC 67, publicada em 09/12/2011.

3.1.8. Com isso, vem à tona o problema regulatório, uma vez que a nova versão do normativo deixou de prever a convalidação de certificados médicos estrangeiros emitidos para pilotos brasileiros.

3.1.9. Consultando o processo que propôs a migração do RBHA nº 67 para o RBAC nº 67, pode-se identificar à fl. 784v, do Volume 6, do processo 60800.017017/2010-92 um excerto da Notificação de Proposição de Regra – NPR que analisa a seção 67.24 do RBHA nº 67, onde é proposta a sua exclusão com a alegação de que “estrangeiros que desejem voar no Brasil devem se submeter a Exames Médicos Periciais no Brasil”.

3.1.10. Portanto, observa-se na primeira versão do RBAC nº 67 que em nenhum momento se faz referência específica ao tripulante brasileiro que, tendo obtido um certificado médico estrangeiro possa convalidá-lo e operar em território brasileiro. Por sua vez, ao consultar a Nota Técnica 43/2010/GPNO/SSO, igualmente acostada ao referido processo, especificamente às fls. 118 e 118v, pode-se inferir os mesmos fatores que levaram as áreas técnicas da ANAC a proporem a atualização do RBHA nº 67 para o RBAC nº 67. Observa-se que a Agência havia acabado de passar por auditoria da OACI e FAA (Federal Aviation Administration) e, em função de se harmonizar os regulamentos até então existentes às melhores práticas de normativos de outros Estados signatários, várias práticas foram abandonadas enquanto outras passaram a ser adotadas.

3.1.11. Esta lacuna normativa é o cerne do problema que assola os pilotos brasileiros com certificados médicos estrangeiros e que desejam transferir sua comprovação de sua aptidão psicofísica para o Brasil. Em seguida, várias emendas do RBAC nº 67 foram publicadas e jamais voltaram a abordar sobre o instituto da convalidação. Isso reflete em custo administrativo e financeiro ao setor regulado e para ANAC, conforme será visto a seguir nesta AIR.

3.1.12. Contudo, o ano de 2020 revelou-se um ano em que as autoridades de aviação civil de todo o mundo precisaram se reinventar para manter seu papel e relevância no processo regulatório à luz dos desafios de uma pandemia de COVID-19. Diversas foram as ações corretivas, proposição de métodos alternativos para lidar com restrições de natureza médica, sanitária, social e econômica, uso e experimentação de métodos alternativos e práticas que, até 2019, não se mostravam necessárias ou dotadas de eficácia. Pilotos brasileiros que voavam no exterior, possuíam CMAs emitidos no Brasil e se encontravam impossibilitados de voltar ao país para renovar seus CMAs. Assim, tiveram que solicitar a convalidação de seus certificados médicos emitidos por autoridades de aviação civil estrangeiras. Com isso, entre abril e dezembro de 2020, a ANAC convalidou 89 certificados médicos emitidos por Catar, Emirados Árabes Unidos e Estados-membros da EASA. Tais convalidações, no entanto, foram efetuadas com restrição de validade para operações sob responsabilidade das autoridades de aviação civil estrangeiras emissoras, não sendo válidas para operações certificadas pela ANAC no Brasil.

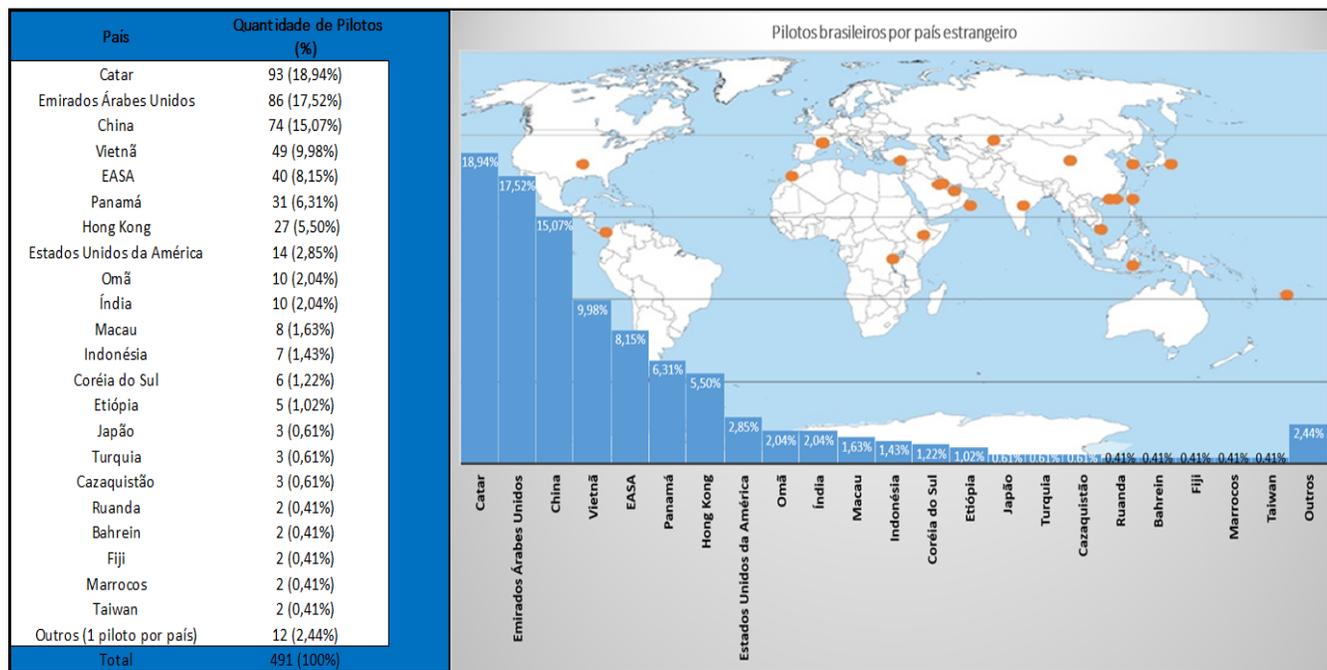
## 3.2. Identificação dos atores/agentes afetados (Inciso III e VI, Art. 6º do Decreto nº 10.411/2020)

3.2.1. Os problemas regulatórios objetos desta proposta de revisão normativa afetam os seguintes atores, a saber:

- a) os pilotos brasileiros que operam no exterior;
- b) as Clínicas Credenciadas (CLC);
- c) os Médicos Credenciados (MC);
- d) os Médicos Cadastrados (MCad) no Brasil; e
- e) a própria ANAC.

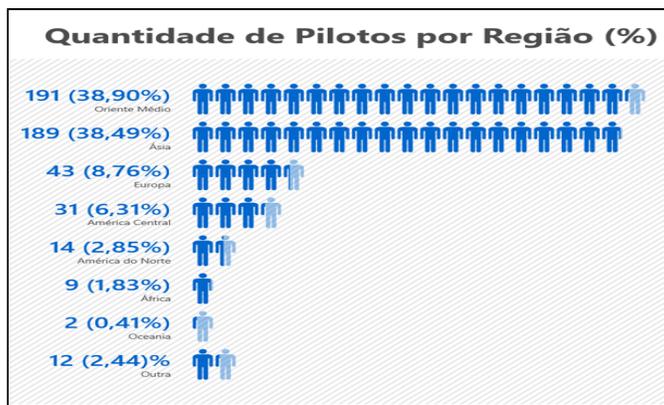
3.2.2. Segundo os dados da CCMA, o Brasil conta atualmente com 55 (cinquenta e cinco) Clínicas Credenciadas, 132 (cento e trinta e dois) Médicos Credenciados e 02 (dois) Médicos Cadastrados. No tocante aos dados dos pilotos brasileiros distribuídos ao redor do globo, o levantamento realizado junto ao Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA (Ofício SEI nº 3567919), constante nos autos do processo SEI 00058.040645/2018-57, revelou que, em 2018, havia um total 491 (quatrocentos e noventa e um) pilotos brasileiros no mundo, conforme distribuição geográfica descritas nas *figuras 03 e 04*:

**Figura 03:** Quantidade de pilotos brasileiros por país estrangeiro - 2018



Fonte: Elaboração Própria.

**Figura 04 -** Quantidade de pilotos brasileiros por região



Fonte: Elaboração Própria.

**3.3. Delimitação da base legal de atuação da ANAC ( Inciso IV, Art. 6º do Decreto nº 10.411/2020)**

3.3.1. O suporte legal que ampara a ação da ANAC para solucionar o problema regulatório apresentado nesta AIR, está alicerçada nos *incisos XVII e XXXII do art. 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, combinado com o art. 160 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica)*. Os referidos dispositivos conferem à ANAC a competência para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, bem como proceder com a emissão dos certificados de capacidade física e mental dos tripulantes.

3.3.2. Partindo-se das mencionadas atribuições conferidas à Agência Nacional de Aviação Civil, o *inciso V do artigo 11 do mesmo diploma legal* reveste à Diretoria da ANAC de pleno respaldo para exercício do poder normativo sobre a matéria.

3.3.3. Com efeito, a diretoria desta Agência, por meio dos *incisos I, V e XIV do Art. 41-A Resolução nº 381/2016 (Regimento Interno da ANAC)* delegou competência à Superintendência de Pessoal de Aviação Civil –SPL para propor projetos de atos normativos relacionados à certificação médica de tripulantes brasileiros, bem como implementar as normas e recomendações da OACI, nos assuntos de sua competência.

3.3.4. Posto isso, resta evidente que a ANAC, a Diretoria Colegiada e a SPL encontram-se guardadas de legitimidade para apresentação e aprovação, conforme atribuição específica, da presente proposta de emenda ao *RBAC nº 67*.

**3.4. Descrição dos objetivos (Inciso V, Art. 6º do Decreto nº 10.411/2020)**

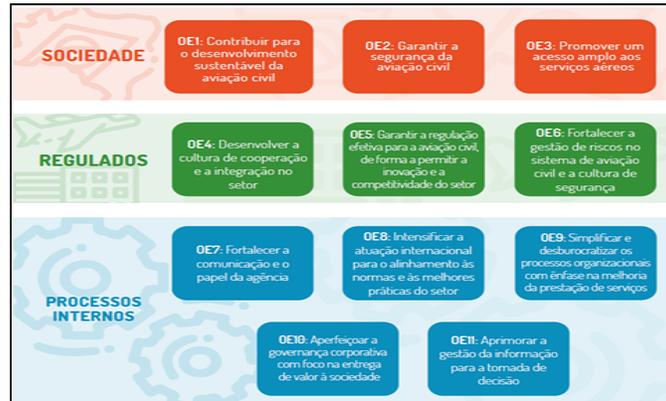
3.4.1. São objetivos fundamentais desta proposta de revisão normativa do *RBAC nº 67*:

- a) Possibilitar a aceitação do certificado médico aeronáutico estrangeiro a pilotos brasileiros;
- b) Otimizar o processo de convalidação de um certificado médico estrangeiro;
- c) Proporcionar alternativas para que o piloto brasileiro, detentor do certificado médico estrangeiro, possa comprovar sua aptidão psicofísica com base nos documentos emitidos por AACs internacionais;

- d) Permitir que a SPL estabeleça níveis de equivalência entre os requisitos estabelecidos pela ANAC e os requisitos definidos por AACs internacionais e pela OACI;
- e) Ampliar o alcance geográfico dos países aptos a terem os certificados médicos por eles emitidos, convalidados pela ANAC;
- f) Reduzir o custo financeiro para realização dos CMAs aos pilotos brasileiros detentores de certificados médicos estrangeiros;
- g) Endereçar as diretrizes previstas na *Portaria ANAC nº 2.626/2020*, que instituiu o Programa Voo Simples na ANAC;
- h) Reduzir barreiras burocráticas no processo de convalidação dos certificados médicos estrangeiros emitidos aos brasileiros;

3.4.2. Os objetivos fundamentais da presente proposta normativa estão diretamente vinculados aos objetivos estratégicos desta Autarquia, em especial àqueles relacionados a: garantir a segurança da aviação civil (OE-2); simplificação e desburocratização dos processos organizacionais com ênfase na melhoria da prestação de serviços (OE-9); a intensificar a atuação internacional para alinhamento de normas e melhoras práticas no setor (OE-8); a garantir a regulação efetiva para a aviação civil de forma a permitir a inovação e a competitividade (OE-5); a fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança (OE6); e para promover a alocação de recursos de forma estratégica e efetiva (OE13).

**Figura 05: Perspectivas e Objetivos Estratégicos da ANAC**



Fonte: Elaboração Própria.

#### 4. IDENTIFICAÇÃO E IDEACÃO DE OPÇÕES DE AÇÃO (INCISO VI, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

##### 4.1. Mapeamento da experiência internacional (Inciso IX, art. 6 do Decreto nº 10.411/2020)

4.1.1. Para melhor subsidiar a solução do problema regulatório e para desenvolvimento da base argumentativa, a equipe técnica estudou diversos modelos de intervenção regulatória utilizados por AACs de grande relevância no cenário internacional (*Benchmarking*), bem como as recomendações da OACI e do *Sistema Regional de Cooperação para a Vigilância da Segurança Operacional - SRVSOP*.

4.1.2. Preliminarmente, um documento fundamental utilizado como fonte de consulta foi o *DOC 9379 - Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System da OACI*, que possui a finalidade precípua de auxiliar uma AAC a implantar um sistema de gerenciamento de licenças de pessoal. O referido documento detalha diversos aspectos para a emissão de uma licença, incluindo a emissão de um certificado médico, como segue:

(...)

##### 2.2.5 Endorsements and authorizations

2.2.5.1 Article 39 b) of the Chicago Convention requires that any person holding a licence (with its associated ratings) who does not satisfy in full the conditions laid down in the international standard relating to the class of licence or certificate held shall have endorsed on or attached to that licence a complete enumeration of the particulars in which the holder does not satisfy such conditions.

2.2.5.2 Annex 1, Chapter 5, prescribes the specifications for personnel licences including: "Remarks, i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including from 5 March 2008 an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of the Chicago Convention".

2.2.5.3 For example, States may permit a pilot to receive endorsements from an authorized instructor when the pilot satisfactorily accomplishes the required training, such as:

- a) complex aeroplane endorsement;
- b) high performance aeroplane endorsement; or
- c) high altitude aircraft endorsement.

2.2.5.4 The Licensing Authority may issue authorizations when an applicant satisfactorily accomplishes the requirements prescribed in the State's regulations for the authorization sought, such as:

- a) a student pilot authorization (Annex 1, 2.2.1);
- b) a flight instructor authorization (Annex 1, 2.1.8.1);
- c) an instructor authorization for training in an FSTD (Annex 1, 2.1.8.2); or
- d) inspection authorizations placed on an aircraft maintenance personnel licence.

(...)

4.1.3. Consultou-se, também, normas do *SRVSOP*, que visa, entre outros, a adoção de normas e procedimentos harmonizados entre seus Estados-membros. Nesse sentido a *Seção 61.025 do Regulamento Aeronáutico Latinoamericano - LAR 61*, deixa clara a possibilidade de uso do instrumento de convalidação de licenças, *in verbis*:

(...)

##### 61.025 Convalidación de licencia

(a) Sin perjuicio del cumplimiento de las normas migratorias y laborales propias de cada Estado, un Estado participante en el SRVSOP, podrá convalidar una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante de la OACI.

(...)

(i) La validez y la vigencia de la aptitud psicofísica deberá corresponder a la exigible en el LAR 67 – Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico. Si la validez no concordara, se requerirá una nueva evaluación médica por parte de la AAC que otorga la convalidación.

(...)

4.1.4. Pelo que está previsto no LAR 61, desde que se cumpra os requisitos de validade, não é necessário a emissão de um novo certificado médico aeronáutico para aqueles pilotos que busquem convalidar suas licenças. Ou seja, no processo de convalidação de uma licença, pode-se aceitar o certificado médico emitido por um Estado contratante da OACI.

4.1.5. Em seguida, foram estudadas as soluções regulatórias adotadas por autoridades de aviação civil internacionais: a EASA (European Union Aviation Safety Agency) da União Europeia, FAA (Federal Aviation Administration) dos EUA, CAA-UK (Civil Aviation Authority-United Kingdom) do Reino Unido, e CASA (Civil Aviation Safety Authority) da Austrália.

#### I - EASA

4.1.6. Através das normas emanadas pela EASA, as principais autoridades de aviação civil da Europa têm seus regulamentos harmonizados. O *Commission Regulation* (EU) nº 1178-2011, estabelece os requisitos técnicos e procedimentos administrativos a serem seguidos pelos tripulantes. Particularmente no item 7, página 1 desse documento, há um incentivo para que os Estados-membros aceitem as licenças de países terceiros:

(...)

Article 1

Subject matter

This Regulation lays down detailed rules for:

(...)

(3) different medical certificates for pilots, the conditions for issuing, maintaining, amending, limiting, suspending or revoking medical certificates, the privileges and responsibilities of the holders of medical certificates as well as the conditions for the conversion of national medical certificates into commonly recognized medical certificates;

(...)

4.1.7. Adicionalmente, o artigo 8º do *Regulation* (EU) nº 1178-2011 estabelece os requisitos para a aceitação das licenças e certificados médicos de países terceiros pelos Estados-membros da União Europeia, os quais variam de acordo com o tipo de atividade a ser executada:

Article 8

Conditions for the acceptance of licences from third countries 1.

(...)

1. Without prejudice to Article 12 of Regulation (EC) No 216/2008 and where there are no agreements concluded between the Union and a third country covering pilot licensing, Member States may accept third country licences, and associated medical certificates in accordance with the provisions of Annex III to this Regulation.

(...)

ANNEX III

CONDITIONS FOR THE ACCEPTANCE OF LICENCES ISSUED BY OR ON BEHALF OF THIRD COUNTRIES

A. VALIDATION OF LICENCES

General

1. A pilot licence issued in compliance with the requirements of Annex 1 to the Chicago Convention by a third country may be validated by the competent authority of a Member State.

(...)

Pilot licences for commercial air transport and other commercial activities

3. In the case of pilot licences for commercial air transport and other commercial activities, the holder shall comply with the following requirements:

(...)

(d) hold a valid Class 1 medical certificate, issued in accordance with Part-Medical;

(...)

Pilot licences for non-commercial activities with an instrument rating

4.

In the case of private pilot licences with an instrument rating, or CPL and ATPL licences with an instrument rating where the pilot intends only to exercise private pilot privileges:

(...)

(d) hold at least a valid Class 2 medical certificate issued in accordance with Annex 1 to the Chicago Convention;

(...)

Pilot licences for non-commercial activities without an instrument rating

5.

In the case of private pilot licences, or CPL and ATPL licences without an instrument rating where the pilot intends only to exercise private pilot privileges, the holder shall comply with the following requirements:

(...)

(d) hold at least a Class 2 medical certificate issued in accordance with Annex 1 to the Chicago Convention;

(...)

Validation of pilot licences for specific tasks of limited duration

6. Notwithstanding the provisions of the paragraphs above, in the case of manufacturer flights, Member States may accept a licence issued in accordance with Annex 1 to the Chicago Convention by a third country for a maximum of 12 months for specific tasks of limited duration, such as instruction flights for initial entry into service, demonstration, ferry or test flights, provided the applicant complies with the following requirements:

(a) holds an appropriate licence and medical certificate and associated ratings or qualifications issued in accordance with Annex 1 to the Chicago Convention;

(...)

B. CONVERSION OF LICENCES

1. A PPL/BPL/SPL, a CPL or ATPL licence issued in compliance with the requirements of Annex 1 to the Chicago Convention by a third country may be converted into a Part-FCL PPL/BPL/SPL with a single-pilot class or type rating by the competent authority of a Member State.

The pilot shall apply to the competent authority of the Member State where he/she resides or is established.

(...)

2. The holder of the licence shall comply with the following minimum requirements, for the relevant aircraft category:

(...)

(d) hold at least a Class 2 medical certificate, issued in accordance with Part-Medical;

(...)

4.1.8. Pelo exposto, temos que o processo de aceitação do certificado médico estrangeiro emitido por Estado-membro da EASA ocorre sem qualquer restrição entre os países membros. No caso do certificado médico emitido por um país terceiro, o Estado-membro pode convalidar o certificado médico aeronáutico restringindo-o à execução de atividade privada em um Estado-membro da EASA.

## II - Reino Unido

4.1.9. No caso do Reino Unido (CAA-UK), observam-se duas situações com relação aos certificados médicos, conforme estabelece a “*The Air Navigation Order 2016 No. 765, PART 6 Air Crew, CHAPTER 1 Flight crew licensing – requirement for licence*”. A primeira é que se o piloto pretende operar aeronaves comercialmente no Reino Unido, em empresa fora do escopo da EASA, ele deverá possuir um CMA emitido pela autoridade de aviação civil do Reino Unido. Se, por outro lado, ele desejar operar comercialmente aeronaves no âmbito da EASA ou operar aeronaves como piloto privado, basta possuir um CMA emitido por qualquer Estado-membro da EASA.

4.1.10. Para um maior detalhamento, foi publicada pela EASA, e adotada pela CAA-UK - através do CAP1939, o *Commission Delegated Regulation (EU) 2020/723* que estabeleceu os requisitos para aceitação das licenças e certificados pertencentes a um piloto de um país terceiro por um país-membro da Comunidade Europeia, que basicamente alinhou aos requisitos do artigo 8º, Anexo III, do *Regulation (EU) n° 1178-2011* já citado no item 8.1, incluindo regras para aceitação de balões e planadores:

(...)

(2) The main objective of this Regulation is to bring the current legal framework into line with Regulation (EU) 2018/1139 and therefore the content of Article 8, Annex III and related provisions of Commission Regulation (EU) No 1178/2011 (2) concerning the acceptance of third country certificates should be transferred into a delegated act. Furthermore, those provisions should now also include rules on country sailplanes and balloons certificates.

(...)

4.1.11. Assim, em algumas situações, o CMA pode ser convalidado pela CAA-UK e, em outras, o aeronauta necessita obter CMA específico do Reino Unido. Relevante observar que, para exercer os privilégios de piloto de linha aérea no Reino Unido, o piloto que detenha um CMA emitido por um Estado-membro da EASA precisa apresentar seu CMA e só então a CAA-UK fará a verificação junto ao Estado emissor.

## III - Estados Unidos da América

4.1.12. Nos EUA, a *Federal Aviation Administration – FAA* exige como primeira providência para que um interessado convalide seu certificado médico aeronáutico o preenchimento de um formulário para a verificação da validade e/ou veracidade do documento do país de origem.

4.1.13. Assim, caso um estrangeiro, que possua licença e certificado médico emitidos pela AAC de seu país originário, tenha interesse em reconhecer esses documentos nos EUA, ele deverá preencher o formulário “*Form AC (Advisory Circular) 8060-71 – Verification of Authenticity of Foreign License and Medical Certification*”, aguardar entre 45 e 90 dias, receber o documento “*Verification Letter*” e só então se apresentar em um escritório da FAA para obter a convalidação.

4.1.14. Importante destacar que a FAA não faz distinção entre operações aéreas de caráter privado ou comercial para a convalidação, embora haja a restrição de pilotos estrangeiros para realizar operações sob a FAR 121 operando aeronaves com matrícula americana. No caso de uma operação 121 de/para os EUA, o interessado deverá obter um documento chamado “*Special Purpose Pilot Authorization*”, conforme estabelece o excerto do 14 CFR 61, seção 61.77 abaixo:

(...)

(a) General. The holder of a foreign pilot license issued by a contracting State to the Convention on International Civil Aviation who meets the requirements of this section may be issued a special purpose pilot authorization by the Administrator for the purpose of performing pilot duties...

(2) For carrying persons or property for compensation or hire for operations in...

(iv) Scheduled international air services, or nonscheduled international air transportation, in airplanes of U.S. registry having a payload capacity of more than 7,500 pounds.

(b) Eligibility. To be eligible for the issuance or renewal of a special purpose pilot authorization, an applicant must present the following to a Flight Standards office:

(...)

(4) Documentation the applicant meets the medical standards for the issuance of the foreign pilot license from the aeronautical authority of that contracting State to the Convention in International Civil Aviation;

(...)

## IV - Austrália

4.1.15. No caso específico da Austrália, através do *Civil Aviation Safety Regulations - CASR*, a CASA dispõe sobre duas autorizações que permitem a um aeronauta operar como piloto no território australiano. São os seguintes dispositivos:

1. Certificate of Validation (CV) - This is a short-term authorization, valid for a period of up to three months. It is tailored to the specific operation(s). Endorsement and flying training can be received on a CV. Night VFR rating cannot be put on or used on a CV. A CV may be used in some circumstances for short-term validations of qualifications for applicants with a FAA Temporary Airman Certificate. See @CVs for US Applicants with FAA Temporary Airman Certificate.
2. Special Pilot Licence (SPECPLA/H/G) - This is a longer-term authorization permitting the holder to engage in private day VFR operations. The SPECPL is valid only as long as the overseas pilot's licence is valid. If the overseas medical certificate expires, the holder may apply for an Australian medical certificate. May be used to gain additional aircraft endorsements but not to flying training. Instrument ratings (other than PIPR ratings) and Night VFR ratings cannot be put on or used on a special pilot licence.

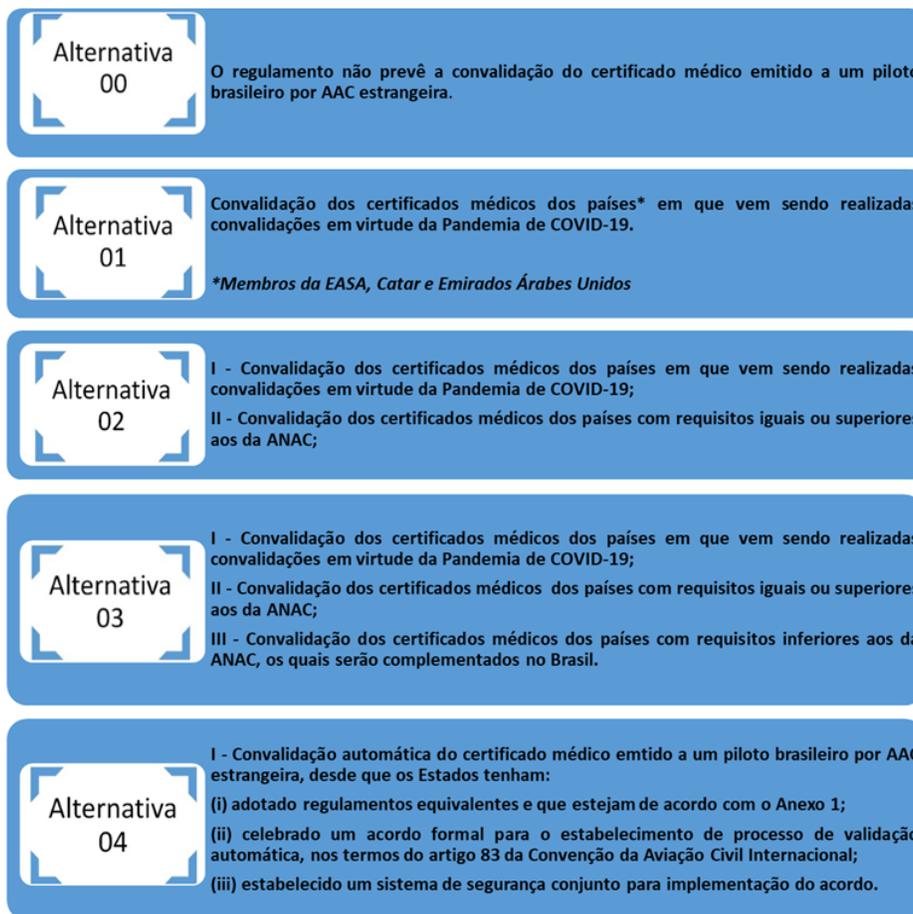
4.1.16. De acordo com o *Flight Crew Licensing Manual*, no tocante ao certificado médico, a Austrália adota como regra geral que, com exceção de pilotos privados, os candidatos que buscam convalidar uma licença estrangeira em uma licença de tripulação de voo australiana devem obter um certificado médico australiano.

4.1.17. Verifica-se, desta maneira, que o endosso de um certificado médico não permite que o aeronauta exerça seus privilégios na totalidade como se ele operasse no país que expediu sua licença e certificado médico. Existem lá restrições bem definidas sobre que tipo de operações aéreas ele pode executar. Portanto, não se pode concluir que a AAC australiana adota integralmente os pressupostos presentes no item 1.2.2 do Capítulo 1 da OACI, da forma como o Brasil chegou antes a adotar.

## 4.2. Descrição das opções de ação consideradas, incluindo a opção de "não ação" e as possíveis combinações de opções

4.2.1. Com base nas características do processo de certificação médica aeronáutica e no estudo ora apresentado, chegou-se às seguintes alternativas de ação a fim de se solucionar o problema regulatório:

Figura 06 - Alternativas de Ação



Fonte: Elaboração Própria.

4.2.2. Assim, dentre as alternativas de ação propostas temos como ponto de partida a alternativa 00, o *status quo* ou a opção de não ação, que não prevê a convalidação do certificado emitido por autoridade estrangeira. Das alternativas de 01 a 03 temos uma gradação, sendo que as principais diferenças entre elas é que há um aumento na abrangência de países atendidos pela norma. Por fim, a alternativa 04 permite uma convalidação automática desde que formalizado um acordo bilateral entre a ANAC e a AAC estrangeira.

## 5. ANÁLISE DE IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES (INCISO XII E XI, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

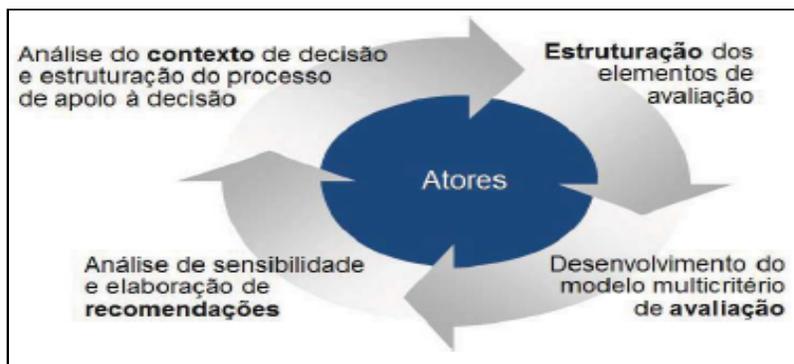
### 5.1. Descrição da estrutura de análise

5.1.1. Seguindo as orientações do art. 7º do Decreto 10.411/2020 e devido as características do dados qualitativos e quantitativos apresentados nesta AIR, a equipe optou por empregar a renomada metodologia de Análise Multicritério de *MACBETH - Measuring Attractiveness by a Categorical Based Evaluation* para aferição dos impactos e, por fim, ranqueou e sugeriu a alternativa mais adequada para solução do problema regulatório.

#### I - Modelo

5.1.2. De acordo com Bana e Costa e Vansnick (1995), para a estruturação de um modelo de análise pela abordagem *MACBETH* é necessária a definição de “*pontos de vista fundamentais*” e “*descritores de impactos*”, que representam, respectivamente, os objetivos e critérios considerados importantes para a construção do modelo.

Figura 07 - Fases do processo *MACBETH* de apoio multicritério à decisão



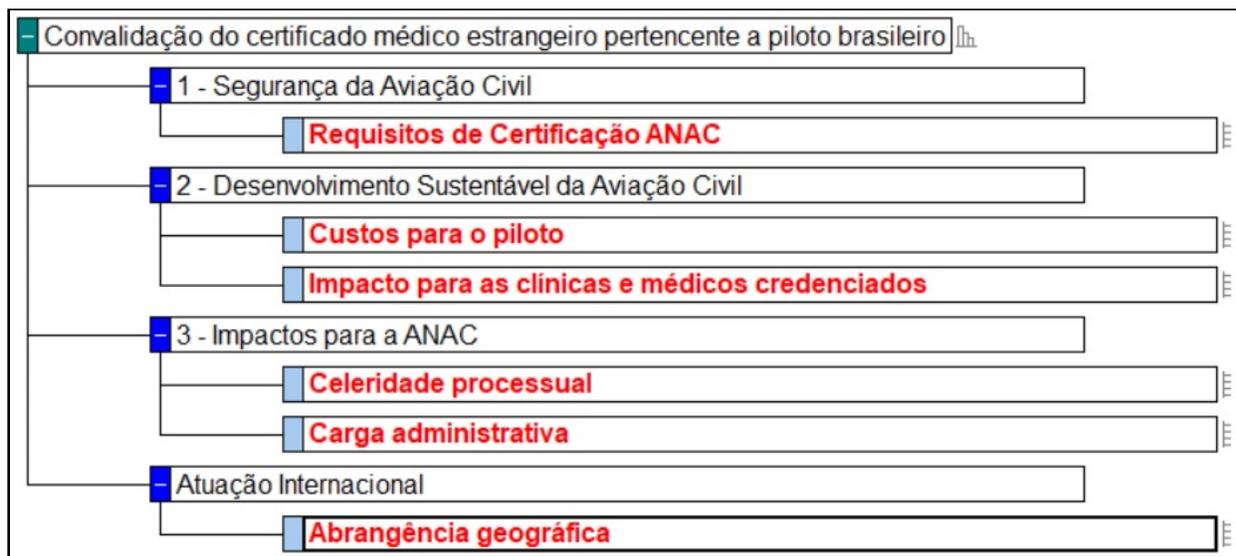
Fonte: Bana e Costa et al (2013).

5.1.3. Para a estruturação do modelo de análise desta AIR foram realizadas discussões internas com o grupo responsável pela alteração do regulamento i.e.: baseou-se na experiência e *know-how* dos técnicos e especialistas sobre a matéria de certificação médica pela ANAC, tendo como norteadores os objetivos estratégicos da ANAC definidos pelo Plano Estratégico 2020-2026 e as diretrizes específicas nos processos regulatórios previstas no artigo 3º da Instrução Normativa nº 154.

5.1.4. Desse modo, foram definidos 06 (seis) critérios de análise diretamente relacionados aos pontos de vista fundamentais de *Segurança e Desenvolvimento da Aviação, Impactos para a ANAC e Atuação Internacional: requisitos de certificação ANAC; custos para o piloto; impacto para as clínicas e médicos credenciados; celeridade processual; carga administrativa e abrangência geográfica.*

5.1.5. Na árvore de valores abaixo, temos a estruturação do modelo, que foi dividido em 4 pontos de vista fundamentais com os respectivos critérios de análise, que irão mensurar os impactos para cada ponto de vista relacionado, e estão identificados, em vermelho, na figura abaixo:

**Figura 08 - Árvore de Valores do M-MACBETH**



Fonte: Elaboração Própria.

**5.2. Identificação dos impactos positivos e negativos das opções de ação, incluindo a opção de "não ação" e sua tendência de evolução**

**I - Pilotos**

5.2.1. Conforme já extensamente examinado, o problema da ausência de mecanismo regulatório que permita o reconhecimento de um certificado médico emitido em Estado signatário da OACI permanece como obstáculo regulatório e econômico para os pilotos de linha aérea, os pilotos comerciais e mesmo os pilotos privados. Se extrapolarmos, os dados demonstram que em 2018 existia um quantitativo de 491 pilotos voando fora do Brasil.

5.2.2. Assim, a implementação do processo de convalidação através das alternativas propostas irão provocar impactos positivos aos pilotos que terão seus custos reduzidos quando retornarem ao Brasil com um certificado médico válido, haja visto que o instituto de convalidação já estará vigente na ANAC.

**II - Clínica credenciada (CLC), médico credenciado (MC) e médico cadastrado (MCad)**

5.2.3. As clínicas, os médicos credenciados e os médicos cadastrados também serão afetados, pois são representantes da ANAC durante a emissão de certificados médicos aeronáuticos no Brasil.

5.2.4. Ressalta-se, no entanto, que de acordo com as estatísticas de emissão de CMAs (quadro 02) o impacto será muito pequeno, pois, pela estimativa de pilotos obtida através do SNA, 491, o número de pilotos que operam fora do país é bem reduzido se comparado ao quantitativo total de CMAs emitidos no Brasil, conforme dados da figura 08 abaixo:

**Figura 09: Processo de certificação de CMA: 2019 - 2020**

Processos de Certificação	2019	2020
CMAs emitidos e revalidados	56.000	34.300
CMAs prorrogados em pandemia	0	16.000
<b>Certificados médicos estrangeiros convalidados</b>	<b>0</b>	<b>89</b>

Fonte: Elaboração Própria.

5.2.5. Considerando os dados da figura 09, *ceteris paribus*, temos que o impacto das convalidações nas receitas das clínicas será irrisório, pois de 34.300 emitidos e revalidados, houve, somente, 89 convalidações. O que representa 0,26% do montante de emitidos e revalidados. Incluindo-se os 16 mil que foram prorrogados, o número de convalidações será ainda mais insignificante, isto é, 0,18%.

5.2.6. Para incluir outros países, e não só aqueles atendidos pela Pandemia de COVID 19, podemos fazer uma análise a partir do número de pilotos que se encontram no exterior, conforme levantamento do SNA (figura 01). Neste caso, embora haja um aumento, os números continuam insignificantes do ponto de vista econômico, isto é, uma perda de 1,43%, se compararmos somente com os CMAs emitidos e revalidados, e de 0,98%, se incluirmos no cálculo aqueles que foram prorrogados.

**III - ANAC**

5.2.7. A ANAC também sofrerá impactos diretos provocados pela alteração da norma. Por um lado haverá um maior dispêndio administrativo da área técnica (CCMA) causado pelo incremento de um novo processo de certificação, por outro, ampliará sua capacidade de certificação de pessoal e, desse modo, melhorar a eficiência do serviço público prestado.

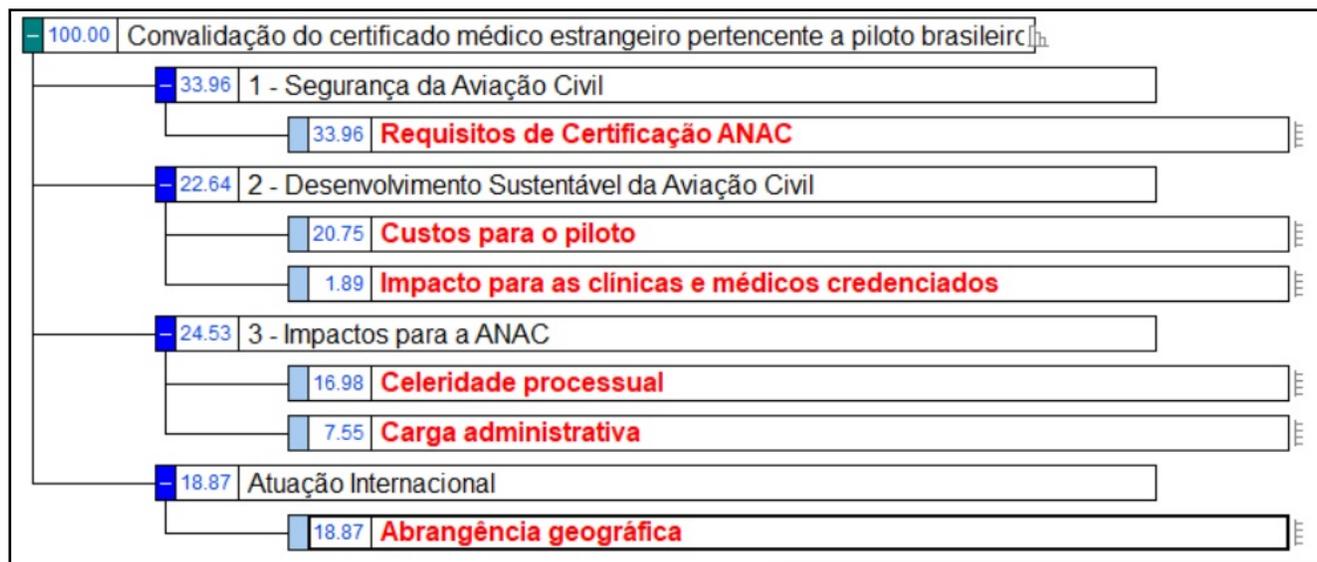
5.2.8. Importante destacar que, no levantamento realizado junto à Ouvidoria da ANAC para o biênio 2019-2020, obteve-se 113 registros, de diferentes pilotos, com pedidos de informação relacionados ao tema, de um total de 956 registros relacionados ao CMA, ou seja, 11,82% do total, um percentual relativamente significativo, que demonstra a importância do tratamento do problema regulatório pela ANAC.

**5.3. Comparação das opções de acordo com a metodologia descrita**

5.3.1. Após a definição da árvore de valores, foi construída a análise no M-MACBETH a fim de se obter o comparativo qualitativo entre as alternativas propostas para a avaliação daquela mais significativa para os critérios adotados. Assim, foi realizada a ponderação no próprio *software* com base na comparação "dois a dois" de cada um dos critérios da escala MACBETH.

5.3.2. Com isso após a análise de cada critério e seus impactos, chegou-se a uma nova árvore de valores com a distribuição dos respectivos pesos de cada ponto de vista fundamental e do critério de análise no modelo adotado, conforme figura 10 abaixo:

Figura 10 - Árvore de Valores do M-MACBETH com os pesos



Fonte: Elaboração Própria.

5.3.3. Por fim, chegou-se aos resultados da AIR que se encontram na tabela de pontuações abaixo, a qual mostra o resultado (*Ranking*) alcançado para cada alternativa em cada critério e, por fim, faz o ranqueamento da pontuação global para cada alternativa (coluna amarela):

Figura 11 - Tabela de pontuações

Opções	Global	Certificação	Custos: piloto	Impacto: CLC e MC	Celeridade	Carga administrativa	Abrangência
Bom	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Alt 03	93.94	91.67	87.50	-100.00	66.67	50.00	166.67
Alt 02	92.72	100.00	100.00	-50.00	83.33	78.57	100.00
Alt 01	88.20	100.00	100.00	-25.00	100.00	100.00	50.00
Alt 04	72.90	100.00	100.00	-50.00	44.44	28.57	50.00
Alt 00 (SQ)	52.83	50.00	50.00	50.00	100.00	100.00	0.00
Neutro	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
Pesos :		0.3396	0.2075	0.0189	0.1698	0.0755	0.1887

Fonte: Elaboração Própria.

#### 5.4. Identificação da ação ou combinação de ações considerada mais adequada ao contexto pela equipe

5.4.1. Conforme exposto para a estruturação do modelo foram definidos critérios de análise pautados dos objetivos estratégicos da ANAC, nos conceitos basilares das Diretrizes Gerais para Qualidade Regulatória da ANAC, no âmbito da regulação técnica sob a ótica da segurança operacional (*safety*), estando, ainda, devidamente alinhados às diretrizes específicas constantes no artigo 3º da Instrução Normativa 154.

5.4.2. Assim, a escolha da alternativa de ação preferível, a partir das diretrizes supra, buscou, sobretudo, à melhoria na prestação do serviço, com independência técnica e observância às orientações e políticas públicas que regem o setor, assim, o grau de maturidade institucional da ANAC a fim de se promover o fortalecimento do setor aéreo brasileiro.

5.4.3. Por fim, e com base nos resultados apresentados na tabela de pontuações (*figura 11*), a equipe técnica da SPL recomenda a incorporação, dentro do ordenamento regulatório da aviação civil brasileira (*RBAC nº 67*), do instituto de convalidação do certificado médico aeronáutico estrangeiro emitido a brasileiros, nos termos da "**Alternativa 03**" como a medida que mais se amolda aos objetivos estratégicos da ANAC.

#### • Regulamentos, Normativos e Sistemas Afetados (Ajuste do estoque regulatório)

5.4.4. Caso a proposta de mudanças contida neste relatório de AIR seja aprovada, os seguintes regulamentos e normativos sofrerão alterações e, por conseguinte, deverão ser editados:

- I - *RBAC nº 67 - Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o cadastro e credenciamento de médicos, credenciamento de clínicas e para o convênio com entidades públicas;*
- II - *Instrução Suplementar – IS nº 67-002 Instruções para obtenção e revalidação de um Certificado Médico Aeronáutico (CMA) e interposição de recurso;*
- III - *Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF RBAC nº 67, aprovado pela Portaria nº 3.043/SPO, de 1º de outubro de 2018.*

#### 6. ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO (INCISO XII, ART. 6º DO DECRETO Nº 10.411/2020)

6.1. Descrição das principais estratégias do plano de implementação, fiscalização e monitoramento (ações, responsáveis e estimativa inicial de prazos)

• **Estratégias de implementação**

6.1.1. A proposta será implementada tão logo ocorra a publicação de emenda ao *RBAC n° 67 (SEI n° 5473901)* e da *IS n° 67-002 (SEI n° 5473904)*.

6.1.2. O principal desafio para SPL será o período da curva de aprendizado da equipe para os novos processos de convalidações de certificado médico de países com rotinas e procedimentos administrativos ainda desconhecidos. Esse processo de amadurecimento deve ocorrer nos processos de convalidação das autoridades de aviação civil estrangeiras onde ainda não houve a emissão de CMA para um piloto brasileiro. Contudo, ultrapassado o período de aprendizagem, o processo se tornará natural, contínuo e célere, pois o corpo técnico da ANAC já estará familiarizado com as peculiaridades de cada AAC.

6.1.3. No quadro a seguir, esclarecemos as principais estratégias para implementação da Alternativa 03:

**Quadro 01 - Estratégias de implementação**

Perguntas	Ação de implementação	Área Responsável
Quais normas devem ser alteradas (Ajuste do estoque regulatório)?	1. Emenda ao <i>RBAC n° 67</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alteração da <i>Seção 67.9</i></li> <li>• Inclusão da <i>Seção 67.19</i></li> </ul> 2. Revogação da <i>Resolução 547</i> , de 19 de março de 2020;	Diretoria ANAC
Requer alteração de algum instrumento infra-regulamentar (IS, MPR, etc)?	1. Revisão da Instrução Suplementar IS 67-002B 2. Revisão do Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF do <i>RBAC n° 67</i>	SPL
Requer ação de orientação, produção de material de informação ou plano de comunicação específico junto ASCOM ou pela própria SPL?	Publicar nota no site da ANAC e pequeno vídeo de orientação sobre o processo de convalidação.	ASCOM, GTNO, CCMA
Prazo sugerido para entrada em vigor do requisito regulamentar ( <i>vacatio legis</i> )?	Prazo previsto no <i>Inciso I e II, Art. 4º do Decreto 10.139</i> , de 28 de novembro de 2019, por intermédio da Resolução de aprovação normativa.	Diretoria ANAC
Há necessidade ou recomendação para outro órgão, instituição ou setor regulado?	Ofício circular com orientações para Clínicas e Médicos Credenciados pela ANAC,	CCMA/GCEP/SPL
É necessário algum tipo de preparação específica ou adaptação interna para a implementação da ação (ex. criação ou adaptação de sistemas, capacitação de servidores, alterações em processos de trabalho, contratação e realocação de pessoal, etc.)? Se sim, por quanto tempo?	Não há necessidade de grandes ajustes administrativos, uma vez que os servidores da CCMA já estão devidamente capacitados e familiarizados com o processo.	CCMA/GCEP/SPL

Fonte: Elaboração Própria.

• **Estratégia de fiscalização**

6.1.4. Em linhas gerais, a equipe entende que não haverá nenhuma medida adicional àquelas já existentes e executadas pela área técnica certificadora. No entanto, para melhor compreensão das repercussões relacionadas as estratégias de fiscalização, apresentam-se as principais ações que devem ser adotadas pela Agência para a correta conduta do setor regulado:

**Quadro 02 - Estratégias de fiscalização**

Pergunta	Estratégia de fiscalização
Qual tipo de fiscalização recomendada no tocante a alternativa escolhida? (ex. rampa, PTA, inspeções nas clínicas, preventiva, orientativa, inspeção com frequência pré-definida, inspeção aleatória ou seletiva, auditoria, visitas técnicas, testes de conformidade, canais de denúncia e reclamação, etc.)	Inclusão de atividade nas inspeções realizadas nas clínicas e médicos credenciados dentro do Plano de Trabalho Anual - PTA da CCMA Possibilidade de inspeções aleatórias motivadas por denúncias e/ou reclamações; Fiscalizações indiretas dos CMAs através das inspeções regulares realizadas pela SFI e SPO.
No caso de comprovada inconformidade, é necessária adoção de alguma providência administrativa? Se sim, quais são recomendadas?	Sim. Nos termos da <i>Seções 67.47 e 67.49 do RBAC n° 67 e Resolução n° 472/2018</i> .
Quais áreas responsáveis pela fiscalização?	Direta: CCMA/GCEP/SPL; Indireta: SFI e SPO

A ANAC/SPL possui a infraestrutura, recursos, equipamentos, pessoal necessários para a efetiva fiscalização?	Sim
Requer algum tipo de preparação/adaptação específica interna para a atividade de fiscalização sugerida? Se sim, qual o tempo necessário?	Não

Fonte: Elaboração Própria.

• **Estratégia de monitoramento**

6.1.5. No que concerne a estratégia de monitoramento do desempenho da ação recomendada (Alternativa 03), a GTNO/SPL juntamente com a CCMA/SPL irão acompanhar, no prazo de 24 meses, as metas e as repercussões da expectativa normativa aqui proposta, nos termos do Quadro 03 e 04 a seguir:

**Quadro 03 - Estratégia de monitoramento 01**

<b>Elemento a ser mensurado</b>	Reclamações relacionados ao serviço de CMA
<b>Indicador</b>	Reclamações/24meses
<b>Parâmetro do cenário atual</b>	113 reclamações/2019-2020
<b>Área responsável</b>	Ouvidoria, CCMA e GTNO/SPL
<b>Fonte de dados</b>	Fale com ANAC
<b>Frequência de coleta de dados</b>	24 meses
<b>Frequência de cálculo do indicador</b>	24 meses
<b>Meta</b>	Redução de 30% no índice observado no biênio 2019-2020
<b>Data alvo para alcance da meta</b>	24 meses contados a partir da data de publicação do RBAC 67

Fonte: Elaboração Própria.

**Quadro 04 - Estratégias de monitoramento 02**

<b>Elemento a ser mensurado</b>	Número de CMA convalidados
<b>Indicador</b>	CMA convalidados/24meses
<b>Parâmetro do cenário atual</b>	56 CMA/24meses * Obs. média dos anos em que há registros de convalidação
<b>Área responsável</b>	CCMA e GTNO/SPL
<b>Fonte de dados</b>	Registro setorial da CCMA/GCEP/SPL e SACI
<b>Frequência de coleta de dados</b>	12 meses
<b>Frequência de cálculo do indicador</b>	24 meses
<b>Meta</b>	Aumentar em 70% o número de CMA convalidados pela ANAC em 24 meses.
<b>Data alvo para alcance da meta</b>	24 meses contados a partir da data de publicação do RBAC 67

Fonte: Elaboração Própria.

**7. CONCLUSÃO**

7.1. Em vista dos argumentos apresentados nesta Análise de Impacto Regulatório, espera-se a partir da adoção do instituto de convalidação dos certificados médicos estrangeiros dos pilotos brasileiros (**alternativa 03**) que sejam estabelecidos critérios robustos e atuais para atuação regulatória desta Agência. Ademais, também objetiva-se propiciar maior racionalidade normativa, reduzir as amarras burocráticas, aumentar o nível de desempenho da segurança operacional, proporcionar uma redução do custo regulatório e atender ao interesse público.

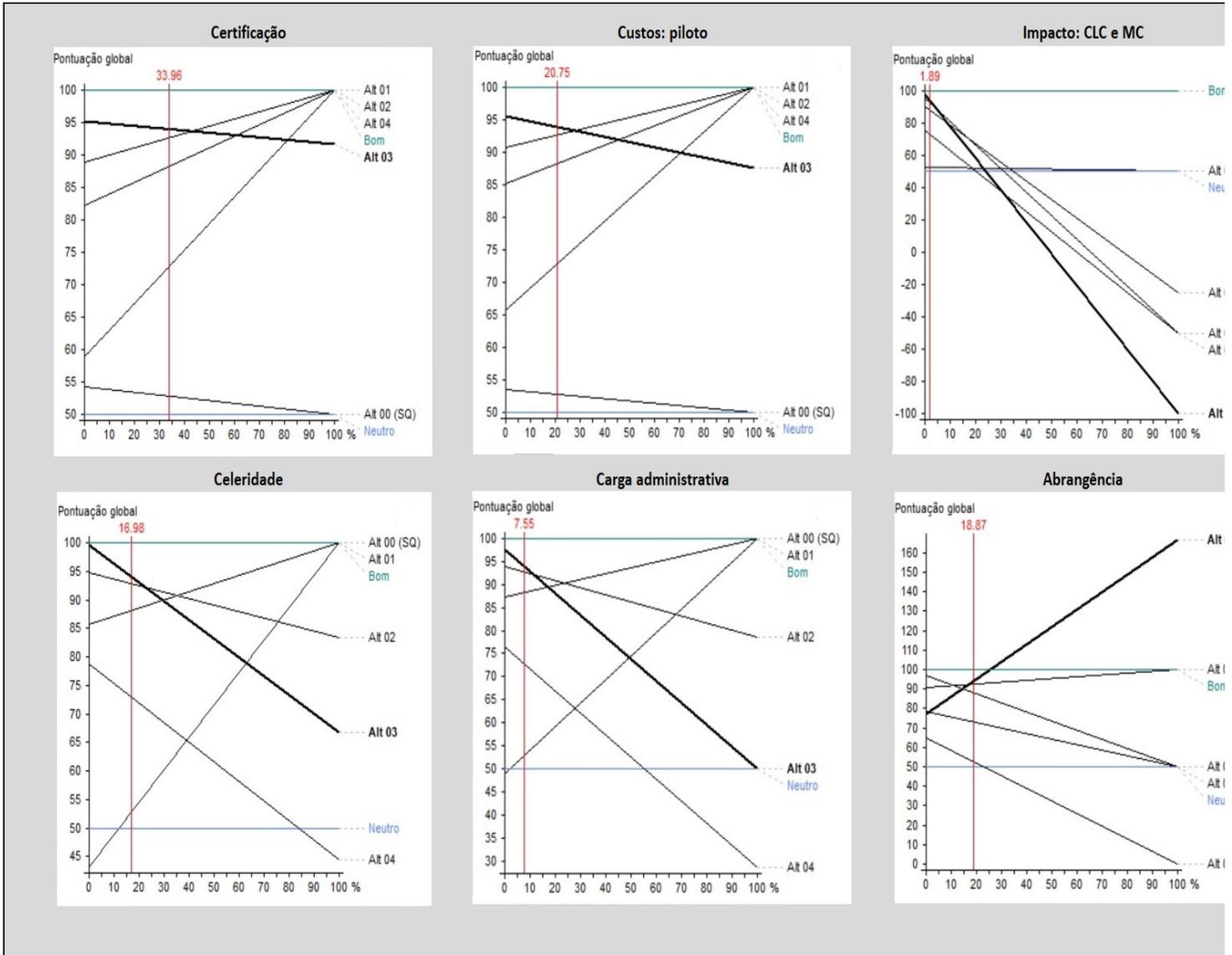
7.2. Por fim, e com fundamento no *Art. 41-A da Resolução ANAC nº 581/2020*, na *Instrução Normativa ANAC nº 154/2020*, na *Instrução Normativa ANAC nº 15/2008*, na *Instrução Normativa ANAC nº 30/2008*, no *art. 6º do Decreto nº 10.411/2020*, no *inciso V, art. 11 da Lei 11.182/2005*, no *art. 5º da Lei 13.874/2019* e *art. 6º da Lei 13.848/2019* encaminhamos o presente AIR com as respectivas propostas de ato normativo (*SEI nº 5473901* e *SEI nº 5473904*) à consideração superior.

**ANEXOS**

**I - MINUTAS**

Mínuta do RBAC 67 Emenda 05 (SEI 5473901).

## II - ANÁLISE DE SENSIBILIDADE



## III - ANÁLISE DE ROBUSTEZ

	Bom	Alt 03	Alt 02	Alt 01	Alt 04	Alt 00 (SQ)	Neutro
Bom	=	+	▲	▲	▲	▲	▲
Alt 03		=	+	+	+	+	+
Alt 02			=	+	▲	+	+
Alt 01				=	▲	+	+
Alt 04					=	+	+
Alt 00 (SQ)						=	+
Neutro							=

Informação local			
	ordinal	MACBETH	cardinal
Certificação	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ±0%
Custos: piloto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ±0%
Impacto: CLC e MC	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ±0%
Celeridade	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ±0%
Carga administrativa	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ±0%
Abrangência	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ±0%

Informação global		
ordinal	MACBETH	cardinal
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ±0%

## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Portaria nº 2.626, de 07 de outubro de 2020**. Institui o Programa Voo Simples. Disponível em: <[https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2020/portaria-no-2626-07-10-2020/@@display-file/arquivo\\_norma/PA2020-2626.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2020/portaria-no-2626-07-10-2020/@@display-file/arquivo_norma/PA2020-2626.pdf)>. Acesso em: 20 jan. 2021.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Instrução Normativa 154, de 20 de março de 2020**. Estabelece as diretrizes e os procedimentos para o processo regulatório e a melhoria contínua da qualidade regulatória. Disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/instrucoes-normativas/2020/instrucao-normativa-no-154-20-03-2020/@@display-file/arquivo\\_norma/IN2020-0154%20-%20Retificado.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/instrucoes-normativas/2020/instrucao-normativa-no-154-20-03-2020/@@display-file/arquivo_norma/IN2020-0154%20-%20Retificado.pdf). Acesso em: 10 mar. 2021.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 67, Emenda nº 04**. Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o cadastro e credenciamento de médicos, credenciamento de clínicas e para o convênio com entidades públicas. Disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-067/@@display-file/arquivo\\_norma/RBAC67EMD04.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-067/@@display-file/arquivo_norma/RBAC67EMD04.pdf). Acesso em: 17 fev. 2021.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Portaria nº 3.043/SPO, de 1º de outubro de 2018**. Aprova o Compêndio de Elementos de Fiscalização - CEF RBAC nº 67. Disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-067/@@display-file/anexo\\_norma/CEF%20RBAC%2067.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-067/@@display-file/anexo_norma/CEF%20RBAC%2067.pdf). Acesso em: 17 fev. 2021.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Plano Estratégico 2020 - 2026**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/planejamento-estrategico>. Acesso em: 20 jan. 2021.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Altera o Regimento Interno da ANAC**. Disponível em: <[https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2020/resolucao-no-581-21-08-2020/@@display-file/arquivo\\_norma/RA2020-0581.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2020/resolucao-no-581-21-08-2020/@@display-file/arquivo_norma/RA2020-0581.pdf)>. Acesso em: 10 mar. 2021.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Instruções para obtenção e revalidação de um Certificado Médico Aeronáutico (CMA)**. Disponível em: <[https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-67-002/@@display-file/arquivo\\_norma/IS67-002B.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-67-002/@@display-file/arquivo_norma/IS67-002B.pdf)>. Acesso em: 17 fev. 2021.
- BANA E COSTA, C.A.; MEZA, L.A.; VANSNICK, J.C. **Uma Nova Abordagem ao Problema da Construção de uma Função de Calor Cardinal: MACBETH**. Investigação Operacional 15 (1), 15-35, jun. 1995.
- BANA E COSTA, C.A.; DE CORTE, J.M.; VANSNICK, J.C. **MACBETH (Overview of MACBETH multicriteria decision analysis approach)**. Operational Research working papers, LSEOR 03.56. Department of Operational Research, London School of Economics and Political Science. London: 2003. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/22761/>>. Acesso em: 15 jan. 2021.
- BANA E COSTA, C.A.; DE LA CORTE, J.M.; VANSNICK, J.C. **On the mathematical foundations of MACBETH**. Operational Research working papers, LSEOR 04.61. Department of Operational Research, London School of Economics and Political Science. London: 2004. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/22759/1/03061.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2021.
- BANA E COSTA, C.A.; LOURENÇO, J.C.; CHAGAS, M.P.; BANA E COSTA, J.C. **Development of reusable bid evaluation models for the Portuguese Electric Transmission Company**. Operational Research working papers, LSEOR 07.98. Operational Research Group, Department of Management, London School of Economics and Political Science. London: 2007. Disponível em: <[http://eprints.lse.ac.uk/22697/1/Development\\_of\\_Resusable\\_Bid\\_Evaluation\\_Models\\_WP\\_LSE\\_07-98\\_%283%29LSEVERSION.pdf](http://eprints.lse.ac.uk/22697/1/Development_of_Resusable_Bid_Evaluation_Models_WP_LSE_07-98_%283%29LSEVERSION.pdf)>. Acesso em: 15 jan. 2021.
- BANA E COSTA, C.A.; BEINAT, E. **Model-structuring in public decision-aiding**. Operational Research working papers, LSEOR 05.79. Operational Research Group, Department of Management, London School of Economics and Political Science, London: 2005. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/22716/1/05079.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2021.
- BANA E COSTA, C.A.; MEZA, L.A.; OLIVEIRA, M.D. **O Método Macbeth e Aplicação no Brasil**. Engevista, V. 15, n. 1. p. 3-27, abr. 2013.
- BRASIL. **Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm). Acesso em: 10 mar. 2021.
- BRASIL. **Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005**. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/11182.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/11182.htm). Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. **Lei 13.848, de 25 de junho de 2019.** Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, a Lei nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, a Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, a Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e a Lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/lei/L13848.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/L13848.htm). Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. **Lei 13.874, de 20 de setembro de 2019.** Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica; estabelece garantias de livre mercado; altera as Leis nºs 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), 6.404, de 15 de dezembro de 1976, 11.598, de 3 de dezembro de 2007, 12.682, de 9 de julho de 2012, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 10.522, de 19 de julho de 2002, 8.934, de 18 de novembro 1994, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946 e a Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; revoga a Lei Delegada nº 4, de 26 de setembro de 1962, a Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, e dispositivos do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/lei/L13874.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/L13874.htm). Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. **Decreto 10.411, de 30 de junho de 2020.** Regulamenta a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/Decreto/D10411.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/Decreto/D10411.htm). Acesso em: 10 mar. 2021.

CASA CIVIL. **Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR.** Disponível em: [https://www.gov.br/casacivil/pt-br/centrais-de-conteudo/downloads/diretrizes-gerais-e-guia-orientativo\\_final\\_27-09-2018.pdf/view](https://www.gov.br/casacivil/pt-br/centrais-de-conteudo/downloads/diretrizes-gerais-e-guia-orientativo_final_27-09-2018.pdf/view). Acesso em: 10 mar. 2021.

CIVIL AVIATION AUTHORITY - UNITED KINGDOM (CAA-UK). **CAP1939: Amendments to the Aircrew regulation affecting applicants and training organizations.** Disponível em: <https://publicapps.caa.co.uk/modalapplication.aspx?appid=11&mode=detail&id=9661>. Acesso em: 17/02/2021.

CIVIL AVIATION AUTHORITY - UNITED KINGDOM (CAA-UK). **The Air Navigation Order 2016.** Disponível em: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2016/765/contents/made>. Acesso em: 17/02/2021.

CIVIL AVIATION SAFETY AUTHORITY (CASA). **Converting Overseas Licences.** Disponível em: <https://www.casa.gov.au/standard-page/converting-overseas-licences>. Acesso em: 17/02/2021.

CIVIL AVIATION SAFETY AUTHORITY (CASA). **Flight Crew Licensing Procedures.** Disponível em: [https://www.casa.gov.au/sites/default/files/\\_assets/main/manuals/regulate/fcl/010r0501.pdf](https://www.casa.gov.au/sites/default/files/_assets/main/manuals/regulate/fcl/010r0501.pdf). Acesso em: 17/02/2021.

CIVIL AVIATION SAFETY AUTHORITY (CASA). **Flight Crew Licensing Manual.** Disponível em: <https://www.casa.gov.au/standard-page/converting-overseas-licences>. Acesso em: 17/02/2021.

EUROPEAN UNION. **Commission Regulation (EU) nº 1178-2011.** Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32011R1178>. Acesso em: 17/02/2021.

EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY (EASA). **Commission Delegated Regulation (EU) 2020/723.** Disponível em <https://www.easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-delegated-regulation-eu-2020723>. Acesso em: 17/02/2021.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA). **Foreign License Verification.** Disponível em: [https://www.faa.gov/licenses\\_certificates/airmen\\_certification/foreign\\_license\\_verification/](https://www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification/foreign_license_verification/). Acesso em: 17/02/2021.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA). **Form ac 8060-71 - Verification of Authenticity of Foreign License and Medical Certification Document Information.** Disponível em: <https://www.faa.gov/forms/index.cfm/go/document.information/documentid/186251>. Acesso em: 17/02/2021.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA). **14 CFR Part 61 - Certification: Pilots, Flight Instructors, and Ground Instructors.** Disponível em: <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?c=ecfr&sid=40760189a03dfea0b501608f33820a45&rgn=div5&view=text&node=14.2.0.1.1.2&idno=14>. Acesso em: 17/02/2021.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). **Doc 9379, Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System.** Second Edition — 2012.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). **Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation, Personnel Licensing.** Thirteenth Edition, July 2020.

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP). **LAR 61, Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones.** <https://www.srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2017/04/0-LAR-61-4ED-ENM-11-Jun-2020.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2021.

UNITED KINGDOM LEGISLATION. **The Air Navigation Order 2016.** Disponível em: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2016/765/contents/made>. Acesso em: 17/02/2021.



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Nogueira de Souza, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 25/03/2021, às 16:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Miguel Bastos Romão, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 25/03/2021, às 16:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Albert Costa Rebello, Cargo Comissionado Técnico de Coordenador**, em 25/03/2021, às 16:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Guerrante Guimarães, Gerente Técnico de Normas**, em 25/03/2021, às 17:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **Marcus Vinicius Fernandes Ramos, Gerente de Certificação de Pessoal**, em 25/03/2021, às 18:42, conforme horário oficial de Brasília, com o emprego de certificado digital emitido no âmbito da ICP-Brasil, com fundamento no art. 6º, caput, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).  
Nº de Série do Certificado: 9083232760490612035



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Olivieri Caixeta Altoé**, **Superintendente de Pessoal da Aviação Civil**, em 25/03/2021, às 19:51, 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/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5381588** e o código CRC **F7A306BE**.